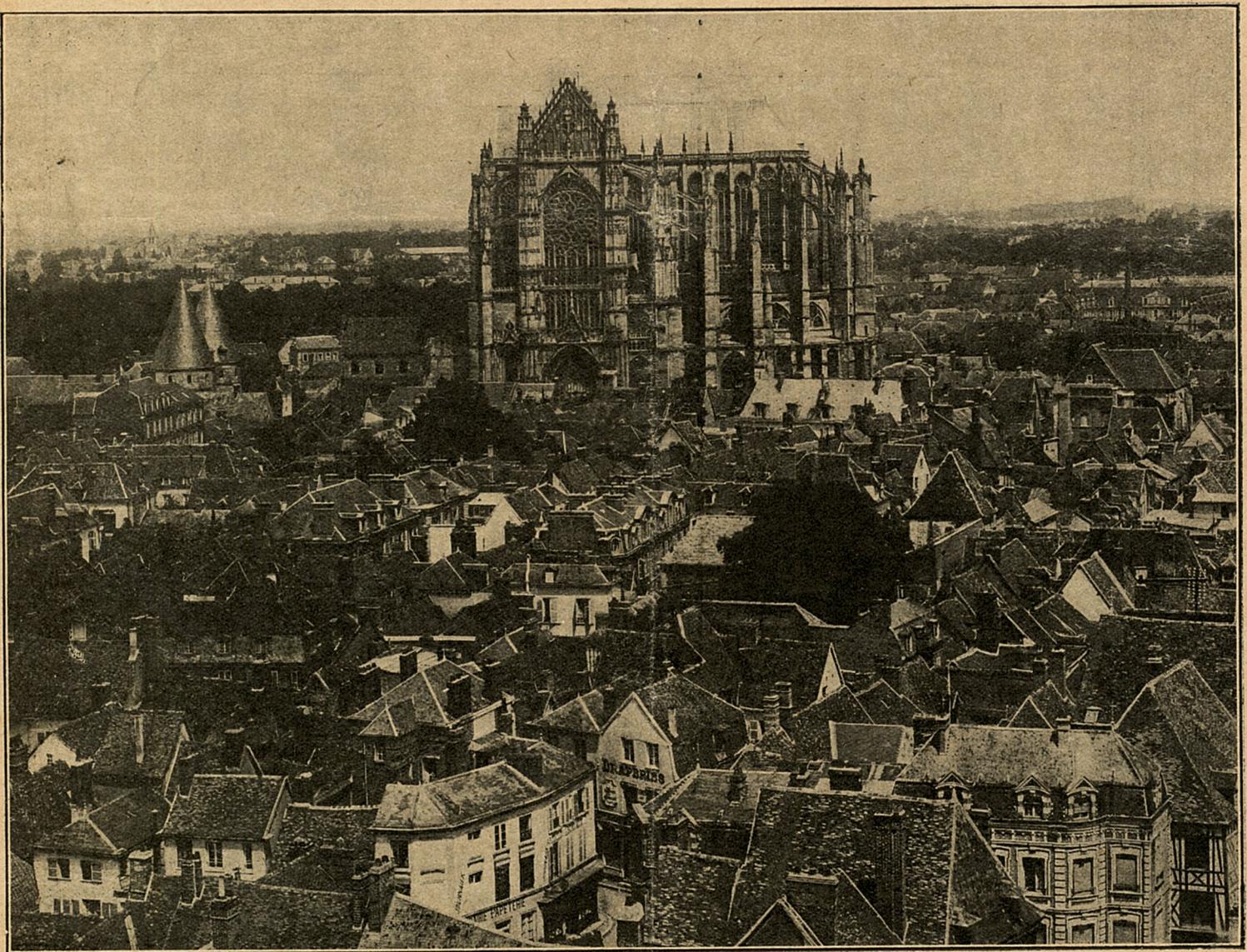


L'ÉCHO DE LA S.T.C.R.P.

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



BEAUVAIS (Vue Générale). — Une des plus belles excursions du circuit touristique de la S. T. C. R. P.

(Archives du Touring-Club de France)

(Voir l'article de Monsieur Phlléas Lebesgue à la page 4 de cette Revue)

SOMMAIRE

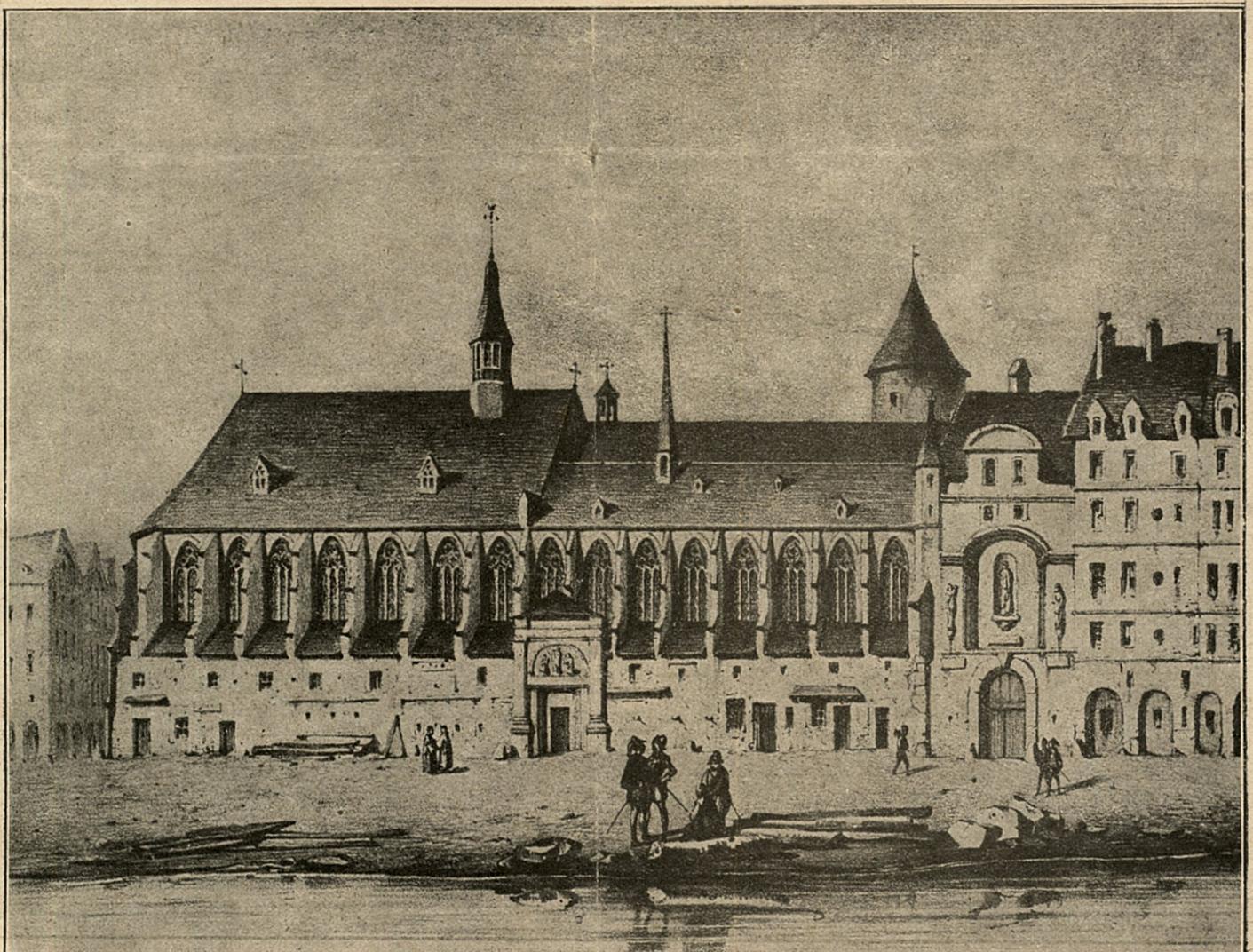
(Décembre 1929)

Pages	Pages
NOËL !... VOICI NOËL ! Poème de Jules Turgis... .. 3	UN COIN CURIEUX DE PARIS Le train d'Arpajon, par Charles Fegdal 11
UNE DES PLUS BELLES EXCURSIONS DE LA S. T. C. R. P. L'île de France en auto-cars: « Beauvais », de Philéas Lebesgue... 4	PETITE CORRESPONDANCE 11
CROQUIS D'AUTREFOIS, par l'Ancien... .. 5	VARIÉTÉS LITTÉRAIRES — La Revue des Livres 12
AU FIL DU TROLLEY La ballade du tramway, de Félicien Champsaur 6	LES ATELIERS DU SERVICE DE LA VOIE (suite et fin)... .. 13
LA DISTRIBUTION DE L'ÉNERGIE ÉLECTRIQUE A LA S. T. C. R. P. ... 7	IDÉES ET INVENTIONS BURLESQUES L'omnibus gratuit... et champagnisé 14
LE COUVENT DES GRANDS-AUGUSTINS Ses tombeaux, de Henri Mourot 8	LA PAGE D'ÉCONOMIE DOMESTIQUE La préparation des conserves de fruits et de légumes, de L. Devouge. 15
LES CONSEILS DU DOCTEUR La Tuberculose. Comment l'éviter, comment la connaître, com- ment la combattre, du Docteur Mieulet 10	LE COMMUNIQUÉ SPORTIF 16
	LE COIN DES JEUX ET DES RÉBUS 16

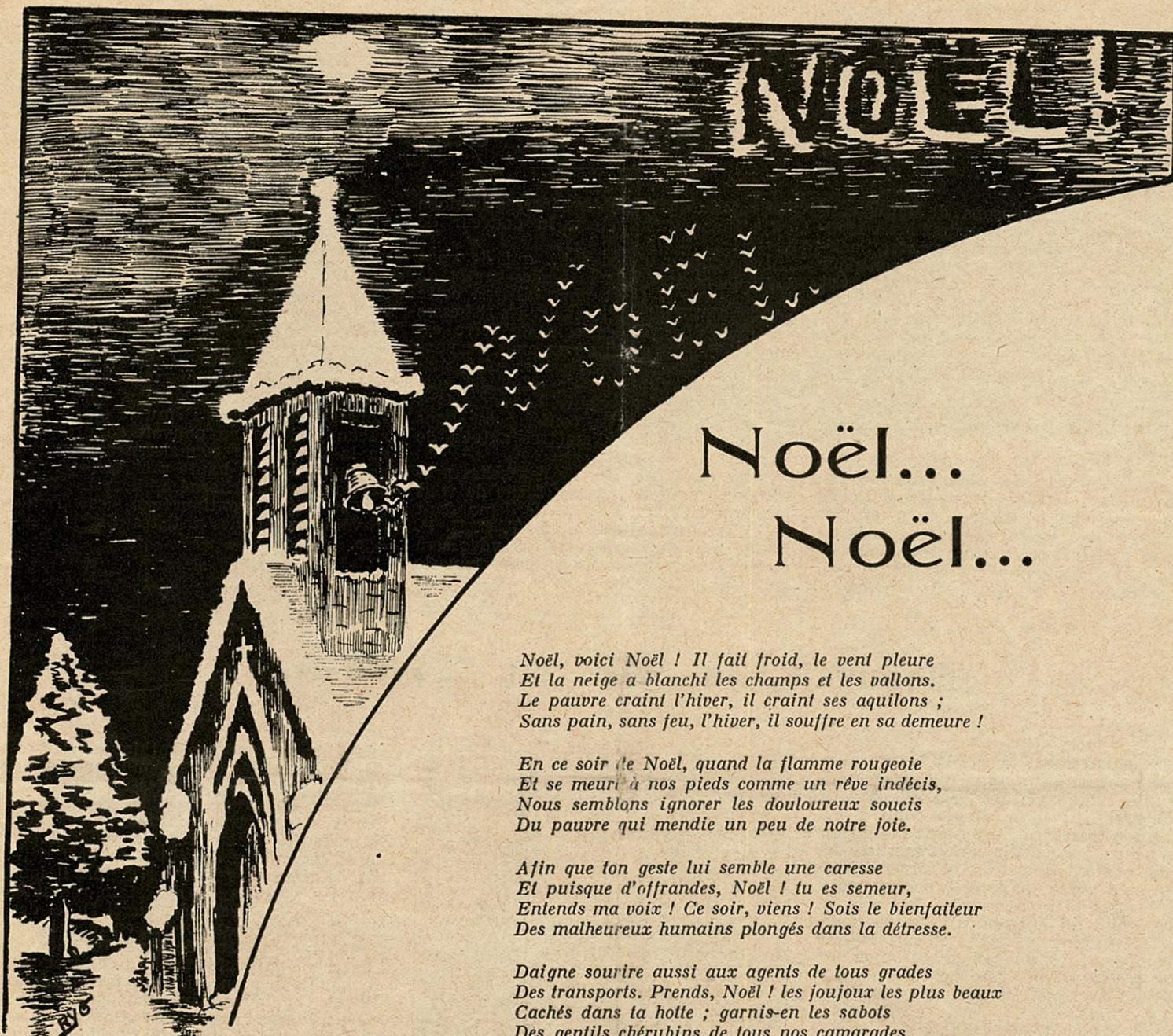
A NOS LECTEURS ET COLLABORATEURS

L'abondance des matières nous oblige à renvoyer au numéro de janvier la suite de notre chronique « Voyage autour de mon Réseau ». Nous remercions bien vivement les éminents collaborateurs qui ont bien voulu répondre à notre appel, en particulier: MM. Philéas Lebesgue, Félicien Champsaur, Charles Fegdal, Henri Mourot, Mlle Bernège de la revue « Mon chez moi », ainsi que le très érudit M. Georges Hartmann, de la Commission du Vieux Paris, qui a mis généreusement à notre disposition, pour l'illustration de nos numéros, les riches collections du château de Conflans.

G. L.



L'Eglise et le Couvent des Grands-Augustins en 1463. (Collection Georges Hartmann).
Voir à la page 8, l'article sur "Les tombeaux célèbres" du couvent des Grands-Augustins.



Noël... Noël...

*Noël, voici Noël ! Il fait froid, le vent pleure
Et la neige a blanchi les champs et les vallons.
Le pauvre craint l'hiver, il craint ses aiglon ;
Sans pain, sans feu, l'hiver, il souffre en sa demeure !*

*En ce soir de Noël, quand la flamme rougeoit
Et se meurt à nos pieds comme un rêve indécis,
Nous semblons ignorer les douloureux soucis
Du pauvre qui mendie un peu de notre joie.*

*Afin que ton geste lui semble une caresse
Et puisque d'offrandes, Noël ! tu es semeur,
Entends ma voix ! Ce soir, viens ! Sois le bienfaiteur
Des malheureux humains plongés dans la détresse.*

*Daigne sourire aussi aux agents de tous grades
Des transports. Prends, Noël ! les joujoux les plus beaux
Cachés dans ta hotte ; garnis-en les sabots
Des gentils chérubins de tous nos camarades.*

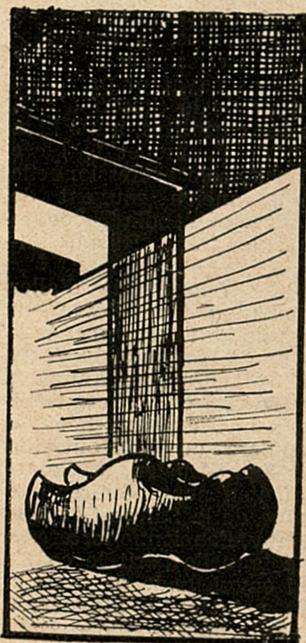
*Songe encore, Noël ! à la veuve qui pleure
Son soutien, son époux ravi par le trépas,
A l'enfant dont le père est tombé, loin... là-bas ;
Va sécher leurs larmes ; oui, va dans leur demeure.*

*Vous, cloches ! qui fîtes un jour, pleurer les mères
Et déchirer le cœur des vieillards, des enfants,
Sonnez ce soir, sonnez en de joyeux élans...
Oh ! cloches ! vous fîtes tant mouiller les paupières.*

*Sonnez, cloches ! ce soir, donnez-nous l'espérance
Que la Grande Guerre sera sans lendemains ;
Carillonnez la paix que rêvent les humains !
Cloches du monde entier, et vous, cloches de France !*

*Cloches des jours de deuil, étouffez la chimère ;
Sonnez, sonnez partout ; et, dites-nous bientôt,
Dites-nous que le mot « Paix » n'est pas un vain mot ;
Oh ! dites-le à tous les peuples de la terre.*

JULES TURGIS,
Sous-chef de bureau
à la Direction des Services généraux.



UNE DES PLUS BELLES EXCURSIONS DE LA S. T. C. R. P.

L'Ile-de-France en auto-cars

Nous nous proposons de faire connaître, à nos lecteurs, les magnifiques promenades que notre Société organise pendant la belle saison pour faciliter l'exode des promeneurs. Cet important réseau touristique s'étend au-delà des limites de l'Ile-de-France.

Cette Ile-de-France, berceau de notre histoire nationale, nous la connaissons très mal et, cependant, quel charme irrésistible n'offre-t-elle pas ? Quel enchantement ne réalise-t-elle pas pour qui sait la bien voir, la goûter, en savourer tous les délices ?

« Cette Ile enchantée, écrit M. Léon Gosset, directeur des promenades-conférences, dans le luxueux opuscule publié par notre Société, contient à la fois des jardins et des forêts, des pâturages et de grandes plaines à culture, des étangs et des parcs, des pommiers et des vignes, du froment et de l'orge, du muguet et

des roses... c'est une des contrées du globe où s'épanouit le mieux la douceur de vivre ! »

La douceur de vivre... qui de nous n'est point tenté de la rechercher et de la découvrir ? C'est pour aider à cette réalisation, c'est pour révéler les richesses incomparables de ce coin de terre essentiellement française aux amis du paysage, aux chercheurs de souvenirs, aux curieux d'histoire et de géologie, que la S. T. C. R. P. a organisé des excursions et des promenades conférences dans un rayon de 120 kilomètres autour de Paris.

Vous devez profiter de ces belles promenades, dont il vous est facile de vous procurer le programme en le demandant à l'Office du tourisme de S. T. C. R. P. installé près du siège social. Il vous sera consenti des conditions spéciales pour le prix des voyages.

Voici, aujourd'hui, une page sur « Beauvais » due à la plume de M. Philéas Lebesgue, président de l'Académie de Province, un de nos plus brillants écrivains, poète exquis à qui nous devons de délicieux poèmes sur la terre picarde, philologue éminent (il parle et écrit dans la presque totalité des langues connues), pour qui rien n'est étranger dans le domaine de l'intellectualité et dont le critique littéraire, Marcel Coulon, disait dans sa préface aux « Pages choisies de Philéas Lebesgue que depuis Rémy de Gourmont, aucun écrivain ne pouvait se prévaloir de la somme de connaissances acquises par lui ». Par sa haute probité littéraire, par son travail acharné, Philéas Lebesgue est le digne continuateur des grands travailleurs et des artistes du Moyen-Age.

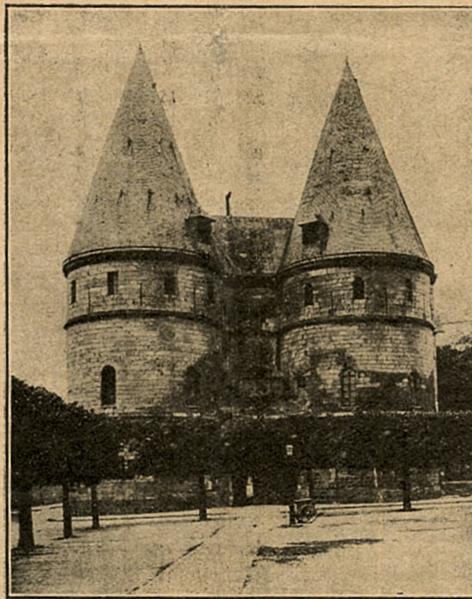
N. D. L. R.

Beauvais, la ville du Moyen-Age

Le département, à qui la belle rivière d'Oise a donné son nom, n'a point l'uniformité maussade des régions dont le géologue peut d'un simple coup d'œil, analyser l'ossature ; il possède la finesse des beaux rivages et la variété mesurée des âmes nobles. Il est un et divers. Mais peut-être parce qu'il s'est accoutumé à vivre dans le rayonnement de Paris, et parce qu'il fut longtemps l'une des marches de la France, au nord, ce territoire administratif semble peiner à trouver son centre. Compiègne, ville des rois, a gardé bien du prestige. Et ne passe-t-on pas, pour s'y rendre de Paris, à Chantilly, voire à Ermenonville, à Chablis, à Senlis ? Creil, nœud de lignes ferrées, argue de ses industries et pose hardiment sa candidature au logement futur des préfets. Sur la carte, les yeux suivent aisément les lignes droites des routes qui vont d'une grande ville à l'autre : Creil, Clermont, Amiens, Arras, Douai, Lille.

Mais Beauvais ? Paris, Beauvais, Tréport, la mer !... Est-ce trop ? Est-ce trop peu ? Entre Paris et Compiègne il y a tant de choses ! Oui, tant de choses que l'on a su faire valoir et qui sont encadrées en des paysages pleins de charme élégant.

À Beauvais, autour de Beauvais, il n'y a pas moins de souvenirs, pas moins de richesses touristiques ; mais l'on s'est peu préoccupé, jusqu'ici, de les rendre célèbres, voire simplement accessibles. Les manuels d'archéologie, pour précieux qu'ils soient (et les ouvrages de vulgarisation composés par M. le Docteur Leblond, sur Beauvais sont un modèle du genre) ne suffisent pas toujours. L'automobiliste qui vient à Beauvais n'y viendra pas seulement pour les curiosités architecturales de la vieille cité de Jeanne Hachette, mais pour tous ses environs. Et il n'est guère de ville d'art dont le développement à travers les siècles n'ait

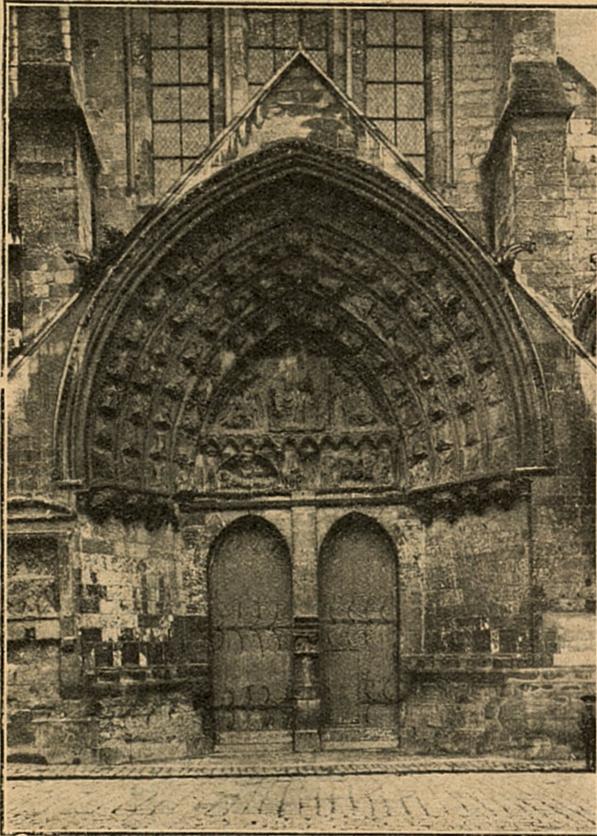


La Tour du Palais de Justice.
(Archives du Touring-Club de France)

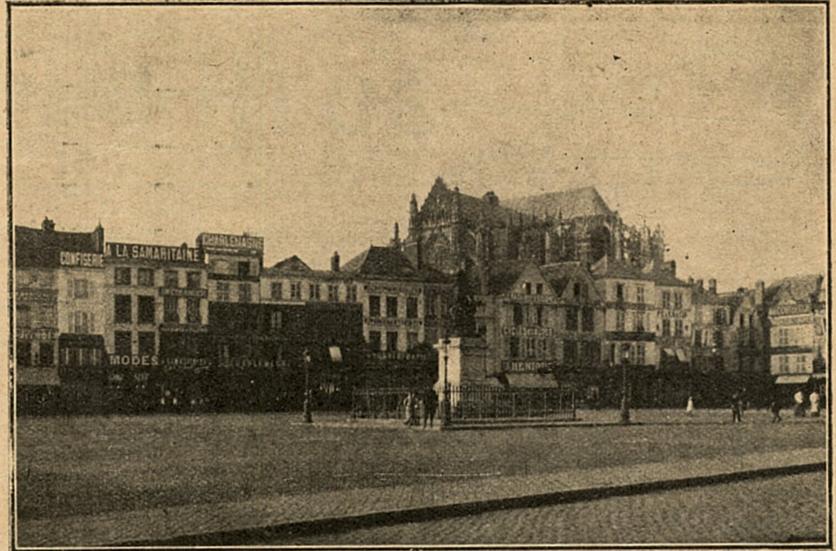
été motivé par les caractéristiques et les ressources des régions circonvoisines. Ainsi de Beauvais, l'ancienne *Caesaromanus*, instituée par les conquérants romains aux confins méridionaux des marches bellovaques, et qui est restée comme une borne miliare à l'intersection des frontières de trois provinces : Ile-de-France, Normandie, Picardie, au revers septentrional de la forêt de Bray. Qui étudiera la naissance de l'art gothique à Saint-Etienne de Beauvais voudra voir aussi la « Basse-Œuvre », qui est un ancien temple romain accolé aux pierres d'attente de la nef inachevée de Saint-Pierre, la

merveille des audaces gothiques. Il s'arrêtera devant les tours monumentales de l'ancien palais des Comtes-Evêques, devenu le Palais de Justice, et voudra, peut-être, pénétrer jusqu'au cachot où fut enfermé Jehan Régnier, bailli d'Auxerre, précurseur de Villon en l'art délicat de rimer des ballades... Puis il longera les vestiges de l'enceinte romaine, en se dirigeant vers le Nouvel Hôtel des Postes, à deux pas duquel, en face, logea Lamartine, à titre de jeune officier, à l'heure où le génie poétique commençait de bouillonner en lui. Dommage qu'une plaque commémorative n'ait pas encore été posée sur l'immeuble historique, non plus que sur celui qui abrita la famille Poquelin, les propres parents de Molière. La Grand'Place, que seule dépasse en majesté celle de Bruxelles, la manufacture nationale de tapisseries, si activement aiguillée dans un sens novateur par Jean Ajalbert, instigateur de la Saison d'Art, retiendront bien des curiosités, aussi bien que l'élégant jeu de paume et le lycée Félix Faure, voire l'Ecole professionnelle Cyprien Desgroux, ancien couvent de Jacobins, puis Collège où étudia Théodore de Wyzewa après le grand Racine lui-même.

Mais négligera-t-on pour cela d'aller faire un tour jusqu'au Mont-César, où l'héroïsme de Corréus dut succomber sous l'assaut des légions de Rome, et la visite des usines Lainé (manufacture française de tapis et couvertures) empêchera-t-elle de pousser jusqu'à la Pierre-aux-Fées de Villers Saint-Sépulchre ou à Montmille où fut décapité Saint-Lucien, à Saint-Germer-de-Fly où l'on peut admirer une réplique inattendue de la Sainte-Chapelle de Paris, à Genberoy, l'ancienne forteresse sous les murs de laquelle périt le comte d'Arundel et qui enguirlande de roses la maison d'été du peintre Le Sidaner, à La Chapelle-aux-Pots, où travaille le grand



L'Église de Saint-Étienne. - Portail Ouest, XIII^e siècle.
(Cliché Burthe d'Annelet. Archives du Touring-Club de France).



La Place Jeanne-Hachette,
(Cliché Burthe d'Annelet. Archives du Touring-Club de France).

étangs qu'eût voulu peindre Corot. Tout cela dans un rayon de quelques lieues ?

Et Beauvais est une ville vivante ! Elle n'est pas qu'un Musée du Moyen-Age (n'oublions pas qu'elle en possède un fort curieux installé dans les locaux de l'ancien évêché). Le Beauvaisis est la patrie

des tuiliers (les Tuileries de Beauvais sont universellement renommées), des ferronniers, des tapissiers d'art, des sculpteurs sur bois et sur pierre, des vitraillistes, et de cent métiers divers pratiqués, depuis des siècles, par des artisans éprouvés.

Certes, les machines sont venues modifier bien des choses, mais le sol et l'habitant liés l'un à l'autre gardent leur caractère.

Beauvais et le Beauvaisis sont pleins de richesses uniques. Il faut savoir les découvrir.

Philéas LEBESGUE,
Président de l'Académie de Province.

et célèbre potier d'art Auguste Delaherche, à Milly sur-Thérain où miroitent des

des tuiliers (les Tuileries de Beauvais sont universellement renommées), des ferronniers

CROQUIS D'AUTREFOIS

HUIT heures sonnent à Saint-Philippe, l'omnibus débouche dans la rue et tout de suite il s'impose ; ses trois chevaux de front, sa caisse ventrue, son cocher haut perché, en font un gros personnage : il en a conscience du reste, en est un tantinet glorieux.

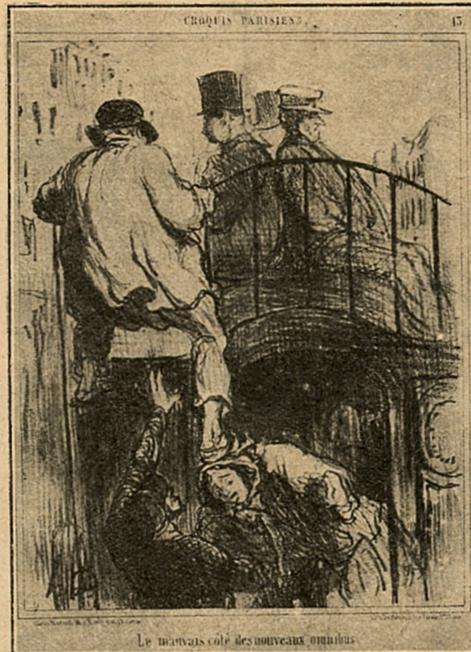
Il est bruyant comme il convient à son importance ; en marche, c'est un branle de vitres, un martèlement de fers, un roulement de bandage qui marque chaque pavé avec ostentation. S'il s'arrête, il prend son temps, les cordages de frein s'enroulent autour des moyeux en grinçant très fort, les roues rebelles stoppent puis repartent à petits coups et s'immobilisent enfin, quand tout le monde a bien vu. Démarre-t-il ? les six paires de sabots ferrés frappent le sol en cadence et chantent sa gloire.

Il est populaire et démocratique, tous et toutes lui rendent hommage.

Le conducteur, homme de gros sous cependant, subit l'ambiance et quand monte un voyageur, ding !... il le fait savoir à tous venants.

Le cocher est dans les nuages, sa situation le lui permet ; sur son trône de cuir, les humains lui semblent petits ; c'est un philosophe... quand il est vieux.

Quand il est jeune, c'est un homme qui sait ce qu'il doit à son élévation, c'est un prince du pavé, il se soigne. Son chapeau largement galonné d'argent fin incliné sur l'oreille, comme il est beau notre cocher ! le buste bien pris dans sa veste



Le mauvais côté des nouveaux omnibus, (de Daumier).

à broderies, la gourmette d'argent lui barant la poitrine, il a des gants, ma chère !

Sa main gauche tient les rênes et dirige, sans efforts, le char populaire, sa dextre

est armée du fouet, symbole de sa puissance.

Maintenant que les carrefours dangereux sont franchis, la petite rue bourgeoise au parcours sans histoire est un champ clos ouvert à ses exploits. La scène change. L'omnibus, bon enfant, prend les allures d'un char romain ; les rênes se tendent, les chevaux, poitrail au vent, piaffent et lèvent fièrement la tête ; lancé d'un coup de poignet vigoureux, le fouet décrit dans l'espace des "huit" savants et précipités ; la lanière souple serpente, siffle et cingle ; l'air retentit de claquements joyeux : clic, clac, clic, clac, c'est un appel, c'est un mot d'ordre, c'est un signal.

Comme par hasard les fenêtres s'ouvrent, clic, clac, pour la petite brune du 42 ; clic, clac, pour la blonde du 37 ; des œillades s'échangent, l'attelage, lui-même, se grise, la vitesse s'accélère, on marche à huit à l'heure, le beau cocher passe, la joie va vite, le beau cocher est passé.

La petite bonne, le regard lointain secoue mollement son tapis ; floc, floc, floc, c'est encore un écho, il faut se contenter de peu et le rêve est si doux !

Patatras ! de l'intérieur une voix formule des reproches sur le ton aigre : « Marie ! » — « Voilà madame ! » et, un peu de rougeur aux tempes, Marie redescend sur la terre, rentre son tapis et ses illusions.

La réalité est parfois bien cruelle.

L'ANCIEN.

au fil du trolley

A l'époque où nos tramways marchaient sans trolley

LA BALLADE DU TRAMWAY



Un grand poète allemand traduira cette ballade. Je n'ai pas encore pu calculer en quelle année. Le nombre est incalculable.

Le cocher sommellait, parce qu'il avait beaucoup bu la veille avec des amis, pour faire honneur à la fête nationale (14 juillet, alors en 1880). Mais cela n'avait pas trop d'inconvénients, les chevaux étant habitués à marcher entre les rails.

C'était un terrible cocher, Pantinois, le cocher du tramway de la Villette à l'Etoile. Ami des artistes et des cocottes lorsqu'il était simple cocher de fiacre, il conduisit deux fois Dinah Samuel et une fois Victor Hugo. Il avait une longue barbe, une bouche énorme, un nez grandiose, des yeux immenses et de vastes oreilles avec des boucles d'or. C'était un beau cocher, tout ce qu'il y a de beau, un bachelier ès-lettres.

Derrière lui venait le tramway, qui semblait la continuation et comme le développement bizarre de l'homme. Le cocher était gris, le tramway était jaune et les deux, qui paraissaient ne faire qu'un, suivaient le boulevard de Courcelles en rêvant. Il était cinq heures du soir.

Par instants, le cocher, relevant ses paupières vers les sourcils bruns très épais, apercevait une cocotte oxygénée qui passait près d'eux, dans une victoria. Le torse renversé nonchalamment contre un coïssin. Sur chaque portière était peinte en or l'initiale de l'ingénue : Q...

Le cocher gris lorgnait la cocotte blonde, s'endormait, la revoyait en songe, et le tramway jaune la filait. Peut-être il faudrait porter des pantalons courts et des souliers pointus pour avoir l'ingénue. Le cocher l'aura quand même. Mais vraiment, il avait juste assez de lucidité pour s'arrêter aux stations et repartir au signal du conducteur.

Telle est son aventure :
Peu à peu la petite dame se trouvait mal à l'aise. Qu'avait donc le cocher à la regarder ? Soudain, comme ne voulant échapper à une fascination, elle fait fouetter ses chevaux qui se mettent au galop. On est dans l'avenue de Wagram. Le cocher gris, très simplement, fouette aussi ses bêtes. Le tramway se met à l'allure de la victoria. Elle était jolie la petite dame et le cocher était gris.

La rue de l'Etoile s'ouvre à droite. La victoria s'y engage. Le tramway ne pouvant quitter la voie, la mignonne blonde est sauvée. Non ! Pantinois s'arcoute, tire les rênes à lui, fait claquer son fouet, et le tramway sortant des rails, s'engage aussi dans la rue de l'Etoile. La victoria prend la route des Ternes, la rue de Villiers ; le tramway prend aussi la route des Ternes, la rue de Villiers, franchit la porte.

La victoria fuit épouvantée. Le tramway court derrière avec un bruit de ferraille sonnante sur le

pavé. La victoria de plus en plus épouvantée, tourne à gauche au coin d'une rue, vers Puteaux. Les voyageurs ne savent que penser.

Une course échevelée commence. La victoria traverse les villages de la banlieue à toute vitesse et le tramway suit toujours, allant par heurts et par bonds. Pantinois, impassible boit des yeux la petite blonde. Dame ! un cocher, vous savez...

La petite blonde, pâle et tremblante, franchit l'espace dans sa victoria. Pourtant on n'a pas peur d'un homme, surtout d'un étranger. Or, le cocher gris est Belge. Les voyageurs sont ahuris.

Fougères, champs de blé, de lin, d'orge, de colza, d'avoine, de maïs, de moutarde, de chanvre, de millet, de pommes de terre, de betteraves, de sarrasin, de seigle, de safran ; cimetière planté de marronniers et de saules ; carrés de raves, de laitues, de navets, de persil, de choux, de carottes ; rivières bordées de peupliers élancés ; bourgs, villes, collines, plaines, parcs, rivières, étangs ; haies d'aubépines, de rosiers ; pres, paysans, paysannes ; vaches rousses couchées dans l'herbe ; tout défile devant eux avec une rapidité prodigieuse.

Parfois, d'immenses forêts barrent le chemin, mais la victoria et le tramway vont quand même. Ainsi qu'une balle tirée de près contre une vitre, y fait seulement, parfois, un trou énorme en forme de rond, ainsi la victoria et le tramway traversent les bois en coupant droit les troncs, en cassant net les branches, en déchirant les feuilles, en faisant un tunnel. Ils laissent dans la forêt un parallélogramme étrange.

Leur passage est une vision d'une seconde. Ils vont, ils vont. Par moments, des cités, préfectures, sous-préfectures, chefs-lieux de cantons apparaissent. Effrayés, elles se mettent en arrêt et présentent leurs clochers pointus, comme les Suisses leurs hallebardes. Mais elles sont latentes et restent sur la défensive. La victoria et le tramway ne pénétrant pas dans leurs murs, les cités ; préfectures, sous-préfectures, chefs-lieux de cantons redressent leurs clochers et en piquent l'azur. Ainsi défilent l'Ile-de-France et la Touraine. Hop ! Hop ! laissez passer, bonnes gens, laissez passer !

En même temps que la victoria et le tramway, le jour s'en allait. Maintenant le soleil se couchait, tout la-bas, vers la mer, dans un grand lineul rouge. Petit à petit, la nuit descendait, allongeant sur le sol l'ombre des poteaux télégraphiques.

Le soleil se mourait, et les choses, une à une, s'estompèrent dans un crépuscule vague. Le cocher, sans interrompre sa course vertigineuse, allume à l'avant du tramway les lanternes aux verres rouges. Et le tramway maintenant regardait la victoria.

Hop ! Hop ! plus vite ! Hop ! Hop ! Le tramway va atteindre la victoria. Pas encore, ils sont arrivés en Bretagne, dans une morne plaine. Au loin, vers l'horizon, un bruit sourd et lugubre monte vers le ciel, sur qui se dessinent des formes frustes et gigantesques.

La victoria vient de disparaître derrière une de ces formes hautes et sévères. Il y en a, par la plaine, des milliers. La lune, à demi cachée par un nuage, jette sur tous ces monstres une lueur blafarde. Au milieu d'eux s'est perdue la victoria.

Le cocher du tramway sonne de la trompe, et bientôt, aussi loin que peut s'étendre la vue, dolmens, menhirs, pierres branlantes, allées couvertes, cromlechs, se mettent sur plusieurs lignes et font place. Revoici le tramway derrière la victoria. La lune les éclaire. Deux voyageurs sont fous.

Hop ! Hop ! les morts vont vite. Hop ! Hop ! Hop ! L'Océan, derrière une falaise se dresse et beugle. Hop ! Hop ! c'est la fin, la fin dans la mer écumeuse ; Hop ! Hop ! La victoria ne s'est pas arrêtée. Elle



se précipite, et, après elle, le tramway fait un saut. Ils vont, ils vont, en effleurant la crête blanche des vagues. La vitesse a mangé le poids.

Et ils roulent de la sorte pendant des jours, des nuits, des mois, des années, des siècles. Le cocher du tramway est toujours calme et placide et regarde sans cesse en clignant des yeux. Il est l'ange du tramway. La petite cocotte est encore blonde et belle, mais sa robe n'est plus à la mode.

Hop ! Hop ! Darwin a dit que les plantes, les animaux et les choses se transforment suivant les milieux où ils vivent ; les roues de la victoria et du tramway se transforment en nageoires. C'est une simple question de temps, Darwin le sait bien.

A présent le ciel. Ils ont franchi les mers et les terres des milliards de fois. Enfin la victoria et le tramway, vainqueurs de la force centripète, s'échappent par la tangente et partent dans l'espace, à travers l'éther illimité.

Les années s'écoulent innombrables et la victoria et le tramway vont sans cesse. Ils rencontrent la lune. Le cocher, gris, sonne encore, comme il le faisait de la Villette à l'Etoile et la lune accélère sa révolution pour laisser passer.

Un voyageur est frappé d'une aphasie ; une voyageuse qui s'est mariée en route, met au monde, sans douleur, un petit garçon. On le baptise, et lorsqu'il a trois ans, le conducteur marque sa place en pressant le timbre. Ding !

Plus loin surgissent des astéroïdes, des planètes, d'autres lunes encore. Tout s'écarte. Le tramway, dont les nageoires sont devenues des ailes, n'est plus qu'à quelques heures de la victoria. La petite épinglée — tirée à quatre épingles — sent, sur les fins cheveux de sa nuque, le fouet du cocher du tramway. Elle retourne la tête, et, pour la première fois, le tramway se trouble.

Le cocher ne voit pas un astre qui passe devant eux, en accomplissant sa rotation autour du soleil, et oublie de sonner de la corne. Le tramway était lancé, comme la victoria, à une vitesse de quinze-cents mètres par seconde, quand il s'arrêta soudain. Un choc épouvantable ! Le tramway s'empêtrait dans les anneaux de Saturne.

Alors, Pantinois, n'étant plus bercé par le mouvement du tramway, s'éveilla complètement et murmura tout bas en se secouant : « C'est la place de l'Etoile. La petite cocotte doit être au moins à la Porte Maillot. C'est égal. J'ai trop bu hier, en l'honneur de la fête, et je crois que j'ai mal aux cheveux ».

Félicien CHAMPSAUR.
(Autorisation spéciale de l'auteur)

LA DISTRIBUTION DE L'ENERGIE ELECTRIQUE

Comment sont alimentés nos Tramways

NOTRE but, en offrant cette étude aux lecteurs de *L'Echo de la S. T. C. R. P.*, est de donner, à tous ceux encore peu familiarisés avec les termes usités en matière de force électrique et que leur qualité d'agents d'une grande entreprise, où l'électricité joue un rôle de tout premier plan, n'autorise pas à demeurer plus longtemps étrangers à ces choses, une idée assez précise sur la façon dont s'opère la distribution de l'énergie à la S. T. C. R. P., depuis les lieux de production jusqu'aux voitures.

Cette distribution, avec tout ce qui s'y rattache, fait naturellement partie des attributions du Service électrique, dont elle constitue la principale raison d'être.

Surtout, n'allez pas vous effrayer devant les mots d'énergie électrique et les mystères profonds qu'ils peuvent paraître représenter. Il n'est pas besoin de connaître la nature intime d'un phénomène pour l'utiliser à ses fins pratiques. Nous nous servons tous, pendant 365 jours par an, de la lumière solaire, sans savoir exactement ce qu'elle est.

Tout ce que nous allons dire sur l'électricité n'a rien de mystérieux. S'il est exact que sa nature nous échappe encore, au même titre que celle de la lumière, dont on la soupçonne d'être une cousine très proche, cela n'a aucune importance au point de vue qui nous intéresse ici.

Les effets de l'électricité, tout au moins ceux de l'électricité industrielle, ont été étudiés, ils sont connus, classés. On peut les faire varier et les reproduire à volonté, et ils font l'objet d'applications dont le nombre et l'importance s'accroissent journellement.

Les questions, dont nous allons, vous parler, sont, peut-être, nouvelles pour un certain nombre d'entre vous. Suivez-nous pas à pas et vous deviendrez électricien, si vous ne l'êtes déjà, car, à l'heure actuelle, tout le monde est plus ou moins électricien.

Ceux d'entre vous qui ont la T. S. F. connaissent les volts, les ampères, les courants de haute fréquence, etc. D'autres ont fait eux-mêmes des installations intérieures de lampes ou de prises de courant et ont déjà entendu parler d'isolement, de chute de tension, etc. Les moins lancés dans les installations électriques ont au moins une fois remplacé les plombs de leur compteur, ils connaissent l'hectowatt-heure, tout au moins de nom, et savent ce qu'il coûte.

Les motrices et les trains qui circulent sur les lignes de tramways exploitées par la S. T. C. R. P. sont alimentés par du *courant continu* à 600 volts.

La Société des Transports en Commun de la Région Parisienne ne produit pas elle-même l'énergie qui lui est nécessaire ; elle fait appel à des marchands d'électricité en gros, qu'on appelle des *fournisseurs d'énergie*.

Ces fournisseurs, constitués en Sociétés anonymes, ont créé, en y investissant d'immenses capitaux, des usines productrices d'électricité qu'on appelle *usines génératrices*. Ce sont ces usines qui alimentent en énergie électrique, non seulement la S. T. C. R. P. mais aussi le Métropolitain, le Nord-Sud, la C. P. D. E., les secteurs de distribution d'énergie et les industriels de la région parisienne.

Une partie de l'énergie nécessaire aux besoins du réseau que nous exploitons est livrée directement, sous forme de courant continu à 600 volts et, par conséquent, directement utilisable ; l'autre partie est livrée sous une autre forme, dite *courant alternatif à haute tension* ; cette énergie est transformée ensuite, par les soins du Service électrique, en courant continu 600 volts.

Sans avoir la prétention de faire un cours d'électricité, simplement — pour les gens curieux — nous allons donner quelques définitions.

Qu'est-ce que le courant continu à 600 volts et qu'est-ce que le courant alternatif à haute tension ?

On donne, d'une manière générale, le nom de *courant électrique* au phénomène qui se produit dans un conducteur dont les extrémités sont soumises à une *différence de potentiel* communément appelée : *voltage*.

Cette différence de potentiel ou différence de niveau électrique est maintenue à l'aide d'un appareil générateur de courant : pile, accumulateur, machine électrique, etc.

Si, à l'aide d'un fil conducteur, nous relient la borne marquée plus (+) d'un accumulateur, à la borne marquée moins (-), un courant circule dans le fil, de la borne + (dite aussi borne positive) à la borne - (dite aussi borne négative), et le fil s'échauffe.

Quand nous ouvrons le commutateur d'une lampe sur le secteur, le courant passe dans le filament de la lampe et l'échauffe au point de le rendre incandescent. Le courant circule dans la lampe parce que le secteur maintient une différence de potentiel entre les fils de l'installation.

L'unité pratique de courant est l'*ampère* et l'unité pratique de différence de potentiel est le *volt*. Ampères et volts se mesurent à l'aide d'appareils spéciaux, qu'on appelle respectivement des *ampèremètres* et des *voltmètres*.

Si la source de courant maintient, aux extrémités du conducteur ou aux bornes de la lampe, une différence de potentiel *constante*, le courant qui prend naissance dans ces appareils est constant et circule toujours dans le même sens ; il est dit *courant continu*.

rant sous la forme dite triphasée qui correspond à trois courants monophasés juxtaposés. D'après ce que nous avons dit plus haut au courant monophasé, il faudrait donc 6 conducteurs pour transporter du courant triphasé, mais, à l'aide d'un artifice de montage, on réduit de 6 à 3 le nombre de ces conducteurs.

La majorité des transports d'énergie sont effectués sous forme de courant triphasé, à l'aide de conducteurs à 3 fils ou câbles.

Nous en avons fini, ou presque, des définitions se rapportant à des quantités abstraites, dont la compréhension demande quelque effort. Les définitions à venir désignent des objets qui ont le précieux avantage d'être visibles et palpables — palpables est une façon de parler, car nous ne vous conseillons pas de mettre la main sur des installations *sous tension*, c'est-à-dire en service. —

Nous allons, maintenant, examiner le chemin parcouru et les transformations subies par l'énergie électrique livrée, sous forme de courant alternatif H. T. depuis les usines génératrices jusqu'aux *lignes de contact*.

On appelle ainsi les conducteurs sur lesquels les voitures prennent le courant. Nous parlerons ensuite de l'énergie fournie directement sous forme de courant continu.

L'énergie H. T. est fournie sous forme de courant triphasé :

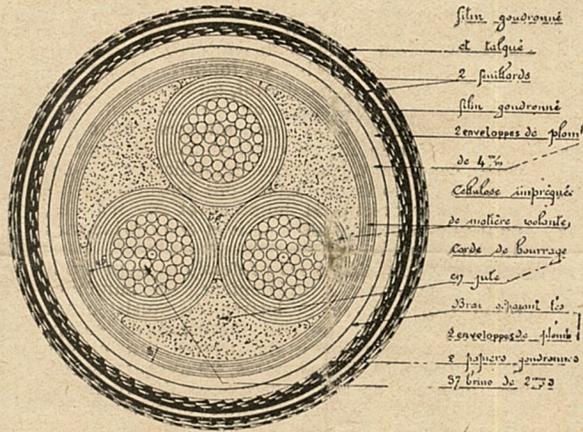
1° Directement, par l'usine de Saint-Denis (S. E. P.) à 10.250 volts, 25 p. p. s., et par l'usine de Vitry (U. D. E.) à 5.500 v., 50 p. p. s. ;

2° Par l'usine de Gennevilliers (U. D. E.) à 13.250 v., 50 p. p. s. par l'intermédiaire des postes d'Arcueil, de Billancourt et de Vitry.

De là, elle est transportée dans les établissements appelés *sous-stations*, dont nous parlerons plus loin.

Le transport s'effectue à l'aide de *canalisations d'ile "haute tension"*, constituées par des câbles isolés entre eux, composés de 3 conducteurs en fils de cuivre toronnés. Les câbles sont isolés par des matières spéciales, goudron, caoutchouc, gutta, papier huilé ou paraffiné et le tout est protégé par une *armature* en plomb, recouverte elle-même de filin goudronné et de feuillets d'acier enroulé en spirale (acier en bande mince).

Nous donnons, ci-contre, la coupe d'un câble H. T. à trois conducteurs toronnés.



Coupe d'un câble H. T. à trois conducteurs toronnés

Lorsque la différence de potentiel produite par la source de courant est variable, le courant circulant dans le fil est, lui-même, variable. Si cette différence de potentiel change de sens, le courant suit la même loi et change aussi de sens ; la différence de potentiel est dite *alternative* et le courant auquel cette différence de potentiel donne naissance est dit *courant alternatif*. En général, les usines génératrices fournissent directement l'énergie sous forme de courant alternatif.

Le courant alternatif peut changer plusieurs fois de sens par seconde ; entre deux changements successifs, il prend naturellement plusieurs valeurs intermédiaires.

On appelle *période du courant* le temps au bout duquel le courant reprend exactement la même valeur et le même sens.

On appelle *fréquence* du courant alternatif le nombre de périodes, par seconde ; le courant alternatif que nous utilisons est, soit à 25, soit à 50 périodes par seconde. On tend actuellement à généraliser l'emploi du courant à 50 périodes.

Le courant alternatif fourni par les usines génératrices est dit à *haute tension*, parce qu'il nous est fourni à une tension élevée (plus de 5.000 volts).

Pour transmettre l'énergie électrique de la source à l'appareil qui utilise l'énergie, que l'on appelle récepteur, on emploie des fils ou des câbles suivant l'importance de l'énergie à transporter.

Pour transporter du courant continu ou du courant alternatif simple — dit aussi courant monophasé — il faut deux conducteurs.

Les groupes électrogènes des grosses usines génératrices produisent généralement le cou-

Les câbles à haute tension vont généralement par paire, un câble est destiné à l'alimentation normale et l'autre câble, dit en *réserve* est destiné à remplacer le premier en cas d'avarie.

Lorsqu'une usine alimente de nombreuses sous-stations, cinq, par exemple, il devrait y avoir, d'après ce que nous venons de dire, 10 câbles haute tension sortant de l'usine génératrice. Comme les usines génératrices alimentent plusieurs clients, le nombre de câbles en sortant deviendrait rapidement très élevé et les installations terriblement compliquées, on a alors recours à un artifice, qui est le suivant : à l'aide d'un nombre de câbles réduit, 3 ou 4 par exemple, on alimente un établissement intermédiaire, dit *poste de couplage H. T.*, d'où part le nombre des câbles nécessaires pour une alimentation normale.

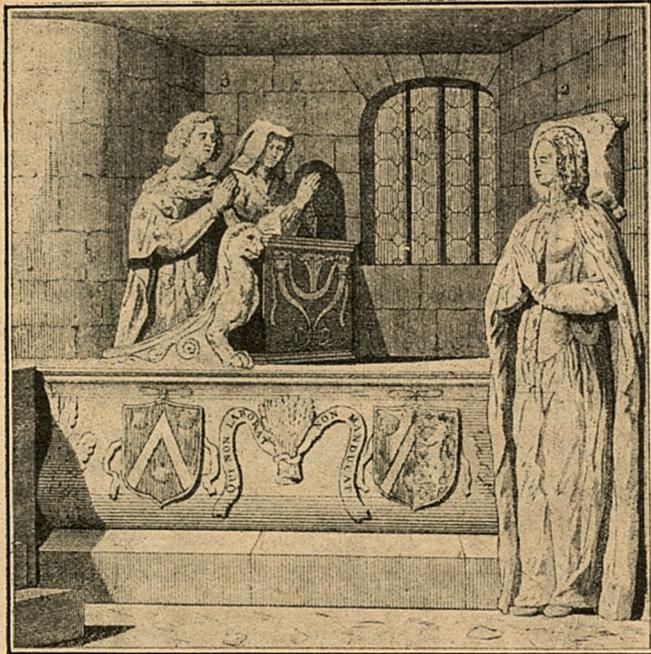
Après être passée ou non dans des postes de couplage, l'énergie arrive aux sous-stations.

Le courant H. T. alternatif ne pouvant être utilisé par les tramways, il faut le transformer en courant continu à 600 volts ; c'est là le but de la sous-station.

Une sous-station, en général, est un établissement qui reçoit de l'énergie sous une forme donnée et qui, à l'aide d'appareils électriques spéciaux, la transforme de manière qu'elle réponde à des caractéristiques données.

Dans les sous-stations exploitées par la S. T. C. R. P. la transformation de l'énergie s'effectue à l'aide de machines électriques dites *groupes convertisseurs*. Nous dirons, dans un prochain article leur constitution.

LE COUVENT DES GRANDS AUGUSTINS ET SES TOMBEAUX



Tombeau du célèbre chroniqueur Philippe de Commines et d'Hélène de Chambes. — à droite Jeanne de Commines.

L'HISTORIEN qui, du Pont de la Tournelle, à celui des Arts, longe la Seine et veut voir revivre, en esprit, le vieux Paris, peut s'arrêter, pour ainsi dire, à chaque pas. Chaque maison, le long de ce parcours, chaque parcelle de terre a son histoire, ou mieux, ses histoires, car chaque siècle qui bouge, entasse de l'histoire sur de l'histoire, fait défilé, sous les yeux des méditatifs, des générations d'hommes d'abord vigoureux, puis caducs, qui, un jour, disparaissent, pour laisser place aux jeunes.

Devant le n° 53 ter du quai des Grands-Augustins (aujourd'hui, siège social de la S. T. C. R. P.) il faut s'arrêter longuement, parce que le contraste y est violent, entre aujourd'hui et jadis, parce que là, des jeunes hommes, bien vivants, qui représentent l'activité d'une puissante organisation, en pleine force, travaillent à l'endroit même où dormirent, de leur dernier sommeil, pendant des siècles, 117 représentants des générations disparues.

L'immeuble du siège social de la S. T. C. R. P., quai des Grands-Augustins, en effet, est bâti, l'on s'en souvient, à l'endroit même où s'élevait la très vieille église des Grands-Augustins, construite par Saint-Louis, et reconstruite, plus vaste, en 1368, par ordre de Charles V, le Sage. Or, en ce temps-là, les églises étant un peu des cimetières, et celle des Grands-Augustins n'ayant point fait exception à la règle, nous avons pensé qu'il serait intéressant de ressusciter les morts qui dorment là, jusqu'au jour où la vague révolutionnaire de 1793, vint brûler les vieux codes, démolir les vieilles églises et vider les tombeaux.

Oh ! nous sommes fiers de voir le bel hôtel de la S. T. C. R. P., chef-d'œuvre d'architecture pratique et harmonieuse, mais on ne peut se défendre d'éprouver un sentiment de regret — sentiment très humain — en pensant que, pour l'élever, il a fallu détruire les vieilles choses, les souvenirs, les reliques des ancêtres qui parlent, qui pleurent, qui « enseignent », comme l'a dit Victor Hugo :

*Révolutions ! mer profonde !
Que de choses hélas ! pleines d'enseignement,
Dans les ténèbres de votre onde
On voit flotter confusément !*

Ne nous attardons pas à regretter les destructions ; nous n'y changerons rien : bornons-nous à souhaiter qu'à l'avenir les Révolutions deviennent le fait des archéologues. Mais quelle utopie ! Par nature, les archéologues ne sont-ils pas conservateurs ?

Il ne peut être question de passer ici, en

revue, tous les mausolées, tombeaux, pierres tombales ou plaques funéraires qui dallaient la vieille église ou parlaient sur ses murs, ce serait fastidieux et bon nombre de morts enterrés là, méritaient bien de mourir deux fois, et dans leur corps et dans notre souvenir, non pas que leur vie eût été inutile ou méprisante, mais n'ayant rien fait d'extraordinaire, ils ne sauraient nous étonner, en affichant un passé ainsi résumé : « Il fut bon père, bon fils, bon époux, bon commerçant. » On aurait tort de croire, en effet, que seuls, les évêques, les nobles, les prêtres et les princes avaient droit à une sépulture dans les églises. Seuls ne pouvaient y prétendre « les voleurs », « les usuriers », et « les excommuniés », suivant l'ordonnance du pape Alexandre III (1181). Hormis ces trois catégories d'indésirables, il y avait l'immense armée des baptisés plus ou moins vertueux. L'Église, oublieuse des faiblesses des hommes, les traitait avec miséricorde, et, en face de leur cadavre, laissait tomber ses foudres. On le verra bien quand, au cours de cette étude, on rencontrera certains personnages dont la

vie ne fut rien moins qu'édifiante, et dont le corps, cependant, gisait sous les dalles du temple.

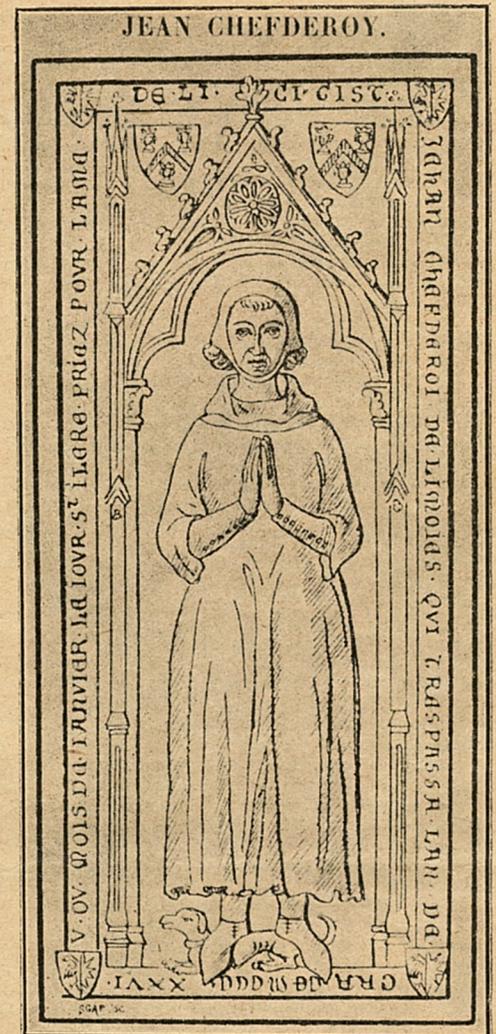
Les 117 morts de l'église des Grands-Augustins comprenaient 84 hommes et 33 femmes, dont une petite fille de 6 mois et deux princesses de sang royal.

Si nous examinons les professions, nous trouvons 6 évêques, 2 théologiens, un aumônier royal, trois hommes de lettres, un musicien, un généalogiste-historien, un maréchal de camp, 6 écuyers de rois ou de princes, un prévôt des marchands, 4 diplomates, 29 avocats, notaires, hommes de loi ou receveurs des finances, 2 bourgeois, 5 commerçants, marchands de drap (dont 3 Italiens), 13 nobles plus ou moins guerriers, dont 3 princes ; et j'allais oublier Claude Perault, marchand peaussier, mort en 1667 qui, avant fortune faite, devait être un honorable marchand de peaux de lapins.

En passant, soulignons encore l'épithaphe de l'honorable Louis Bourbon, natif d'Amfens, marchand drapier et bourgeois de Paris qui, mort le 25 avril 1618, âgé de 33 ans, *au grand regret des siens... a quitté le trafic de la terre... et attend de la miséricorde de Dieu les fruits d'un infiniement plus heureux négoce au repos éternel.* On se demande, après cela, si, quand il était sur terre, il ne courait pas à la faillite !

En somme, c'était bien une assemblée qui rappelait la danse macabre du cimetière des Innocents où, du prince au manant, tous les hommes, en chœur, donnaient la main à des squelettes.

Sept tombes de l'ancienne église bâtie sous Saint-Louis, au XIII^e siècle, furent replacées dans la nouvelle en 1368 : Isabeau de Bourgogne (morte en 1323) ; Jean Margon (écuyer mort avant 1332) ; Jacqueline de Honnefleury (morte en 1346) ; Jean Chefderoy (un Limousin, dont nous reproduisons la curieuse pierre tombale, mort le 14 janvier 1327) ; Louis du Châtel (mort le 18 juin 1326). Arrêtons-nous aux deux tombes les plus célèbres de cette période : Gilles de Rome qui reposait dans la plus ancienne sépulture de l'église des Grands-Augustins ; il était Romain et appartenait à la fameuse famille des Colonna, né en 1247, il fut l'un des plus brillants élèves de l'Université de Paris ; à peine était-il docteur que Philippe le Hardi (fils de Saint-Louis) lui confia l'éducation de son fils Philippe le Bel ; théologien, philosophe, historien, auteur de nombreux traités (il convient de retenir celui qui se rapporte aux vertus que doivent posséder les rois pour être dignes du pouvoir : justice, prudence, force, tempérance, magnanimité, munificence).



En outre, il inspira à son élève le goût des belles lettres ; chargé de haranguer le roi Philippe le Bel, lors de son entrée à Paris, il lui recommanda, avant tout, la justice. En 1292, il est général des Augustins, en 1294, archevêque de Bourges, et, à ce titre, au Concile de Vienne, prend part à la condamnation des Templiers. Il mourut à Avignon, à la fin de décembre 1316 ; il avait légué sa magnifique bibliothèque aux Augustins de Paris, qui, par reconnaissance, désirèrent l'enterrer dans leur église, ce qui fut fait.

Quarante-sept ans après le décès de Gilles de Rome, le corps d'une femme tristement célèbre entrait dans l'église des Grands-Augustins, celui de très noble dame Jehanne de Valois, comtesse de Beaumont le Roger, fille de défunt Monseigneur Charles (comte de Valois, fils du roi Philippe de Hardi), sœur consanguine du roi Philippe VI. Déjà célèbre par sa naissance, elle le fut bien davantage comme femme du trop fameux Robert d'Artois, condamné pour complot contre la sûreté de l'Etat, pour usage de faux, et comme empoisonneur de sa cousine, la reine Jeanne de Bourgogne (veuve du roi Philippe V le long). Banni du royaume, ses biens confisqués, Robert d'Artois, passa en Angleterre où il souffla sa rage et décida les Anglais à commencer la terrible guerre qui prit, dans l'histoire, le nom de guerre de cent ans et fut terminée par une fille des champs, Jeanne d'Arc. Jeanne de Valois, complice de son abominable mari, subit la justice implacable de son propre frère, le roi Philippe VI, qui l'enferma au château de Chinon. Elle passa de vie à trépas le 9 juillet 1363. Pourquoi cette femme, de la branche royale des Valois, était-elle toute seule, même après sa mort, loin des siens, comme en exil, dans l'église des Grands-Augustins ? Dut-elle cette disgrâce aux fautes de sa vie et

Les Conseils du Docteur

LA TUBERCULOSE

Comment l'éviter. — Comment la connaître. — Comment la combattre.

DEPUIS quelques années dans tous les milieux, la lutte contre la tuberculose est engagée. Comme pour toutes les maladies, il est surtout nécessaire de prendre toutes les mesures possibles pour l'éviter ; il vaut mieux prévenir que guérir.

La prophylaxie de la tuberculose comporte des mesures vis-à-vis de soi-même et vis-à-vis du milieu ambiant.

L'hygiène individuelle est primordiale et les moindres détails ne sont pas à négliger, je me permettrai donc de donner à ce sujet, quelques conseils : le lavage soigneux des mains avant chaque repas est des plus utiles pour éviter autant que possible la contamination des aliments.



Évitez la poussière. Pas de balayage à sec.

L'abus de l'alcool est aussi un facteur de prédisposition à la tuberculose et, surement, celui qui aime les apéritifs ne veut pas s'en priver, bien que ce soit souvent au détriment de sa nourriture ; or, une alimentation saine et abondamment nutritive est une des meilleures conditions pour se mettre en garde. Les affections des voies respiratoires ne doivent pas être négligées ; toute bronchite mérite attention, et si elle ne cède pas au traitement rationnel, il est utile de faire examiner le nez et la gorge, dont le mauvais fonctionnement entretient, souvent, un état inflammatoire des bronches.

Malheureusement, de nos jours, la crise du logement est loin d'être résolue et les locaux que l'on peut trouver sont loin de présenter les conditions essentielles de propreté et d'hygiène suffisantes ; il est du plus imprudent de s'installer dans des locaux qui ont pu être habités par des malades sans avoir, au préalable, fait une soigneuse désinfection, que l'on peut faire soi-même après avoir fermé toutes les issues, avec des vapeurs de formol, sous forme de fumigateurs, par exemple, que l'on trouve facilement dans le commerce ; il serait bon aussi, comme dernière précaution, de changer les papiers qui, souvent, peuvent receler des germes de maladies.

Il est à déplorer que ces précautions élémentaires ne puissent être prises dans les hôtels meublés.

Une dernière recommandation et des plus importantes que l'on souhaiterait voir adopter par tout le monde, est d'éviter, soigneusement, de cracher par terre.

La tuberculose se décèle au début d'une façon souvent insidieuse, c'est, soit une pleurésie ancienne qui semble être guérie de façon complète, soit une bronchite qui résiste à la thérapeutique employée contre elle, soit un état fébrile respiral, soit une laryngite persistante ou un amaigrissement anormal.

La toux n'est pas un symptôme absolu,

bien des tuberculoses évoluent au début, sans que l'attention du sujet soit attirée par une toux importune ; mais la fièvre se renouvelant chaque soir est un précieux indice d'évolution bacillaire.

Une hémoptysie survenant chez un sujet présentant toutes les apparences d'une bonne santé ne doit pas être négligée et l'examen du malade par le médecin doit souvent être complété par une radiographie qui peut montrer certaines lésions que l'auscultation seule n'aurait pas décelées.

Lorsque le diagnostic de tuberculose a été posé, le malade doit tout faire pour se soigner d'une façon rationnelle et suivre les indications du médecin ; avant tout un séjour prolongé à la campagne avec repos selon la température, soit dehors, soit à la chambre, les fenêtres grandes ouvertes.

Ces conditions sont remplies d'une manière plus stricte et plus parfaite dans les sanatoria créés à cet effet ; là, les heures de cure au grand air sont méthodiquement imposées et les meilleures règles d'hygiène y sont appliquées, aussi ceux qui sont atteints de tuberculose ne doivent pas hésiter à se séparer de leur famille pour entrer aussitôt que possible au sanatorium. Bien des malades y ont été améliorés



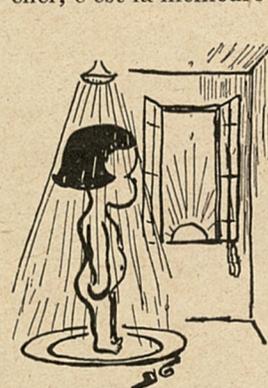
L'alcoolisme ouvre la porte au microbe de la tuberculose.

en quelques mois, leur poids a sensiblement augmenté, leur toux très diminuée, et les examens bactériologiques ont montré la disparition du bacille de Kock dans les crachats.

Pour l'admission dans les sanatoria de la Ville de Paris, il est nécessaire que les malades se soumettent à une visite à l'Office d'hygiène publique qui les inscrit en vue de leur admission.

Le séjour au sanatorium est tout spécialement indiqué lorsque la contamination est à craindre pour la femme et les enfants et il est encore préférable de ne

pas attendre le départ du malade (qui est, malheureusement, assez long quelquefois) pour séparer les enfants d'un foyer de contagion ; il existe des œuvres qui s'occupent de leur placement soit dans un préventorium, soit chez des particuliers par l'intermédiaire de l'œuvre Grancher, c'est la meilleure façon de combattre



Une simple pomme d'arrosoir et un baquet rempli d'eau, voilà des armes simples contre ce fléau.

la tuberculose, d'éviter scrupuleusement la contagion de jeunes enfants, en les isolant le plus tôt possible d'un milieu contaminé.

La thérapeutique pulmonaire a fait un grand pas ces dernières années en appliquant aux tuberculoses unilatérales, le pneumothorax, qui consiste à immobiliser le poumon malade

et lui permettre de cicatrifier ses lésions.

Cette méthode a donné dans certains cas des résultats inespérés et je citerai l'observation d'un jeune receveur atteint subitement d'une très abondante hémoptysie, premier symptôme d'une évolution rapide de tuberculose d'un sommet avec température élevée et constante, qui fut soumis à Laënnec au traitement par le pneumothorax ; depuis 1925 sa guérison s'est maintenue et son état général est demeuré excellent.

Je ne saurais donc trop engager ceux qui sont malades et craignent d'être atteints à voir leur médecin qui les soumettra à tous les examens nécessaires : radio, examen de crachats au laboratoire très complet et très bien installé de la rue du Mont-Cenis

Dr MIEULET,

Médecin du centre de Croix-Nivert.

Êtes-vous au nombre des heureux gagnants ?

SOLUTIONS

du numéro de Novembre

M	A	C	H	I	N	I	S	T	E		
U	U	O						R	A	I	L
S	T	A	T	U	T			P	R		
C	O	N	T	R	O	L	E	U	R		
	B	E	E			P	A	R		E	
N	U					C	O	R	D	O	N
I	S	S	Y					D	E	C	I
O						E	T	E		R	E
R	E	C	E	V	E	U	S	E	S		
T	R	A	M			A	X	E	S		

1^{re} charade : Erromango.

2^e charade : Bateaux parisiens.

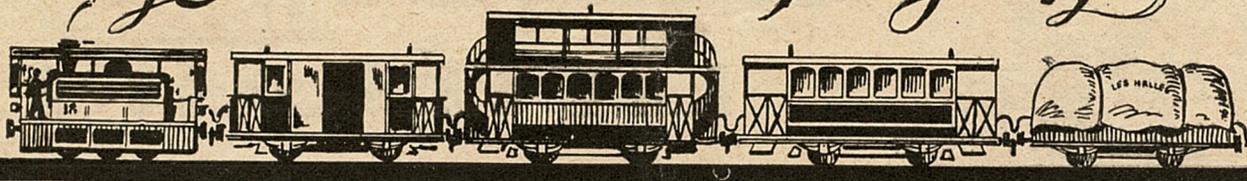
Rébus : Il ne faut pas dire : Fontaine je ne boirai pas de ton eau.

1^o Ont adressé toutes les solutions exactes les agents dont les noms suivent : MM. Paoli, S. E. A. ; Clément, D. E. C. ; Saddier, S. E. ; Gillet, D. E. C. ; Rangé, A. G. L. Championnet ; Roudil, V. et B. ; Leveau, D. E. C. ; Jardot, caisse ; Leroy, Bastille ; Sabadel, Flandre ; Villocel, Flandre.

2^o Solutions partielles MM. Philippe, Bagnolet ; Chastain, La Maltournée ; Pelle, Lebrun ; Bonnel, D. E. A. P. ; Roudil, S. E. A. ; Ramain, D. E. A. P. ; Guibout, Le Brun.

N.-B. — Les agents ayant trouvé toutes les solutions sont priés de s'adresser à M. Lecomte, inspecteur à la D. E. A. P., gérant du journal, qui leur remettra, à chacun, un des livres qui nous ont été offerts par les éditions Hachette, Stock, Grasset, Albin Michel, Plon, Baillière, Gauthier-Villars.

Le train d'Arpajon



Au moment où tous les cafés du boul' Mich' se vident de leurs derniers clients, quand les garçons commencent à ranger le matériel des terrasses, une locomotive Decauville, tirant après elle six ou huit wagons noirs, hermétiquement clos, descend la pente du boulevard ; des freins crient, des étincelles jaillissent aux rails sous les roues, des tampons se heurtent avec fracas, la vapeur souffle et fuse, un timbre clair et impératif retentit sans relâche.

Tous les habitués que le bruit réveille, tous les cafetiers qui ferment leur boutique, tous les étudiants qui regagnent leur « garni » et toutes les « poulettes » qui sortent de la *Taverne Pascal* ou du *Victoria Bar*, tous savent qu'il est bientôt une heure du matin, parce que, quotidiennement, sans retard, le train d'Arpajon, à cette heure régulière, apporte et laisse ici, derrière lui, une fraîche senteur de campagne, légumes coupés et fruits cueillis, odeurs où se mêlent le parfum doux et l'acide irritant.

Combien de ces futurs médecins venus de Toulouse ou de Provence, combien de ces filles hier « de ferme » et aujourd'hui « de joie » reniflent avec ivresse, au passage, cette traînée d'effluves campagnardes qui leur rappellent les champs, les bois et leurs premières amours dans les prés alourdis de soleil !

Le train d'Arpajon est cependant loin déjà ; on aperçoit encore ses lanternes rouges, ses wagons qui trottillent en passant la place Saint-Michel... et puis, plus rien... Le village natal s'est évanoui soudain.

Tout de suite après la traversée du boulevard du Palais, et, dès le Pont au Change, le train d'Arpajon ralentit son allure. Sans doute, convient-il qu'il fasse une lente et importante, et majestueuse entrée sur le territoire des Halles, dans le quartier sacré de la boustifaille parisienne.

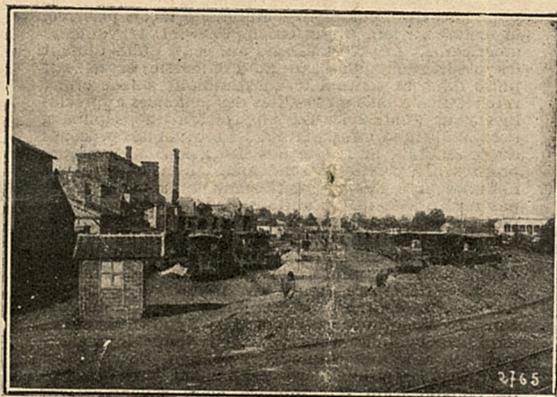
C'est au mois de juin qu'il faut venir ici pour voir le train d'Arpajon. Les wagons sont pleins à craquer de paniers de fraises venus de la vallée de « Joyeuse » ou bien de « Montlhéry » ; on se croirait, tant l'odeur déborde et se répand, couché au milieu d'un énorme jardin tout entier couvert de fraisiers aux fraises mûres. On suit le train en curieux.

Nous voici arrêtés à l'entrée de la rue des Halles, au travers de la rue de Rivoli. Comment avancera-t-on au milieu de cet amas de sacs accumulés sur les trottoirs et sur la chaussée, d'un bord à l'autre bord des rues ? Comment feront place les camions surchargés et que tirent, péniblement, deux ou trois chevaux robustes, les chariots automobiles qui manœuvrent avec peine, les paysans venus de la banlieue avec leurs voitures craquantes et grinçantes sous le poids des légumes symétriquement tassés et rangés, les déchargeurs qui se hâtent, les vendeurs qui discutent et s'impatientent, quelques cu-

rieux qui s'arrêtent effarés et encombrants. Mais le train repart ; le timbre de métal vibre violemment, à coups répétés sous la main du conducteur.

De multiples globes électriques versent une lumière intense qui fait jeter des éclairs aux cuivres de la locomotive et nous permet de voir des grappes d'hommes accrochés aux escaliers des serre-freins : voyage gratuit jusqu'à la pointe Saint-Eustache, terminus du parcours.

Entre les deux pavillons des Halles, dans la rue Baltard, notre train d'Arpajon avance lentement, encore plus lentement. Les maraichers envahissent le « carreau » ; les légumes s'entassent en hautes et larges murailles, partout ; les voitures ne cessent d'arriver, de se vider et de repartir ; des contrôleurs, des « forts » circulent et s'affairent.



Le Train d'Arpajon à la Porte d'Orléans

D'énormes camions automobiles avancent devant nous en brinqueballant leurs cargaisons de porcs suspendus, ventres ouverts. Sur un chariot, au sommet d'une pyramide de paniers et de cageots un chien aboie furieusement malgré son équilibre instable.

Nous voici à la Pointe Saint-Eustache ; le train stoppe. Des « forts » s'empressent aux portes des wagons ; un inspecteur en blouse blanche s'approche ; on ouvre wagon par wagon ; le déchargement commence, tandis que le mécanicien et le chauffeur du train d'Arpajon vont « boire un coup » et « casser la croûte ». Ils vont chez le bistrot à *La Fraissette*, rue Montmartre, ou bien à ce curieux et minuscule comptoir à l'enseigne du *Petit Trou* où se peut voir le plus amusant et le plus inattendu des escaliers — un escalier pliable, quasi invisible, presque secret.

Le spectacle, pour être dans les bistrors des Halles, n'en est pas moins continuels à la Pointe Saint-Eustache, autour du train d'Arpajon. Voyez les bascules du *Poids public* avec leurs employés assésmentés ; voyez le long de l'église, le *Marché aux aromates* ; c'est là encore, le matin du jour des Rameaux qu'à lieu le *Marché au buis*, c'est là, enfin, que se vend le mouron « pour les p'tits z'oiseaux » le

petit oiseau en cage des vieilles filles, des concierges et des midinettes au cœur tendre et simple.

Et c'est ainsi qu'un morceau d'âme de Paris se trouve inopinément sur le carreau des Halles, à l'ombre d'une église dans une botte de mouron, fraîche verdure qui, tout à l'heure, fera chanter plus joyeusement le canari bien soigné, prisonnier d'une cousette, à sa fenêtre de Montrouge ou à son balconnet de Montmartre... c'est à deux pas du train d'Arpajon, qui, maintenant, s'appête à repartir, cliquant et tamponnant de toutes ses ferrailles, de toutes ses chaînes et de toutes ses parois allégées.

Charles FEGDAL.

Secrétaire de la « Cité »,
Société historique et archéologique des
III^e et IV^e arrondissements de Paris

Petite Correspondance

A. P..., Dépôt d'Orléans.

Nous vous parlerons bientôt de la vie familiale et vous ferons connaître les belles familles de la S. T. C. R. P.

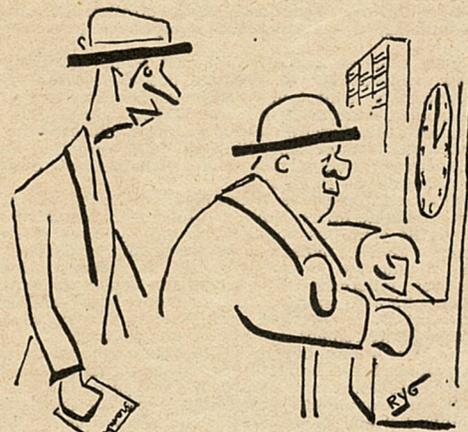
Nous transmettons à qui de droit votre proposition relative à la création d'un insigne pour tous les agents contrôleurs connaissant une langue étrangère et vous ferons connaître la suite qui y sera donnée.

C. R..., siège social.

Oui, la chronique médicale sera suivie ; vous aurez chaque mois d'utiles conseils du docteur.

L. P..., Alfort.

La note gaie !... mais vous l'aurez en chacun de nos numéros la plus largement dispensée.



Impatience !

— Alors, quoi ?... quand tu auras fini de te peser, tu l' diras !



VARIÉTÉS LITTÉRAIRES



Bibliographie Littéraire et Technique - La Revue des Livres

Les relations industrielles aux États-Unis et au Canada, Revue Internationale du Travail, par M. Richardson.

Nous avons analysé dernièrement, trop sommairement à notre gré, le remarquable ouvrage d'Henri Dubreuil, ouvrier français nous livrant ses impressions recueillies au cours d'un séjour dans les usines d'Amérique, nous avons dit le bien qu'il fallait en penser ; il nous faut vous entretenir, aujourd'hui, d'un très intéressant article paru, en juillet dernier, dans la *Revue internationale du travail* ; c'est une étude sur les *Relations industrielles aux États-Unis et au Canada*, écrite par M. Richardson, attaché à la division des recherches du Bureau international du travail.

Comme M. Dubreuil, il est allé aux États-Unis et même jusqu'au Canada, afin de suivre les expériences actuellement entreprises dans ces deux pays en vue d'une collaboration effective entre le capital, la direction des usines et les travailleurs.

Coordonner et concilier, aux fins d'une production industrielle meilleure et plus abondante, des intérêts à priori aussi différents que ceux du patron et du salarié, voilà qui, pour nous Français, apparaît sinon chimérique du moins quelque peu téméraire ; pourtant s'il faut en croire M. Richardson, qui a discuté de ce problème avec les représentants des employeurs et des travailleurs d'outre-Atlantique, l'expérience américaine a déjà porté ses fruits et mérite qu'on la considère avec attention parce que susceptible de nous livrer d'utiles enseignements.

On a fait, jusqu'aujourd'hui, peu de choses, nous l'avons déjà dit, pour rapprocher sincèrement les travailleurs et les employeurs, il semblerait même que de chaque côté on mette toujours un malin plaisir à dresser des barricades et à multiplier les obstacles ; les travailleurs estiment que la production n'est pas de leur ressort, quant aux employeurs, ils considèrent que la gestion des affaires et l'organisation de la production ne relèvent que d'eux seuls et constituent une prérogative indiscutable du capital et de la direction. Ce sont là autant d'erreurs qui rendent difficile la conciliation, nul ne peut cependant nier les bienfaits certains que ne manquerait pas d'apporter la collaboration entre le capital et le travail, union féconde, qui permettrait le règne tant attendu de la paix industrielle, avec, pour corollaire, l'accroissement de la production qui fournirait une base pour améliorer les conditions de travail et le niveau de la vie.

Dans la plupart des usines de l'Amérique du Nord, les travailleurs d'une entreprise nomment un certain nombre de représentants qui entretiennent avec la direction des rapports réguliers et méthodiques et étudient avec elle les moyens propres à améliorer les conditions du travail. Ce sont les *Conseils d'entreprise* créés en marge des organisations de combat, c'est-à-dire des Syndicats, mais étroitement unis néanmoins, à ceux-ci qu'ils complètent heureusement.

Bien que reconnaissant l'intérêt d'une collaboration positive avec la direction des entreprises, les Syndicats se sont tenus longtemps sur la réserve ; selon eux, les conseils d'usines étaient autant d'instruments de direction et de sondage, d'organismes créés uniquement dans l'intérêt de la direction ou l'ouvrier ne pouvait formuler nettement son désir par crainte de représailles.

Il est certain que les membres d'un Conseil d'usine ont moins de liberté pour exprimer leur pensée lorsqu'ils ne sont pas appuyés par un Syndicat fortement organisé ; mais dans un grand nombre d'usines, M. Richardson a constaté que la représentation ouvrière fonctionnait, désormais, en dehors de toute atmosphère de crainte. C'est ainsi que dans certaines entreprises, la question d'un renvoi, par exemple, est obligatoirement soumise à un arbitrage.

Tout le succès dépend de la bonne volonté de la direction et de l'habileté des représentants ouvriers. Est-ce suffisant pour assurer la sauvegarde des intérêts des travailleurs que compter sur un esprit de compréhension et de conciliation réciproque ? Oui, paraît-il, car :

Ces dernières années, écrit M. Richardson, ont été marquées par une modification profonde de la politique des Syndicats aux États-Unis et au Canada. Au lieu de s'occuper exclusivement ou principalement de l'établissement des échelles de salaires, de la

durée et des autres conditions de travail, ils font, désormais, à l'institution d'une collaboration active avec les employeurs, une place importante dans leur programme. Sans doute, tous les éléments du mouvement syndical ne se sont pas départis de leur ancienne attitude de suspicion et de méfiance, mais les organisations animées d'un esprit de progrès, reconnaissent la nécessité d'une collaboration et de discussions régulières et fréquentes avec la direction.

« Les travailleurs, disait déjà en 1925, M. William Green, président de la Fédération américaine du travail, comprennent de mieux en mieux qu'ils peuvent obtenir de hauts salaires et des conditions de travail acceptables par un labeur irréprochable, le développement de la production et la suppression du gaspillage.

Considérons, maintenant, cette citation extraite de « *L'Américan Federationist* » de décembre 1926, elle nous montrera mieux que tout ce que nous pourrions dire, comment s'établit de façon positive, la collaboration entre employeurs et travailleurs américains. Les travailleurs ont senti qu'ils étaient les associés responsables de l'industrie et ils ont puisé dans ce sentiment un stimulant à leur effort intellectuel, d'où sont résultés des bénéfices appréciables pour l'industrie. La suppression du gaspillage, l'économie des matériaux, l'amélioration des procédés de production et même des inventions mécaniques propres à accroître le rendement, doivent être mis notamment à l'actif des travailleurs. Ceux-ci n'ont pas hésité à solliciter autour d'eux des commandes pour leurs employeurs. Les réunions des Syndicats locaux ont fourni l'occasion de discuter les problèmes qui se posaient pour l'entreprise et ont permis de formuler des propositions pratiques, dont l'intérêt a été démontré dans les ateliers. Des agents du bureau central des Syndicats ont donné des conseils techniques précieux. Les Syndicats, possédant des banques ouvrières, sont venus financièrement en aide aux employeurs pendant des périodes difficiles. Les travailleurs participant à ce système de collaboration ont modéré leurs revendications du fait qu'ils comprenaient mieux le mécanisme de la production. Ils ont demandé un emploi stable — lequel est, d'ailleurs, indispensable en soi à la production industrielle — et une part équitable des bénéfices réalisés grâce à leur collaboration, c'est-à-dire en somme leur part de la richesse qu'ils créent.

L'attitude adoptée par les travailleurs et l'esprit dans lequel ils ont entrepris d'aider au progrès de l'industrie, grâce à la collaboration des Syndicats et de la direction, prouvent à quel point ils ont le sens de leurs responsabilités vis-à-vis de l'entreprise.

C'est dans l'industrie des transports ferroviaires que M. Richardson trouve un des exemples les plus intéressants de collaboration entre la direction et les syndicats. Dans les ateliers des « Canadian national railways » des Commissions se réunissent deux fois par mois, comprenant, du côté ouvrier, un représentant de chaque métier élu pour un an, du côté de la direction des contremaîtres en nombre égal. En dehors de cette Commission fonctionnent des congrès régionaux et une Commission centrale pour l'ensemble du réseau.

Ces Assemblées, qui se forment en plein accord avec les Syndicats, n'ont à connaître que du développement de l'industrie, du bien-être des travailleurs et de l'amélioration du service au profit des usagers. Mais, direz-vous, c'est bien peu de choses que ces questions qu'ils ont à solutionner où les intérêts de la direction et ceux des travailleurs sont si proches ! Que faites-vous des contrats de salaires et de toutes les questions délicates qui dressent si souvent l'un contre l'autre, patron et ouvrier ?

Elles sont réglées soit par le jeu des conventions collectives, soit par les Syndicats ; en tous cas, suivant M. Richardson, ces réunions où les représentants de la direction et des travailleurs sont appelés à collaborer ont rendu déjà d'énormes services en prévenant, notamment, des conflits et en diminuant sensiblement le nombre des réclamations.

La Politique de l'Industrie, Lord Melchet, Editions Grasset.

Dans une bonne traduction française, les éditions Grasset nous présentent un ouvrage de Lord Melchet ; c'est une des voix les plus autorisées d'Outre-Manche

qui s'élève à un tournant critique de l'économie européenne.

Le livre est riche de substances, toutes les questions de politique économique y sont traitées par un maître qui est en même temps qu'un grand chimiste, un homme généreux soucieux, avant tout, de rechercher comment mettre fin à l'opposition entre le capital et le travail, ces deux forces nullement opposées : « Pour user d'un terme familier qui n'a rien d'économique, écrit lord Melchet, le capital représente notre « fonds de marchandises » disponibles. C'est le résultat des épargnes du passé. Par conséquent quelle qu'en soit la forme, le capital demeure un élément essentiel, indispensable aux progrès d'un pays. Que l'Etat le possède ou bien l'individu ne change rien. De toute manière, l'épargne est nécessaire qu'il s'agisse de renouveler les réserves, de construire de nouveaux chemins de fer et les nouvelles habitations indispensables à la productivité d'un état ou d'une communauté. Que si l'Etat s'appropriait tout le capital d'un pays, il lui faudrait cependant s'en servir tout comme le détenteur privé. L'Etat se devrait alors d'épargner lui-même, mais le résultat ne laisserait pas que d'être problématique. »

L'erreur a été qu'on a toujours considéré ce problème au point de vue statique, alors qu'il faudrait, pour aboutir, l'envisager sous l'angle dynamique, tendre à une politique des hauts salaires, mettre sérieusement au point la participation aux bénéfices, veiller à l'économie des forces, répudier le malthusianisme industriel et s'efforcer, au prix d'efforts et de dépenses intelligentes qui ne manqueraient pas d'être d'un sur rendement, d'inscrire dans les faits l'interdépendance du capital et du travail. Celle-ci est tellement certaine et indiscutable qu'une crise industrielle amène, avec la diminution des dividendes, la baisse inéluctable des salaires et le chômage plus ou moins complet pour les ouvriers.

« Il est hors de notre entendement, dit lord Melchet, de lutter contre les épidémies et bien souvent hélas ! contre les guerres, mais il est de nos capacités de travailler profitablement en commun. »

Président de l'Institut des combustibles, ancien représentant du parti libéral à la Chambre des Communes, membre de la Chambre des Pairs, lord Melchet gère d'énormes intérêts, il parle donc avec une singulière autorité. Pour son pays, il souhaite la réalisation d'une union économique homogène entre l'Angleterre et ses dominions, soumise au libre échange, grand secret de la prospérité. Il se demande pourquoi le gouvernement britannique s'efforce d'assurer des subsistances à un chômage colossal, alors que ce dernier pourrait être en grande partie supprimé si l'on utilisait les bras « ballants » à des grands travaux d'intérêt national, les Iles britanniques n'en manquant pas.

Notons, également, cette opinion, à notre avis très juste, de lord Melchet, à savoir que la grande erreur de l'industrie européenne est de méconnaître souvent les hommes de laboratoire. Toutes les découvertes, même celles qui paraissent, à priori, les plus insignifiantes, peuvent conduire à des bouleversements et à des transformations insoupçonnées dans l'activité industrielle. L'industrie est fille de la science désintéressée. Ah ! lord Melchet, il n'y a pas que chez vous qu'on méconnaît cette vérité essentielle dont l'énoncé devrait être gravé au fronton de toutes nos usines. Voyons la pauvreté et l'insuffisance des laboratoires du Collège de France, dont le moins qu'on puisse dire est qu'ils sont en « grande pitié ». Combien se souvient de Mme Curie ? et dans quelle profonde misère, Charles Tellier, l'inventeur du froid industriel, n'est-il pas mort ?

Par contre, un « Maurice Chevalier » partant pour l'Amérique, exige une mobilisation des forces policières pour canaliser l'enthousiasme des foules délirantes.

Signe des temps ! tant que notre faveur ira aux histrions, aux chanteurs de fadaïses et au cinéma policier, tant que nous ne réserverons pas à nos grands savants notre agissante et exclusive admiration, il n'y aura rien à espérer.

La vie n'est, malheureusement, pas une partie de plaisir, il faut la prendre comme elle est, la regardant bien en face avec l'esprit positif et les yeux froids de celui à qui « on ne le fait pas ».

Guerre, par Ludwig Renn, Flammarion, éditeur.

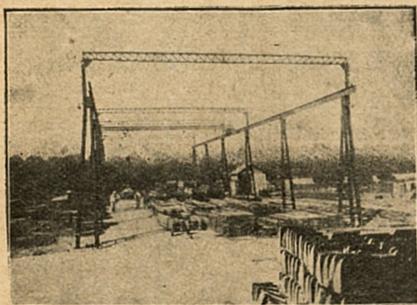
Décidément, la mode, en Allemagne, est aux livres de guerre. Après l'émouvant ouvrage : **Rien de nouveau à l'Ouest**, d'Erich Maria Remarque qui obtint dès sa parution un succès prodigieux, voici **Guerre**, de Ludwig Renn, que présentent les éditions Flammarion. Ce livre n'est point conçu dans le genre de celui de Remarque ; le premier en date était, comme nous l'avons dit, ici même, une

page extraordinairement saisissante de la vie des tranchées, celui qui vient de paraître constitue surtout un journal de guerre, un carnet de notes, gonflé de petits faits, d'anecdotes où l'on voit paraître les caractéristiques de l'âme allemande, les mensonges grâce auxquels on entretenait et excitait en elle la haine du Français, les maux de toutes sortes et enfin l'angoisse et le désir de paix... d'en finir avec la tuerie, toutes choses identiques, en somme, à ce que nous avons éprouvé nous-mêmes, de l'autre côté des tranchées.

La fin du livre est très impressionnante... le combattant allemand est dégoûté de tout, il secoue enfin le joug qui pèse d'autant plus lourdement à ses épaules que les premiers revers s'affirment, il se demande où aboutira toute la boucherie... c'est le commencement de la révolution allemande, le réveil de la conscience populaire étouffée jusqu'alors sous la botte militariste... on sent que des temps nouveaux vont venir, que l'ère d'oppression, que les temps de fer et de sang vont disparaître avec le kaiser qui s'est enfui à Doorn

LES ATELIERS DU SERVICE DE LA VOIE (Suite et fin)

La manutention et le transport entre les ateliers et les chantiers de voie



Le Pont-roulant de Pantin.

DANS le numéro de novembre de *L'Echo de la S. T. C. R. P.*, nous avons décrit sommairement les opérations de manutention et de transport effectuées entre les Ateliers et les gares des grands réseaux, ainsi que celles s'effectuant à l'intérieur de l'atelier d'Alfortville, nous allons examiner maintenant, si vous le voulez bien, les mêmes opérations dans les établissements de Pantin et d'Issy-les-Moulineaux et entre les ateliers et les chantiers de voie.

A l'atelier de Pantin. — L'emplacement du parc à matériel étant plus long que large (134 mètres sur 35 m. 50) un seul portique suffit à assurer le service. Il est constitué comme ceux d'Alfortville par une charpente métallique horizontale, portant le chemin de roulement des galets de renvoi du câble ; le treuil de levage est fixé sous le poste de commande, d'où la visibilité est parfaite sur tous les points du chantier. La portée de ce pont est de 35 m. 35 et la hauteur du levage de 7 mètres. Il présente cette particularité qu'un seul moteur continu de 600 volts de 4,5 CV assure toutes les manœuvres aussi bien de levage que de direction et de translation. Avec cet appareil la durée de déchargement d'un wagon de 40 tonnes de rails de 18 mètres est de deux heures à six hommes (2 hommes sur le wagon pour l'arrimage et 4 hommes sur le parc pour la mise en place).

Pour la manutention des éléments de voies provisoires, matériel assez lourd et encombrant, un pont roulant a été installé au-dessus du dépôt pour faciliter les opérations.

A l'atelier d'Issy-les-Moulineaux, la configuration du terrain ne permettait pas l'installation d'appareils mobiles du même modèle que ceux dont nous venons de vous entretenir. Les deux portiques utilisés sont équipés, l'un avec 4 pylones fixes disposés en croix, l'autre avec 3 pylones. Ils soutiennent les poutres métalliques auxquelles sont fixés les fers I sur lesquels se déplacent les chariots monorails.

Un de ces portiques a une longueur de 44 mètres, l'autre mesure 36 mètres ; leurs moteurs ont une puissance de 4,5 CV, la hauteur de levée est de 8 mètres, la vitesse de levage est de 8 mètres par minute et celle de translation de 40 mètres.

L'un des pylones transversaux supporte la cabine où sont réunis tous les organes de commande.

En plus de ces appareils, les différents ateliers sont pourvus de monorails sur lesquels se déplacent des chariots porteurs de palans à chaîne, de ponts roulants et de petites grues d'atelier dont les puissances varient de 200 à 500 kilos.

Ajoutons enfin que dans ces établissements, des quais longs et spacieux ont été construits devant les magasins à ciment et les chantiers de traverses pour le déchargement de plein pied des wagons.

Transport de petit matériel d'outillage et de matériaux. — Tous ces transports sont assurés au moyen de camions automobiles qui, pour la plupart, sont loués à des entreprises privées.

Suivant les besoins, ils sont équipés avec des carrosseries à plateaux ou à bennes basculantes s'ils sont affectés au transport de matériaux tels que sable, cailloux et gravillon.

Transport des rails et des appareils de voies par triqueballes automobiles. — Nous décrirons plus spécialement les véhicules aménagés pour le transport des pièces lourdes, telles que rails de grandes longueurs et appareils de voies montées.

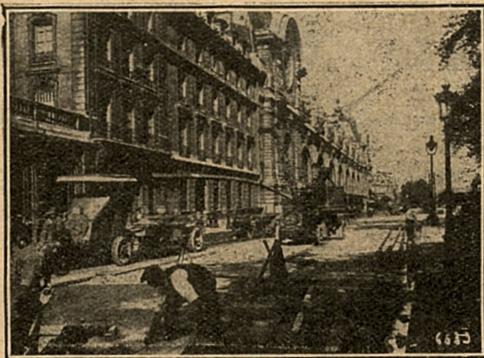
Ces véhicules appelés « triqueballes » ont avantageusement remplacés les chariots hippomobiles dont la vitesse était fort lente et dont la capacité de transport n'était que de 6 rails soit 6 tonnes.

Le Service de la voie possède trois de ces appareils dont il a établi les plans. Ils sont constitués essentiellement par :

1° Un châssis automobile du type C. A. de 4 tonnes de charge utile, sur lequel, à l'aplomb de l'essieu arrière, est placée une plateforme amovible qui, une fois enlevée, permet d'utiliser le châssis comme un camion. Cette plateforme est munie de ranchets fixes et mobiles entretoisés pour l'amarrage des rails ;

2° Une remorque à flèche avec anneau d'attelage montée sur un essieu capable de supporter une charge de 12 tonnes, répartie sur deux forts longerons de bois. Cet essieu repose sur des roues en bois frettées par des couronnes en acier coulé et munies de trois bandages pleins jumelés, en caoutchouc.

Pendant la marche en charge, la chaîne de sécurité n'est jamais tendue. Le poids de la charge suffit à en entraîner la remorque. Le déchargement des rails sur chantier peut s'effectuer suivant les dispositions locales, soit



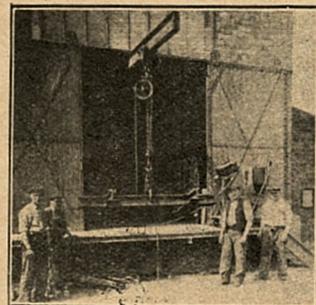
Chargement de rails sur triqueballe, la grue prend les rails au droit de la fouille.

par plans inclinés, soit au moyen d'un portique à béquille et d'un monorail à palan de 1.000 kilos installé sur la plateforme arrière.

Pendant la marche du véhicule, ce portique démontable est évidemment replié et couché sur le chargement. Camion et remorque sont munis de freins ; l'un, actionné par le machiniste, agit sur les tambours fixés aux roues arrière du châssis, l'autre est manœuvré par le convoyeur placé sur la remorque arrière, par un volant à portée de sa main.

L'action de ce frein à patin est d'autant plus énergique que la vitesse de rotation du véhicule est plus grande.

La capacité de transport d'un triqueballe automobile est de 16 rails de 18 mètres de longueur, soit 16 tonnes de matériel, réparties à raison de 4 tonnes sur l'essieu arrière du châssis et de 12 tonnes sur l'essieu de la remorque.



Monorail en service à l'atelier d'Alfortville.

La puissance du moteur est de 22 CV. La vitesse en charge peut passer de 2 k. 500 à 9 k. 500 à l'heure suivant les profils des voies empruntées. A vide, la vitesse est de 17 kilomètres à l'heure. Ces chiffres permettent de se rendre compte des nombreux avantages obtenus par l'emploi de ces puissants appareils. Tandis qu'avec les chariots hippomobiles il serait devenu très difficile d'alimenter régulièrement et rapidement des chantiers très nombreux et dispersés en tous les points du réseau, il est possible avec les triqueballes automobiles d'effectuer plusieurs voyages dans la même journée et ces trois appareils affectés aux régions Nord, Est et Sud-Ouest suffisent à assurer les transports du matériel lourd.

Transports par train. — Cependant, lorsque des travaux sont entrepris *intra-muros* dans des artères particulièrement fréquentées, il importe de ne pas gêner la circulation, aucun dépôt de matériel ne saurait être toléré dans la journée sur la chaussée.

Dans ce cas, le ravitaillement des chantiers est fait de nuit par des trains, entre les heures de cessation et de commencement de service. Le convoi est amené à pied-d'œuvre sur les voies provisoires installées le long du chantier et le matériel est déchargé directement dans la fouille.

S'il s'agit d'un transport de rails, le train est composé d'une motrice et de deux lorrys accouplés, équipés avec des plateformes pivotantes pour le passage dans les courbes. Ces remorques peuvent recevoir de 16 à 20 rails. Le déchargement se fait au moyen de portiques démontables, semblables à ceux des triqueballes.

S'il s'agit d'un transport de petit matériel, le train est composé de la motrice aménagée en plateforme et d'un lorry à ridelles.

La conduite d'un train est assurée par le chef de train, un machiniste, un convoyeur par plateforme et un teneur de perche.

Malgré une plus grande capacité de transport, le prix de revient d'un train au kilomètre est plus élevé que celui des camions et des triqueballes, aussi ce mode de transport n'est-il utilisé que dans les cas spéciaux que nous avons cités ci-dessus.

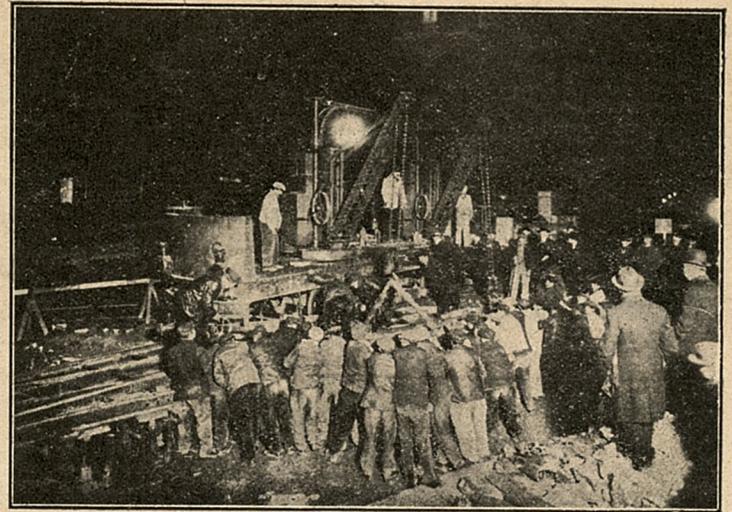
4° Manutentions sur les chantiers. — Sur la presque totalité des chantiers ouverts, aussi bien dans Paris que dans la banlieue, il y a toujours nécessité à entraver le moins possible la circulation et à procéder rapidement au déchargement et à la mise en place des appareils.

Les conditions auxquelles doivent satisfaire les appareils de levage sont donc la rapidité et la sécurité dans la manœuvre.

Grues automobiles. — Les appareils les plus couramment employés sont deux grues automobiles qui se prêtent à des emplois très variés.



Pose d'un poteau de trolley.



Fonctionnement d'une grue double sur truck

Alors qu'autrefois on devait, par exemple, distribuer de leur travail une et parfois plusieurs équipes de poseurs pour aider au déchargement de parties d'appareils de voie, aujourd'hui, trois ou quatre hommes habitués à cette manœuvre assurent le déchargement et la mise en place, dans la fouille, des pièces les plus lourdes.

Les deux grues en service sont à plateforme pivotantes et montées l'une sur un châssis OA équipé avec moteur de 3,5 CV, l'autre sur un châssis Renault 7 tonnes équipé avec un moteur de 25 CV ; leurs roues sont munies de bandages pleins en caoutchouc. Les puissances de des appareils sont respectivement de 1.200 et 1.500 kilos pour une portée de 4 mètres la hauteur de levage est de 4 m. 80 avec une flèche dont la hauteur totale est de 6 mètres. En position de marche la flèche est, rabattue pour permettre le passage sous les ouvrages d'une hauteur de 3 m. 50. Toutes les commandes de levage, de descente de la charge, de relevage et d'abaissement de la flèche, de rotation de la grue, sont effectuées de la place du conducteur au moyen de trois leviers montés sur la boîte de changement de vitesse.

Pendant le déplacement, la vitesse est d'environ 20 kilomètres à l'heure. Ces grues peuvent se mouvoir avec la charge suspendue ou travailler à poste fixe en utilisant le dispositif de blocage de l'essieu arrière par vérins.

La pose d'un poteau de trolley est effectuée en quelques minutes avec une grue automobile ; la dépose est effectuée avec la même facilité.

Enfin, on peut utiliser les grues comme tracteurs. La grue Renault, dont le châssis muni, par exemple, d'un crochet, peut remorquer une

plateforme à quatre roues d'une capacité de 2 t. 5 à 3 tonnes de charge utile, que l'on utilisera pour le transport sur chantiers des appareils ou des machines outils.

Chèvre montée sur remorque. — Pour la pose ou l'enlèvement d'un poteau de trolley isolé, on utilisera plus économiquement la chèvre montée sur remorque.

Plusieurs de ces appareils ont été étudiés et construits par le Service de la voie. Ils sont munis d'une flèche télescopique dont le développement est effectué par un treuil à manivelle. Pendant le travail, la remorque est calée au moyen de vérins qui s'opposent au renversement. Dans les déplacements, ces appareils sont remorqués par les camions de service.

Grue double sur truck. — Si, comme nous l'avons vu, on doit exécuter des travaux dans des carrefours très fréquentés où l'on ne dispose que d'une place réduite pour le dépôt de matériaux et où il y a obligation stricte à n'occuper la voie publique que pendant un temps extrêmement court, on pose, de nuit, les appareils montés par tronçons entiers au moyen de la grue double sur truck.

Celle-ci se compose d'un wagon remorque pouvant circuler sur toutes les voies du réseau. Ce wagon est muni de freins à air comprimé et à main. Sur la plateforme, sont disposées deux grues à main ayant chacune une puissance de 3 tonnes. On peut donc lever une charge de 6 tonnes. Le wagon remorque est assez robuste pour permettre son déplacement en charge. Un wagon moteur sert à la manœuvre de l'engin.

Les appareils ont été montés à proximité

d'une voie de service à l'atelier. Le montage terminé, ils ont été soulevés par la grue double et chargés, soit sur un wagon remorque, soit sur un camion. Au début de la nuit, on a conduit au chantier la grue double, trainée par un tracteur et les camions portant les tronçons d'appareils.

Pour effectuer ces manœuvres, il faut disposer de deux voies parallèles, ce qui est le cas le plus général. On fait circuler la grue double sur la voie qui reste en place. On amène devant la grue, à l'extrémité du chantier, les appareils montés sur leur camion ou wagons remorques.

On saisit par la grue double un tronçon d'appareils, on renvoie le camion déchargé et on pousse lentement, avec le tracteur, la grue double avec sa charge suspendue aux deux crochets, jusqu'au-dessus du point où l'on doit poser l'appareil ; il ne reste qu'à descendre avec précaution l'appareil à sa place exacte. Si l'appareil comporte plusieurs tronçons, on fait la même manœuvre autant de fois qu'il est nécessaire. Si l'appareil intéresse les deux voies, on opère d'abord sur une voie. Quand la pose sur cette voie est terminée, on fait passer la grue double sur cette même voie, en utilisant la diagonale la plus voisine et on opère sur la seconde voie comme on l'a fait sur la première.

Cet engin a permis de poser des appareils de caniveau entier dans un temps très court, en des points où l'on ne disposait que d'un délai de quelques heures entre la fin du service et la reprise. On a pu, par ce procédé, éviter le démontage des appareils à l'atelier et le remontage sur le chantier. (Fin.)

IDÉES ET INVENTIONS BURLESQUES

L'Omnibus gratuit et champagnisé !

Sous la signature de Primerose, l'*Excelsior* du 28 juin dernier a publié un curieux et très amusant papier, sur une « joyuseté » qui divertit Paris, il y a une trentaine d'années, au temps où circulaient les omnibus à chevaux. La verve et la fantaisie de Maurice Bertrand se donnaient alors libre cours sur les boulevards. Bertrand, qui avait des amis fortunés, fit acheter par l'un d'eux, un de ces véhicules et y attela deux percherons conduits par un cocher vêtu à l'instar de la « Compagnie ». Lui-même se costuma en receveur — et l'on roula. Les voyageurs naturellement, montèrent et voulurent payer. Alors, Bertrand, avec le plus grand flegme :
— Non, messieurs, on ne paie pas, aujourd'hui.

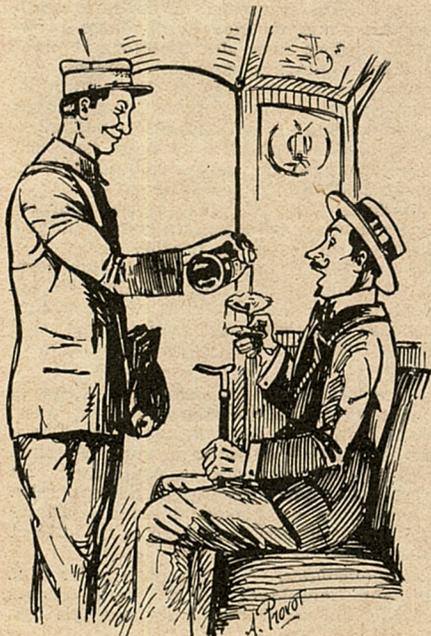
— ?

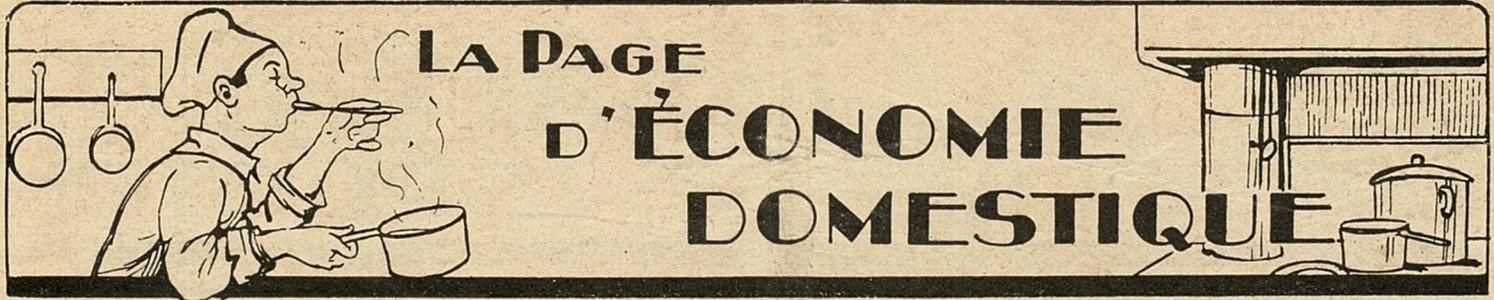
— Parce que c'est la fête du directeur. Tous les voyages sont gratuits jusqu'à ce soir. Et même il y a une petite surprise pour nos bons clients... On offre à chacun une coupe de champagne.

Et Bertrand tirait une bouteille d'un panier caché sous la banquette, faisait sauter le bouchon et remplissait des coupes.

Pendant deux ou trois heures, on vit circuler, entre Madeleine et Bastille cet omnibus étrange. Et, bien entendu, les clients encouragés par cet accueil s'empressaient de remonter dans un autre omnibus pour renouveler leur consommation. Comme le receveur les recevait mal, sans champagne et leur demandait de l'argent, des incidents surgissaient.

La police pria Maurice Bertrand de mettre fin à sa réception.





Comment conserver fruits et légumes à la maison

PLUSIEURS de nos lecteurs nous ayant demandé le mois dernier de traiter, dans un de nos prochains numéros, des conserves de fruits et de légumes, nous nous faisons un plaisir de leur offrir aujourd'hui un très intéressant article sur ce sujet, paru dans "Mon chez moi" (1) et que nous devons à la gracieuse obligeance de la directrice de cette belle revue, Mlle Paulette Bernège, licenciée en philosophie, présidente de la Ligue d'organisation ménagère.

G. L.



Dessin de la Revue " Mon chez moi "

Qu'y a-t-il de plus séduisant à l'œil, de plus appétissant au goût qu'un plat de haricots verts, de petits pois, d'asperges, qu'un dessert composé de cerises, de fraises, d'abricots, etc., parfaitement conservés et mis sur la table familiale aux plus vilains jours de la mauvaise saison ?

Depuis longtemps, d'ailleurs, on a reconnu l'utilité des conserves et leur consommation augmente chaque année.

Mais les préjugés qui règnent en général sur les difficultés de les bien préparer effrayent beaucoup de ménagères soucieuses d'allier une sage économie au plus grand bien-être possible, et les empêchent d'entreprendre une tâche qu'on leur a représentée si difficile à mener à bien.

Rien aujourd'hui n'est cependant plus simple, plus facile que de faire chez soi d'excellentes conserves.

Il suffit à la ménagère d'un peu de soin et d'attention, et elle ne regrettera ni la première dépense d'un matériel indispensable, ni le temps qu'elle aura passé à la préparation de ses conserves.

Matériel. — On trouve dans le commerce de nombreux systèmes de bocaux, les uns assurant une fermeture hermétique avant la mise en stérilisation, les autres munis d'un dispositif qui permet l'échappement de l'air pendant la cuisson, la fermeture hermétique étant assurée par la suite.

La lessiveuse ordinaire est un récipient qui remplit les meilleures conditions pour cuire les conserves, parce qu'elle a un double fond et qu'elle est munie d'un couvercle qui ferme bien. On peut également se servir d'une marmite quelconque, à condition d'y adapter un double fond et de s'assurer de la bonne fermeture du couvercle. Il est donc inutile d'acheter une marmite spéciale.

Observations générales. — Quelques précautions essentielles doivent être observées pour obtenir un succès certain :

1° Une propreté rigoureuse dans les manipulations ;

2° Un choix méticuleux des fruits et légumes à conserver ; ils doivent être de fraîcheur absolue, cueillis si possible le jour même de la mise en conserve et triés d'après leur degré de maturité et leur grosseur ;

3° Une préparation préalable des récipients : lavage, puis ébullition ; on place les bocaux, l'ouverture en bas, dans une marmite à double fond dans laquelle on met un peu d'eau (inutile de mettre un couvercle) ; on fait bouillir quelques minutes et ne sortit les bocaux de ce bain qu'au moment même du remplissage ; ne pas les essuyer. Les couvercles doivent être également ébullitionnés. Les rondelles de caoutchouc qui se placent entre les bocaux et leur couvercle se trempent dans l'eau bouillie chaude. Elles doivent être remplacées à chaque stérilisation, quel que soit le système ;

4° Pendant la cuisson au bain-marie, l'eau doit monter jusqu'en haut du bocal ; il est inutile d'entourer les bocaux de chiffons ou de paillassons, seul le double fond est indispensable ;

5° Le temps de cuisson, qui varie avec chaque espèce de fruits ou de légumes, se compte toujours du moment où l'ébullition commence. Ce temps écoulé, retirer les bocaux du bain bouillant. On ne casse jamais les bocaux si on a soin de ne les poser que sur une table de bois



Dessin de la Revue " Mon chez moi "

ou sur des torchons, jamais directement sur un carrelage ou sur la pierre. Eviter avec soin les courants d'air pendant le refroidissement des bocaux ;

6° Ranger les conserves, après complet refroidissement, à l'abri de la chaleur, de la lumière et de l'humidité.

Préparation. — Pour la plupart des fruits et légumes, on procède dans l'ordre indiqué ci-dessous aux manipulations suivantes :

1° Choix de triage suivant maturité ou grosseur ;

2° Lavage et égouttage ;

3° Epluchage, s'il y a lieu ;

4° Blanchiment à l'eau bouillante (100°) ou seulement frémissante (87° à 90°) pour certains fruits.

Cette opération consiste à plonger les légumes ou fruits pendant quelques instants dans l'eau bouillante ; on les place dans un carré de mousseline dont on noue les quatre coins, ce qui



Dessin de la Revue " Mon chez moi "

permet la plongée en un seul coup et sans se brûler ;

5° Rafraîchissement dans l'eau froide. Ce court passage dans l'eau froide raffermi les fruits et les légumes ; on les égoutte ensuite ;

6° Mise en flacons. Il faut serrer surtout dans le fond et éviter les vides, bien remplir les bocaux jusqu'en haut et verser par dessus les fruits un sirop léger bouillant. S'il s'agit de légumes, le mouillement se fait avec une légère saumure bouillante (en moyenne 20 grammes de sel pour un litre d'eau bouillante). On fixe alors le couvercle ;

7° Stérilisation dont le temps varie selon chaque espèce de fruits ou de légumes ;

8° Refroidissement suivi du rangement.

Les fruits sont beaucoup plus faciles à réussir que les légumes, grâce à leur composition même : les acides naturels et le sucre qu'ils contiennent aident à leur conservation. Aussi, nous conseillons toujours aux ménagères inexpérimentées dans l'art des conserves, de faire leurs premiers essais avec des fruits : le succès de la réussite les encouragera certainement à traiter ensuite les légumes.

L. DEVOUGE.

(1) *Mon chez moi*. Revue mensuelle d'organisation ménagère, 41, boulevard Richard-Lenoir, à Paris. Abonnement annuel : 15 francs.



LE COMMUNIQUÉ SPORTIF

ASSOCIATION SPORTIVE DES TRANSPORTS

Le premier numéro de *L'Echo de la S. T. C. R. P.* a donné la composition des différentes sections de l'Association sportive des transports. Dans le numéro du mois de novembre, un appel a été fait aux 30.000 agents de la S. T. C. R. P. pour venir grossir les rangs de l'A. S. T. afin de leur faciliter la pratique des exercices de plein air.

Pour ce faire, l'A. S. T. possède un terrain de jeux qui lui a été concédé par la Ville de Paris. Ce terrain, dont l'aménagement se poursuit dans des conditions assez satisfaisantes, au fur et à mesure des disponibilités budgétaires, se trouve à la Porte des Lilas, à 20 minutes du centre de Paris.

Le terrain de football Association qui est complètement terminé, reçoit, chaque dimanche, nos équipes d'entraînement, ainsi que les équipes adverses, avec lesquelles des matches de championnats et amicaux sont disputés avec un acharnement sportif digne d'éloges.

Sur le même terrain, des équipes de base-hall (jeu national de nos amis d'Amérique), évoluent, sous la direction de joueurs expérimentés qui ont eu l'insigne honneur d'attribuer à l'A. S. T. le premier championnat de France avec challenge.

Un court de tennis a été livré tout dernièrement aux partisans de la raquette ; deux courts sont en cours d'installation et nous espérons pouvoir les mettre à la disposition de la section de tennis au printemps prochain.

Pour les coureurs à pied et athlètes, une piste en cendrée est tracée autour du terrain de football. Un sautoir est installé avec toutes les garanties réglementaires possibles (sable et scieure) pour qu'aucun accident imputable à l'A. S. T. ne puisse se produire, au cours de l'entraînement.

Il est envisagé, pour le courant de l'année prochaine l'installation d'un terrain de basket-ball ; les premiers travaux sont en cours.

Un bouledrome pour les anciens, a également retenu notre attention ; il sera installé tout près du vestiaire.

Le nouveau vestiaire, édifié sur l'emplacement du vestiaire incendié l'an dernier, possède des salles bien éclairées et propres. Une salle spéciale est réservée aux joueurs de l'A. S. T. ; une autre salle aux joueurs des équipes adverses.

Une salle de douches permet aux joueurs de se laver après chaque match. L'arbitre dispose d'une petite salle pour ses vêtements ; un lavabo y est installé.

Une salle dite « Potinière » est à la disposition des « supporters » de nos équipes ; c'est dans cette

salle que les joueurs maudissent ou bénissent l'arbitre, suivant que le match est gagné ou perdu.

Nous signalons à tous les sportifs de la Société des T. C. R. P. qu'un moniteur se tient, chaque dimanche matin, sur le terrain de la Porte des Lilas, à la disposition des juniors et apprentis de la S. T. C. R. P. pour leur inculquer les premières notions de culture physique et de jeux en plein air. D'autres aménagements seront créés dès que possible.

L'A. S. T. dispose également d'un terrain de rugby au stade Pershing. Ce terrain a été mis, gracieusement à notre disposition par M. le Conservateur du stade Pershing, qui a bien voulu également nous attribuer un vestiaire dans les dépendances du stade.

Une salle d'armes est à la disposition des adeptes du noble jeu d'escrime, au siège social. Un maître réputé dirige les premiers pas et les assauts.

Un lot réservé de pêche à la ligne est concédé par le Ministère de l'Agriculture à notre Association. Ce lot, très poissonneux (des déversements de poissons ont eu lieu, cette année, par les soins de l'A.S.T.) est situé à Port-Marly, où le meilleur accueil est fait aux pêcheurs par le maire de la localité, ex-agent de la S. T. C. R. P.

Les champions de natation prennent leurs ébats nautiques à la piscine Hébert, rue des Fillettes (Chapelle). Nos champions se sont distingués tout particulièrement dans la traversée de Paris à la nage.

Les nouveaux adhérents à l'A. S. T. sont donc sûrs de trouver, en dehors du bon accueil des membres de la première heure, le moyen de développer leurs moyens physiques.

La pratique d'un ou de plusieurs sports eux permettra d'avoir, comme le dit si justement F... député de Malakoff, dans *L'Echo de la S. T. C. R. P.* de novembre : *Mens sana in corpore sano.*

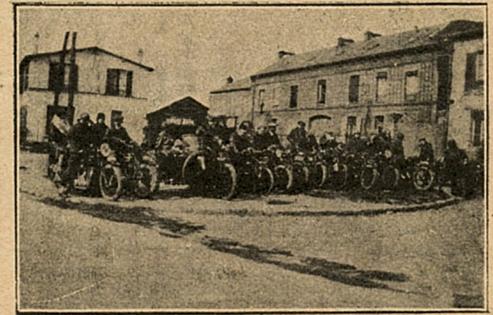
Le Président : BLEUSE

LES SPORTS MOTOCYCLISTE ET AUTOMOBILISTE

Une Amicale motocycliste et automobiliste des transports, dite A. M. A. T., a été fondée le 9 mars 1929 et déclarée à la Préfecture de Police (loi du 1^{er} juillet 1901), sous le numéro 167.058.

Voici en peu de mots son histoire :

Quelques fervents du sport motocycliste ayant remarqué que parmi le personnel, un certain nombre d'agents usaient de ce moyen de locomotion, voire même de l'automobile, formèrent le projet de les réunir en une Amicale qui aurait pour but de grouper en sorties promenades tous les isolés. Ils devaient réussir, puisque, actuellement, le nombre de membres de l'A. M. A. T. a dépassé la cinquantaine. Le bureau définitif a été élu par l'Assemblée



Première sortie de l'A. M. A. T. à Compiègne

générale le 10 mai 1929 et a été composé comme suit :
Président : M. Bolot.

Vice-présidents : MM. Dugue, Pépin.

Secrétaire général : M. Muhlemann.

Secrétaire-adjoint : M. Vivier.

Trésorier : M. Villardery.

Trésorier-adjoint : M. Le Nea.

Administrateurs : MM. Brillant, Caujolle, Doucet, Fontan, Lauly.

Délégué à la Commission sportive : M. Larche.

Délégué à la Commission touristique : M. Kervarec.

Grâce à la bonne volonté de chacun, l'Amicale a pu obtenir pour ses membres les mêmes avantages au point de vue : assurances à primes réduites, réductions sur les accessoires, huiles, pneumatiques, etc., que ceux concédés aux grands clubs actuels de la région parisienne.

Si *L'Echo de la S. T. C. R. P.* veut bien nous accorder une fois encore l'hospitalité de ses colonnes, nous parlerons dans un prochain numéro des sorties faites en 1929 et du programme sportif et touristique pour 1930.

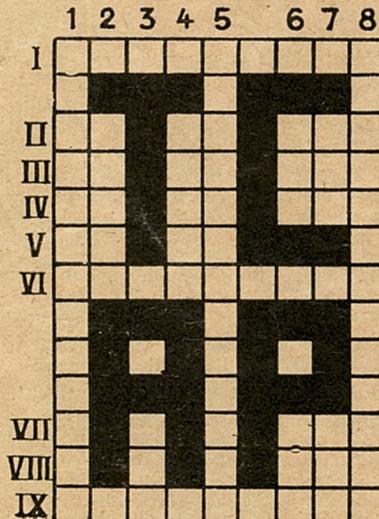
Pour tous renseignements concernant l'Amicale motocycliste et automobiliste des transports : s'adresser au siège de l'A. M. A. T., 132, avenue de la République, Paris (11^e), où une permanence se tient tous les vendredis, de 21 à 23 heures.

Le secrétaire général se fera, également, un plaisir de renseigner, par écrit, ceux qui ne pourraient se rendre sur place, par suite de l'éloignement de leur domicile.

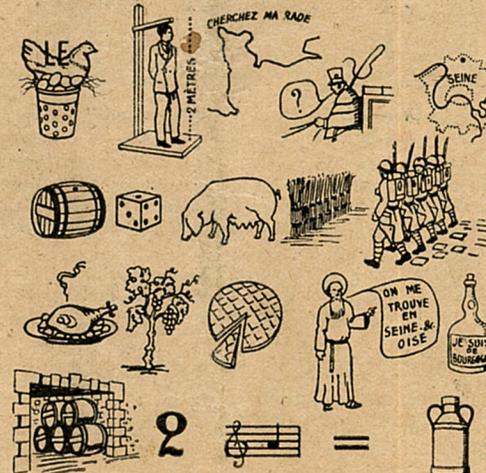
Le président : BOLOT.

Inspecteur au dépôt de Lagny.

LE COIN DES JEUX ET DES RÉBUS



- VIII. Epoque.
IX. Dépôt de la S. T. C. R. P.
Verticalement :
1. Dépôt de la S. T. C. R. P.
2. Disposition portant à faire le bien (lire de bas en haut).
3. Pronom personnel.
4. Concernant la marine.
5. D'une manière rallieuse.
6. Colère (lire de bas en haut) — Prénom féminin.
7. Prénom masculin — Canton suisse (lire de bas en haut).
8. S'engager.



Charade

I
Pour préparer un gras festin
Chacun, jadis, aux « Augustins »
Trouvait, avec beurre et volailles
Toutes sortes de victuailles ;
Mais l'époque s'en est allée
Du marchandage à « La Vallée »,
Où, dans ce bruyant *Mon Premier*,
On voyait, portant des paniers,
Des *Mon second* dont les épaules
Du portefaix faisaient le rôle
Mon tout, résumant ces propos,
Se trouve parmi nos dépôts !

II
« Mon premier » habite la terre,
Souvent pour un triste séjour,
Où son grand souci est de faire
Un « mon second » à ses amours.
Il lui faut, hélas ! sans relâche,
Pour d'illusoirs et vains buts,
Trimer et suer à la tâche
Tout comme moi en ce rébus ;
Pour que mon trois vous apparaisse,
En anglais, dites cette action,
Puis détachez avec adresse
Trois lettres commençant le nom.
« Mon tout » alors comme un bolide
Surgira !... prenez-le d'assaut !
Ne voyez-vous pas qu'il est vide,
Comme à cette heure est mon cerveau.

- Horizontalement :
I. Classes supérieures des lycées et collèges.
II. Article — Deux lettres de « noir » — Choisi.
III. Deux lettres de « reste » — Ligne d'autobus — clôture (lire de droite à gauche).
IV. Métal — Aperçu — Adverbe de lieu.
V. Pronom démonstratif — Ligne d'autobus.
VI. Donnais une garantie.
VII. Plante textile.