

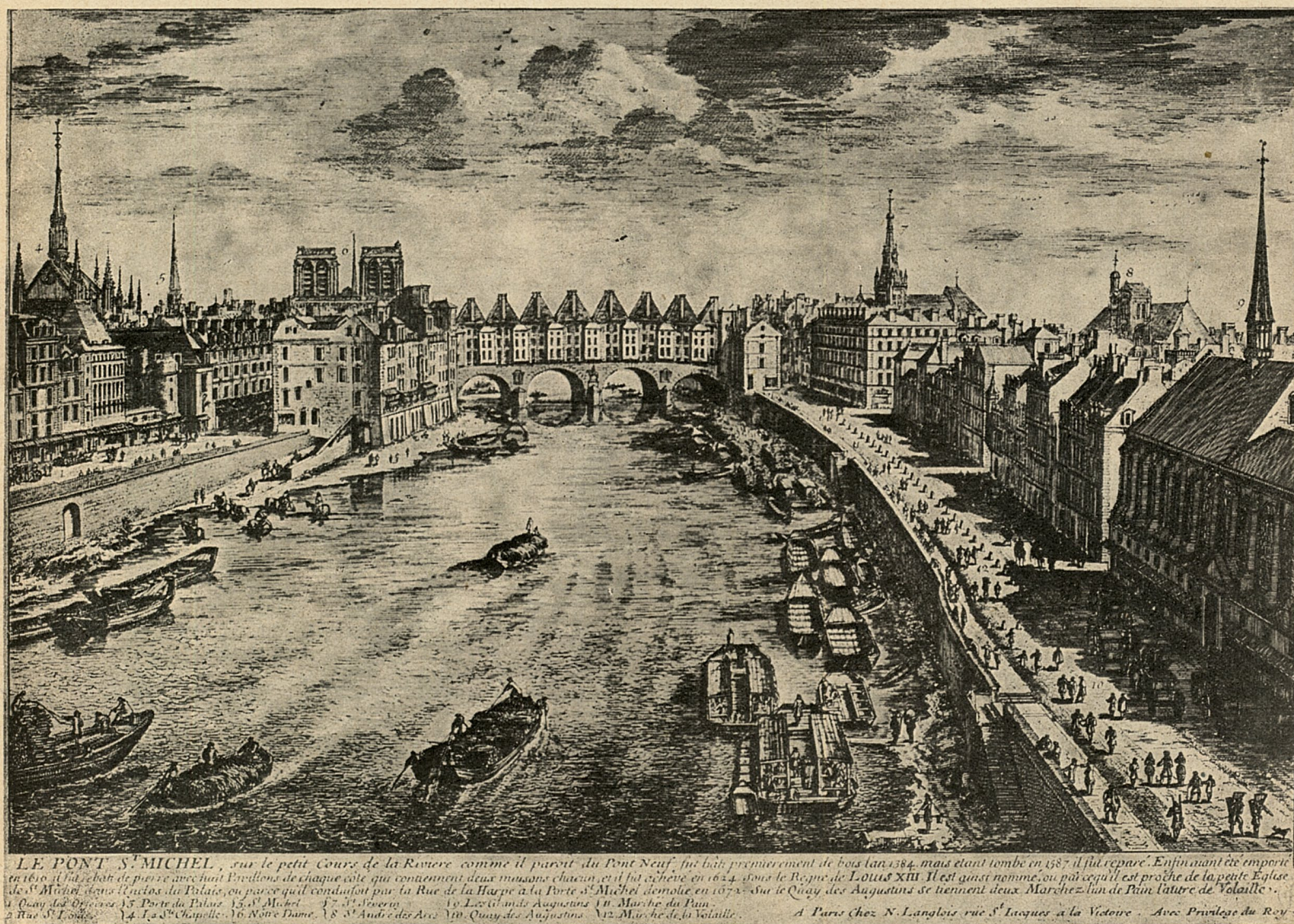
L'ÉCHO

DE LA STCRP

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



Le Pont Saint-Michel, les coches d'eau, le quai et le couvent des Grands-Augustins au XVIII^e siècle. (Collection Georges Hartmann)

Le Quai des Grands-Augustins, construit en 1313, est un des plus anciens quais de Paris. Il allait de la Porte de Nesle à la rue du Hurepoix; cette rue commençait à l'endroit où se trouve de nos jours la rue Git-le-Cœur et allait jusqu'au Pont Saint-Michel. Le célèbre écrivain Montaigne comparait ce quai aux plus beaux quartiers de Rome.

SOMMAIRE

(Novembre 1929)

	Pages		Pages
LE LABORATOIRE DE PSYCHOTECHNIQUE		LES ATELIERS DU SERVICE DE LA VOIE	
The right man in the right Place	3	Les Appareils de manutention et de transport	11
VOYAGE AUTOUR DE MON RÉSEAU		VARIÉTÉS LITTÉRAIRES	
De l'Entreprise générale des Omnibus à la Grande Guerre	4	Bibliographie Littéraire et technique	12
VOICI LA TOUSSAINT ET L'ANNIVERSAIRE DE L'ARMISTICE		LE TRIOMPHE DES OMNIBUS (1828). Poème de "de Pradt"	13
Poème de Turgis	6	LES IDÉES ET INVENTIONS BURLESQUES	
LA PROTECTION DES MACHINISTES CONTRE LES INTEMPÉRIES		La correspondance tatouage	14
Le Pare-brise des Omnibus Parisiens	7	LA PAGE D'ÉCONOMIE DOMESTIQUE	15
AU TEMPS DES CHEVAUX		LE COMMUNIQUÉ SPORTIF	15
Les Propos du Père Mathias (Texte de Bisu, receveur stagiaire).	8	AU FIL DU TROLLEY	16
LES NOUVEAUX OMNIBUS PARISIENS (fin)	9	LE COIN DES JEUX ET DES RÉBUS	16
LES CONSEILS DU DOCTEUR			
Le Préjugé de la syphilis	10		

A NOS LECTEURS

L'accueil chaleureux que vous avez réservé à « L'Echo de la S. T. C. R. P. » constitue pour nous un précieux encouragement et nous paie largement des efforts que nous avons faits pour vous documenter et vous distraire. N'hésitez pas à nous adresser vos observations ; peut-être que sommeille en vous la verve d'un conteur ou d'un humoriste ; notre journal mettra toujours largement ses colonnes à la disposition de tous ceux qui, sachant tenir la plume, veulent faire profiter leurs camarades de leurs connaissances ou de leur expérience.

N. D. L. R.



Il y aura bientôt cinquante-sept ans que je fis, sur le parcours "Louvre-Belleville", mes débuts de conducteur...

(Composition de Provot). Voir article page 78.

LE LABORATOIRE DE PSYCHOTECHNIQUE

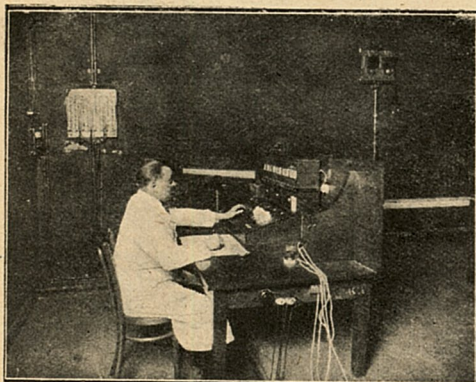
THE RIGHT MAN IN THE RIGHT PLACE

L'orientation et la sélection professionnelles

UN travail n'est agréable et par conséquent fait avec plaisir que dans la mesure où il correspond aux aptitudes psychomotrices ou mentales de celui qui l'exécute. Sauf dans le cas très rare de révélations caractérisées, de goûts très affirmés, il est difficile de reconnaître par soi-même si l'on possède les aptitudes requises pour exercer telle ou telle fonction, pour tenir tel ou tel rôle.

La psychotechnique est l'étude des facultés humaines considérées en vue de leur utilisation judicieuse, elle permet à chacun de se connaître scientifiquement parce qu'elle mesure chaque aptitude physique et psychique de l'individu qu'elle examine.

Après un examen psychotechnique, on peut donc conseiller utilement un enfant, un homme ou une femme pour le choix de leur carrière.



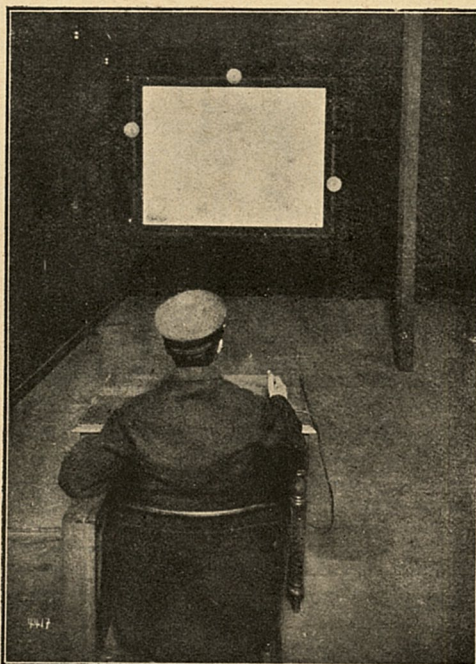
L'examineur pendant l'épreuve d'attention diffusée.

Quand on conseille un enfant devant qui s'ouvrent des multitudes de carrières possibles, on fait de l'*orientation professionnelle*. Quand on choisit parmi un groupe de candidats un homme pour un métier précis, on fait de la *sélection professionnelle*.

La S. T. C. R. P. fait de l'orientation professionnelle lorsqu'elle examine à l'aide de la psychotechnique les enfants qui désirent entrer dans son Ecole d'apprentissage. Elle fait de la sélection lorsqu'elle recherche chez les candidats à la profession de machiniste, ceux qui possèdent les aptitudes nécessaires à la bonne conduite d'un tramway ou d'un autobus.

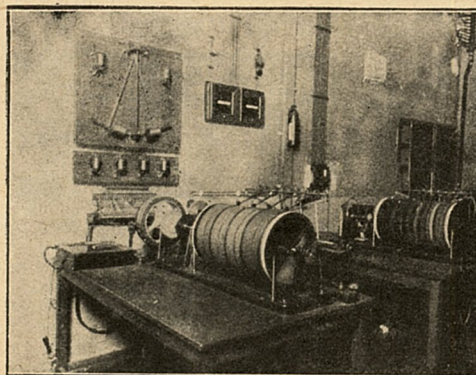
La sélection des machinistes comporte deux examens selon qu'il s'agit d'un candidat n'ayant jamais conduit ou d'un agent exerçant déjà les fonctions de machiniste.

Le premier de ces examens comporte une série d'épreuves ou « tests ». Nous ne les décrivons pas toutes, mais voici, par exemple le test d'*attention diffusée* qui mesure l'aptitude du futur machiniste à maintenir son attention en éveil pendant que des incidents perturbateurs viennent le distraire.



Le machiniste devant l'écran pendant l'épreuve d'attention diffusée.

On conçoit l'importance pour le machiniste de posséder cette qualité car, au cours de son travail journalier, son attention doit se porter tantôt sur des signaux, tantôt sur des véhicules venant obstruer son chemin, tantôt sur des points d'arrêts prévus ou imprévus et sur tous autres



Les appareils enregistrant les diverses réactions du candidat.

incidents de la route intéressant la conduite de sa voiture, sans toutefois se laisser distraire par d'autres faits.

Pour évaluer cette attention, au laboratoire, le candidat machiniste est assis dans une chambre obscure ; devant lui est disposé un écran sur lequel sont projetées des scènes cinématographiques qui créent ainsi des distractions analogues à

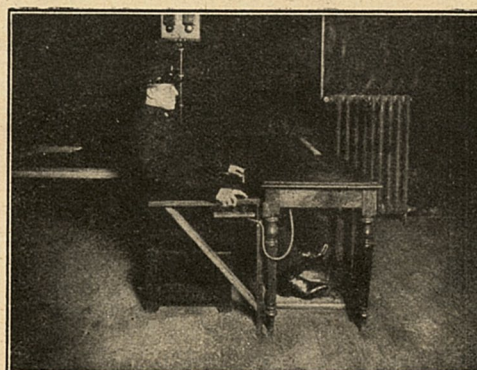
celles que le spectacle de la rue peut causer au machiniste.

Autour de cet écran sont placées des lampes de différentes couleurs s'allumant successivement ; à l'apparition de chaque couleur, le candidat doit répondre, d'après une règle qui lui est indiquée, par un mouvement tantôt du pied droit sur une pédale, tantôt du pied gauche sur une autre pédale, tantôt des deux pieds.

Pour éviter les erreurs d'appréciation de l'examineur, tous les mouvements donnés aux pédales sont enregistrés par un appareil automatique de sorte que toutes les phases de l'expérience sont ainsi inscrites par le candidat lui-même.

Dans une deuxième partie du test, l'allumage des mêmes lampes est combiné avec des sonneries de timbres différents.

Quand l'épreuve est terminée, on possède immédiatement un document sur



Le candidat pendant l'épreuve d'attention diffusée.

lequel sont indiquées les diverses réactions du candidat sur les pédales et les erreurs qu'il a pu commettre, ce qui permet de dire si cet agent a une bonne ou une mauvaise attention.

La S. T. C. R. P. a été la première des grandes organisations de transports publics à appliquer la psychotechnique. Elle estime que la sélection est faite dans l'intérêt du public comme dans l'intérêt de ses employés. Elle évite absolument de priver de son gagne-pain un homme qui ne possède pas les aptitudes nécessaires à la conduite d'une voiture, en effet elle le maintient toujours dans la fonction de receveur lorsque l'examen psychotechnique lui a été défavorable.

L'exemple de la S. T. C. R. P. a été suivi par de nombreux réseaux de transport. Sans parler des réseaux étrangers d'Amérique, ceux de Marseille et de Bordeaux en France, de Berlin en Allemagne, de Milan en Italie, de Moscou en U. R. S. S., par exemple, sont dotés de laboratoires analogues. Les chemins de fer de l'Etat polonais ont créé à Varsovie un organisme pareil, mais adapté au travail spécial des mécaniciens de chemin de fer.

VOYAGE AUTOUR DE MON RÉSEAU

De "l'Entreprise Générale des Omnibus" à la grande guerre

VERS 1853, Paris traversait une époque de réorganisation, l'urbanisme allait naître sous l'impulsion d'un des plus grands préfets de la Seine : le baron Haussmann. Des travaux considérables étaient effectués de tous côtés. On percrait des rues, on construisait de nouvelles voies d'accès et cette extension continuelle faisait naître un besoin de moyens de transport plus rapides et plus aptes à relier les divers points de la capitale.

On se rendit compte que les Compagnies existantes étaient incapables de pourvoir au transport des voyageurs chaque jour plus nombreux. Il fallait à une ville telle que Paris un système de transports en commun à bas prix, desservant autant que possible tous les quartiers, fonctionnant d'une façon régulière à heures fixes et astreint à certaines obligations aussi bien envers les particuliers qu'envers la ville.



UNE RENCONTRE DÉSAGRÉABLE

Je ne me trompe pas !... c'est M^r Alfred... pourriez-vous me dire quand vous me donnerez un acompte sur la petite note de neuf cents francs que vous me devez depuis trois ans ?
Que le diable emporte l'omnibus et le tailleur !... j'aurais bien mieux fait de prendre le cabriolet !

Le 18 mai 1854, le préfet de police signalait, dans un mémoire adressé à la Commission municipale des transports, les inconvénients de l'existence de plusieurs Compagnies :

« Il y a, disait-il, dans une grande ville telle que Paris, un immense besoin de transports à bas prix. Il existe entre tous les quartiers une étroite solidarité de relations de toute nature. Le régime de la concurrence, qui rencontre de grandes difficultés dans l'état de la voirie, ne donnerait pas satisfaction à cet intérêt, parce qu'il desservirait certains quartiers et pas d'autres. Le mieux est donc de constituer une seule Compagnie qui, avec moins de frais généraux, produira un transport à plus bas prix, qui, par unité de direction, établira la solidarité dans un service appelé à rayonner en tous sens, qui sera en mesure d'exécuter, dans une certaine proportion, les transports onéreux que réclamera l'intérêt public. »

L'unification préconisée par ce haut fonctionnaire triompha et on décida de

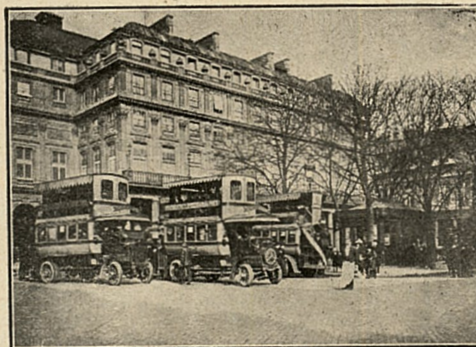
constituer une seule Compagnie en lui accordant le monopole exclusif et une durée de concession suffisamment longue pour que la Société puisse amortir les nombreuses charges qui devaient lui incomber.



L'omnibus à chevaux et à impériale

La fusion fut autorisée par décret impérial en date du 22 février 1855 et immédiatement réalisée avec *La Nouvelle entreprise générale des omnibus* qui prit la même année le nom de *Compagnie générale des omnibus*. Cette Société commença son exploitation le 1^{er} mars avec 435 voitures à 26 places, assurant le service dans Paris, limité à cette époque aux boulevards extérieurs, sur 25 lignes d'un développement d'environ 150 kilomètres.

Liée à la ville de Paris, par un véritable monopole de fait, la Compagnie générale des omnibus reconnaissait l'obligation d'exploiter un réseau déterminé ; cette exploitation avait lieu d'après les clauses stipulées dans un cahier des charges. L'Administration en compensation du droit exclusif qu'elle accordait à cette Compagnie de faire circuler, avec faculté de stationnement sur la voie publique, les voitures dites « omnibus » tant dans l'enceinte de Paris, qu'entre cette ville et les communes de Courbevoie et de Vincennes, entendait pouvoir imposer à la Société permissionnaire les améliorations qu'elle jugerait nécessaires.



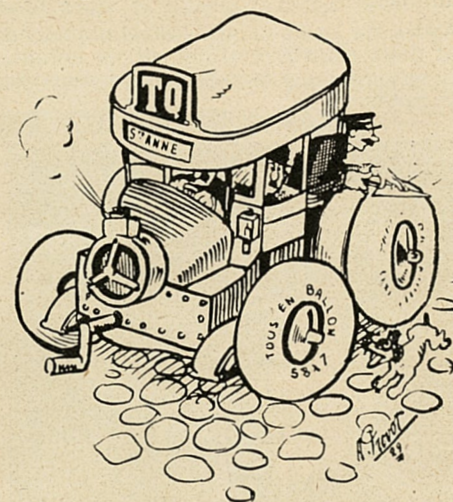
Les omnibus à impériale.

L'année 1855 marque donc la séparation de deux modes d'exploitation. A la libre concurrence qui portait inévitablement les entrepreneurs de transports, industriels avant tout soucieux de réaliser des bénéfices, à favoriser, au détriment des autres, les quartiers à population dense pour réaliser à coup sûr le maximum de recettes, succède le monopole en faveur d'une entreprise réglementée et contrôlée,

qui sera en mesure de créer de nouvelles lignes, le déficit des unes pouvant être compensé par le rendement des autres. C'est ainsi que les transports en commun vont constituer l'élément le plus actif de l'urbanisme en ce qu'ils pourront orienter l'extension de la ville vers tel ou tel point déterminé.

Paris s'accroissait de jour en jour, la loi du 16 juin 1859 annexa à la capitale 12 localités suburbaines ; cette rapide extension nécessita une réorganisation des transports.

Dès le mois de juin 1860 un nouveau traité fut signé avec la C. G. O. qui régla jusqu'en 1910 les rapports entre la ville de Paris et cette Compagnie. Une clause bizarre et onéreuse était insérée dans ce traité : la Compagnie était tenue, en hiver, de concourir à l'enlèvement des neiges et de mettre gratuitement à la disposition des ingénieurs du service municipal de nettoyage, 50 tombereaux par jour, attelés chacun de deux forts chevaux guidés par un charretier.



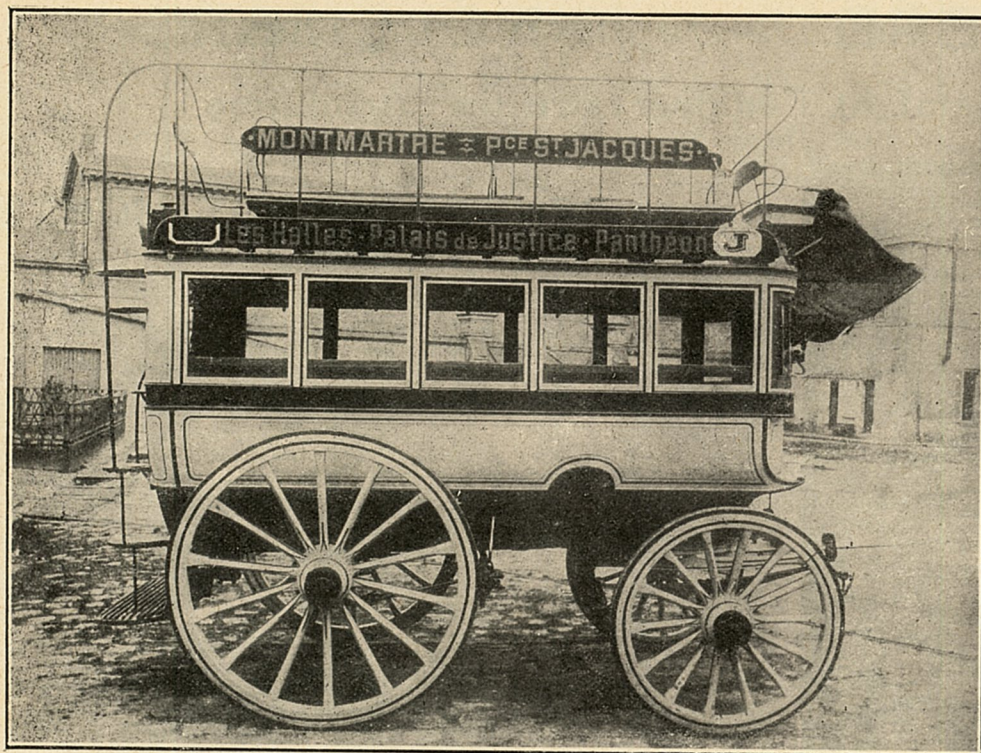
L'omnibus de l'avenir : le Mono-Place !!!

Des améliorations sensibles dans le matériel eurent lieu en 1866. En raison de l'incommodité que présentait l'escalier d'accès à l'impériale, l'omnibus à 26 places fut amélioré et remplacé en 1879 par l'omnibus à 40 places et 3 chevaux. En 1888 parut l'omnibus à 30 places et à deux chevaux.

La cavalerie de la Compagnie générale des omnibus était réputée pour la beauté et la vigueur exceptionnelle de ses chevaux, elle comptait, dès 1874, 9.656 animaux provenant de la Normandie, du Perche, des Ardennes et de la Bretagne.

L'entreprise avait distribué ses écuries, ses remises et ses magasins dans 44 dépôts dont 26 lui appartenaient. Le dépôt du faubourg Saint-Martin avait deux étages d'écuries superposées. Chaque dépôt possédait une infirmerie pour chevaux visitée chaque soir par un vétérinaire.

« C'est entre six et sept heures du matin, écrit Maxime du Camp, qu'il faut voir ces larges cours des dépôts, où les poules se promènent en caquetant et en cherchant pâture (l'Administration autorisait chaque chef de dépôt à posséder une basse-cour de 30 à 40 volailles). Les chevaux de service achèvent de manger l'avoine ; on les harnache après les avoir frottés d'un dernier coup de étrille et de brosse, on les détache, on



Un ancêtre ! L'omnibus à 26 places

en définitive, la Compagnie générale des omnibus, qui présentait toute la garantie financière exigée et était en mesure de répondre aux obligations d'un grand service public, resta le seul adjudicataire sérieux.

Le Conseil municipal décida donc de réunir au réseau municipal de tramways concédé à la C. G. O. l'exploitation des omnibus. La convention régissant les rapports entre cette Compagnie et la ville de Paris était valable jusqu'au 31 décembre 1950. Pour les tramways, le régime des concessions fut maintenu tel qu'il existait, à part quelques modifications judicieuses aux clauses des cahiers des charges.

En 1913, la Compagnie générale des omnibus était en pleine période de rendement ; de 27.372.348 en 1911, le nombre des kilomètres voitures est passé pour les omnibus à 38.582.155 ; les recettes d'exploitation atteignaient le chiffre de 34.785.315 francs. Si l'on y ajoute le réseau municipal de tramways exploité par la C. G. O., le chiffre des recettes d'exploitation pour l'année 1913 atteignit la somme de 58.737.000 francs.

Mais la guerre allait changer la face des choses.

Le 1^{er} août 1914, à 5 heures du soir, le trafic des omnibus fut brusquement arrêté dans tout Paris par la réquisition militaire. Ces voitures regagnèrent de suite leur dépôt respectif et le lendemain matin, un certain nombre des 264 omnibus destinés au transport du personnel mobilisé, prit la direction de la frontière. Les jours suivants 770 autres voitures furent également mises en marche après une rapide transformation et affectées au ravitaillement des armées en viande fraîche.

C'est ainsi que dès les premiers engagements, les armées en campagne virent les omnibus parisiens se mêler à leurs rangs et je me souviens encore, non sans une certaine émotion, d'une chanson rosse, tout à fait de circonstance, braillée face aux lignes, dans un « abri » du Bois Le Prêtre et qui commençait ainsi :

Après avoir parcouru tous les faubourgs,
Les grands boulevards et les plus petits carrefours,
L'autobus a quitté la Seine
Pour courir la plaine
A toute haleine...

Toujours aussi léger, aussi élégant,
On l'a repeint tantôt bleu et tantôt blanc
Mais sa mission n'est pas changée
Puisqu'il porte la viande enragée.

Refrain

Finies... les heures parisiennes
Où l'autobus rapide et prompt
Nous m'nait à l'Odéon
Ou au Cours de Vincennes
Il va désormais faire la nique
Et s'payer la tête aux Teutons
Jusque sur la ligne du front
On sait qu'il est le char patriotique.

Et, dans son dernier refrain, le chansonnier « poilu » entrevoyait le grand jour de victoire, où l'autobus, tout meurtri et chevronné, viendrait prendre place, dans le souvenir glorieux, en quelque exposition émouvante au Conservatoire des Arts et Métiers ; nos gracieuses Parisiennes venaient lui rendre hommage.

Salut, diront les midinettes
Toi, qui nous conduisais toujours
Aux rendez-vous d'amour,
Pimpantes et coquettes,
Nous venons t'apporter des roses,
Nous t'en couronnerons partout,
D'la toitur' jusqu'aux roues.
Bravo, vainqueur sous les lauriers, repose.

Les vers n'étaient certes point fameux, mais si vous saviez combien ils étaient émouvants, chantés par les gars de « Paris » pour qui « l'autobus » apparaissait, à leurs yeux surpris et ravis, comme la tendre évocation des heures chères et tant regrettées, vécues dans la douceur du paysage parisien.

(A suivre).

« leur donne une claque sur les reins en disant : Hue ! Ils traversent l'écurie, l'un derrière l'autre, s'en vont lentement par la cour et viennent se placer devant la voiture qu'ils ont l'habitude de conduire, tranquillement, avec cette résignation intelligente qui est si admirable chez les animaux. Pendant qu'on les attelle, le cocher arrive, le fouet en main, il monte sur son siège ; le conducteur va prendre sa feuille. Sept heures sonnent, il s'élance sur le marchepied, la lourde voiture s'ébranle et commence sa tournée qui finira à neuf heures du soir ; celles qui sortent à 9 heures du matin ne rentrent qu'à minuit...

« Les écuries sont larges et contiennent vingt chevaux en moyenne. Chaque omnibus a dix chevaux attachés à son service, qui marchent tous les jours et fournissent cinq relais. C'est une excellente organisation qui ménage les chevaux, les habitue à un travail régulier et permet de donner à l'allure une vitesse relativement considérable. Chaque « collier » (attelage) ne parcourt en moyenne que 15 kilomètres par jour. »

Nonobstant cette parfaite organisation des services de la C. G. O., la traction animale ne fut bientôt plus suffisante pour répondre aux besoins de plus en plus impérieux de la circulation. Ces voitures tumultueuses et lentes, étaient un anachronisme et comme un défi au progrès.

D'ailleurs, au cours de l'année 1873, les premiers « tramways » dont les lignes commençaient à se développer, concurrencèrent assez sérieusement les omnibus qui perdirent, en raison de leur manque de confort, une clientèle plus exigeante et désireuse d'avoir ses aises.

Le 8 décembre 1905, à l'occasion du Salon annuel de l'automobile, on vit, pour la première fois, circuler des omnibus automobiles, sur le parcours « Bourse-Cours-la-Reine ».

C'était là un grand progrès ; mais le confort laissait encore à désirer ; en effet, ces voitures étaient à impériale et les trépidations amplifiées par le pavage, procuraient aux usagers du « balcon » des

siestes bien désagréables. Aussi ces omnibus « impérialistes » furent-ils remplacés peu à peu par un modèle nouveau sans « premier étage ».

1910 allait être par excellence l'année de la substitution du service d'autobus, c'est-à-dire, de la traction mécanique aux antiques voitures à impériale et à chevaux. Dès 1909, d'ailleurs, sur les 42 lignes exploitées ou en compte déjà sept à traction automobile contre 36 à chevaux.

L'exploitation portait alors sur un parcours de 248 kilomètres avec un transport de 132.118.325 voyageurs pour une recette de 22.192.597 francs.

L'omnibus profitait des progrès du machinisme, son extrême mobilité devait bientôt le faire préférer au tramway, voiture astreinte à suivre une voie rigide et dont les accidents de parcours, souvent fréquents sont autant d'entraves à la circulation.

La disparition du tracteur animal et l'exploitation par locomotion mécanique ouvraient une période extrêmement importante qui nécessitait : l'emploi de méthodes nouvelles en vue de la constitution d'un réseau plus homogène, la révision des tarifs et notamment l'abandon du prix uniforme jusqu'alors appliqué.

Le 31 mai 1910 arrivait à expiration la concession du service des omnibus ; à même date expiraient également les autorisations accordées à la Compagnie générale des omnibus pour le réseau municipal des tramways ainsi que celles concernant les lignes de tramways exploitées par les diverses Compagnies, dont nous avons déjà entretenu nos lecteurs dans le premier numéro de cette revue à la rubrique « Petite histoire de nos tramways ».

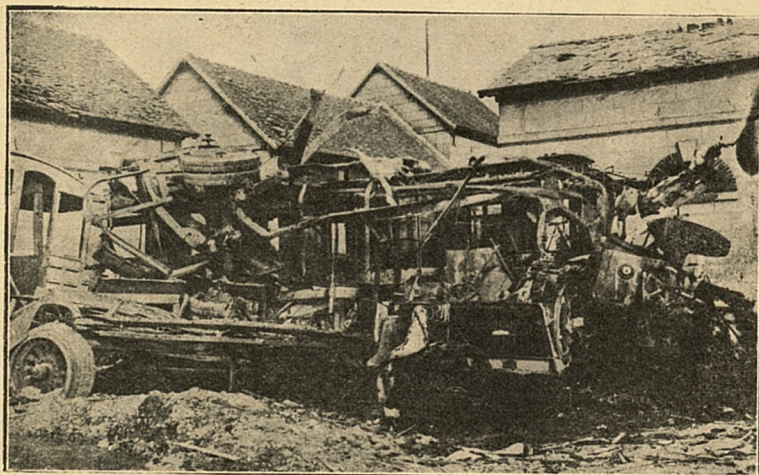
Les Pouvoirs publics comprirent qu'il fallait profiter de ces échéances pour prendre des mesures générales et réorganiser toutes les entreprises de transports en commun. Un concours fut ouvert par la ville de Paris pour la concession des omnibus seuls, mais les obligations imposées aux concurrents étaient à ce point draconiennes qu'elles furent repoussées et qu'il fallut procéder à un nouveau concours ;

1^{er} NOVEMBRE — 11 NOVEMBRE

Voici la Toussaint et l'anniversaire de l'Armistice



Un jour... au front (composition de Provot)

Après l'arrivée d'un gros projectile.
Ce qu'il reste d'une section de R. V. F.

PENSONS A NOS MORTS

Sous les cieux assombris comme en un soir d'automne,
Quels sont ces longs appels lentement espacés ?
Quelle est cette chanson plaintive et monotone ?
C'est la chanson des Trépassés !

Ce ne sont plus, hélas, les joyeuses volées
Ni les gais carillons aux échos dispersés...
Non, les cloches, ce soir, en notes désolées,
Sonnent le glas des Trépassés !

Le vent, dans les sapins, sur le grand cimetière
Où les morts, pour toujours, dorment en rangs pressés,
D'un chant plaintif et doux, en leur couche dernière,
Semble bercer les Trépassés !

Oh ! combien de tombeaux où nulle main pieuse,
N'a jamais retracé les regrets effacés !
Une larme... un soupir, puis la foule oublieuse
Ne songe plus aux Trépassés !

Songez à nos grands morts qui livrèrent bataille
Et séchez vos larmes, parents aux cœurs serrés,
Car les vaillants Français tombés sous la mitraille
Sont d'héroïques Trépassés !

Vous tous aussi, pensez à ces bons camarades
Qui travaillaient jadis, heureux, à vos côtés,
La mort impitoyable a fauché leurs escouades
Pour en faire des Trépassés !

Mais le glas incessant sur la plaine s'envole ;
Ecoutez-le, agents de la T. C. R. P. !
Suspendez un moment votre course frivole
Et pensez à vos Trépassés !

Chacun part à son tour et nul ne connaît l'heure.
Vous riez et chantez, ô mortels insensés !
Et la cloche vous dit : « C'est sur vous que je pleure ;
Bientôt, vous serez Trépassés !

Jules TURGIS.

Sous chef de bureau
à la Direction des Services Généraux

Petite Correspondance

M. L..., dépôt de Didot.

Oui, l'Etude rétrospective sur les transports en commun sera continuée ; nous vous parlerons, en décembre, des bateaux parisiens et vous pourrez même lire sous la signature d'un bon historien quelques « impressions » sur le vieux train d'Arpajon.

Votre idée de traiter à la rubrique « Economie domestique » de la préparation des conserves de légumes sera retenue et nous ferons appel pour vous documenter à un écrivain spécialiste. Préparez vos boîtes et récipients.

F..., dépôt de Malakoff.

Le communiqué sportif fera l'objet d'une rubrique mensuelle, nous nous sommes adressés à l'A. S. T., vous aurez ainsi toute satisfaction ; nous pensons comme vous que « mens sana in corpore sano » doit être la devise à adopter.

Vous êtes un gourmand comme votre collègue L... ; nous aussi sommes amoureux de la bonne chère quand elle ne coûte pas trop cher, c'est pourquoi nous nous bornons à vous signaler des plats pour budgets moyens. Nous ne sommes plus, hélas, au bon vieux temps de la « poule au pot », d'ailleurs a-t-il jamais été ce que l'on dit ce temps du bon roi Henri !

B..., dépôt du Hainaut.

Comme vous, nous avons été incommodés par les odeurs provenant du tuyau d'échappement sur la plateforme des omnibus, mais votre proposition concernant la suppression de la plateforme arrière et son transfert à l'avant de la voiture, bien que fort ingénieuse, présenterait d'autres inconvénients.

R. C..., Val d'Or

Merci pour votre bonne et intéressante lettre. Nous vous donnerons satisfaction sur tous les points. Faites-nous confiance « Petit à petit, l'oiseau fait son nid ».

La Protection des Machinistes contre les Intempéries

Le Pare-brise des Omnibus Parisiens

NOTRE Société a mis récemment en essai, sur quelques omnibus, un dispositif de pare-brise destiné à augmenter la protection des machinistes contre les intempéries.

Sur le matériel d'avant-guerre, le machiniste était protégé par un tablier vertical en tôle placé derrière le radiateur à 850 millimètres environ du baquet du siège et s'arrêtant à 565 millimètres au-dessus du plancher.

A part deux goussets triangulaires de 180 millimètres de base servant à maintenir le tablier sur la superstructure du châssis, il n'y avait aucune protection latérale. Dans ces conditions, le machiniste, exposé au vent et à la pluie, avait à sa disposition un tablier amovible en simili cuir de 385 millimètres de hauteur, qu'il fixait à la partie supérieure du tablier en tôle et à deux œillets des montants de la marquise. La hauteur maximum de ce tablier ne dépassait pas 800 millimètres au-dessus du plancher.

Par temps froid, le machiniste avait à sa disposition un panneau latéral en toile goudronnée de 495 millimètres de hauteur fixé sur le côté gauche, au soubassement du siège et au gousset du tablier avant en tôle.

Le tablier avant, en simili cuir, était laissé en place pendant toute la saison

froide ; le panneau latéral pouvait, au gré du machiniste, être décroché du soubassement du siège et roulé contre le tablier avant.

Cette disposition présentait le double inconvénient d'être inesthétique et d'offrir aux machinistes une protection limitée. Aussi, la C. G. O. a-t-elle adopté pour les omnibus qu'elle a mis en service à la fin de la guerre, un capot-torpédo qui a permis de réduire considérablement l'espace découvert qui existait entre le tablier avant et le siège, en le ramenant à 300 millimètres.

Ce torpédo abrite complètement le pédalier et les jambes du machiniste. Sa hauteur est de 800 millimètres au-dessus du plancher correspondant à la hauteur maximum de l'ancien tablier en simili-cuir, le volant de direction ayant été abaissé de 50 millimètres.

De plus, la forme incurvée de la partie supérieure du torpédo a pour effet de rejeter l'air vers l'extérieur de la plate-forme.

Pour améliorer encore la protection, la direction a été inclinée de façon à reporter le volant de 56 millimètres vers l'arrière.

Enfin, pendant la saison froide, les machinistes sont dotés d'une couverture de laine dont ils s'enveloppent les jambes et le bas du corps.

Bien que cette dernière disposition puisse constituer une amélioration appréciable par rapport à la précédente, les machinistes ont sollicité une nouvelle amélioration de leur protection. Divers essais furent effectués consistant à installer :

a) Soit un tablier mobile en toile placé sur le côté gauche entre le tablier avant et le soubassement du siège.

b) Soit au même emplacement, une tôle prolongeant le tablier avant vers l'arrière tout en ménageant un passage pour le machiniste ;

c) Soit un écran amovible en tôle d'aluminium de faible hauteur ;

d) Soit un écran analogue en glace, placé au-dessus du torpédo en avant du volant.

Ces divers dispositifs ayant été rejetés comme inesthétiques gênants ou inefficaces, un pare-brise a été réalisé et mis en essai sur une voiture depuis le mois de septembre 1928.

Ce type de pare-brise occupe l'emplacement laissé libre entre les deux montants supportant la marquise avant et sa largeur est égale à leur écartement, moins 30 millimètres. Les 15 millimètres de jeu

de chaque côté sont prévus pour parer aux variations d'écartement qui peuvent exister entre les montants des diverses voitures.

Dans le sens vertical, il s'adapte, en bas, au torpédo et dépasse légèrement en haut le plan inférieur de l'auvent de la marquise, sans toutefois atteindre cet auvent.

Cette disposition est destinée d'une part à réduire la surface, donc le poids du pare-brise, et par conséquent, les vibrations de l'ensemble, et, d'autre part, à faciliter le montage et permettre au machiniste d'accéder facilement à la commande de la girouette lumineuse et à la lettre indicatrice de ligne.

Le pare-brise affecte en plan la forme d'un V renversé très ouvert afin d'épouser à peu près la forme du capot et d'éviter la nécessité d'un remplissage. Une bavette en caoutchouc et deux tôles clouées à l'intérieur de la bordure en bois du torpédo assurent l'étanchéité.

La forme en V permet d'obtenir entre la partie avant de la jante du volant et la glace, une distance de 85 millimètres suffisante pour que le machiniste ne soit jamais gêné dans ses manœuvres même avec les mains gantées.

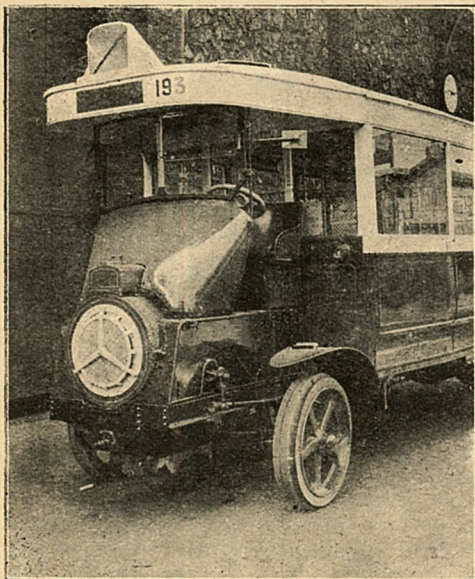
Le pare-brise est fixé à la carrosserie en cinq points, à l'aide de brides réglables, deux sur chaque montant et une sur le torpédo.

L'armature est constituée par une cornière en acier ; elle est divisée par un montant milieu ; la partie droite porte une glace fixe en châssis, la partie gauche (côté conduite) entrecroisée à la partie supérieure porte une glace fixe inférieure en châssis et une glace mobile autour de son arête supérieure qui peut être immobilisée dans la position convenable à l'aide de deux vis et de secteurs dentés.

Ce type de pare-brise s'est montré supérieur aux dispositifs essayés antérieurement.

Après un essai d'une durée de trois mois, son extension à 25 nouvelles voitures a été décidée ; elle a été réalisée dans le courant du mois de février 1929.

Ces 25 voitures ont été mises en service sur différentes lignes du réseau, en vue d'obtenir des renseignements aussi complets que possible sur les avantages et inconvénients que peut présenter le pare-brise au point de vue de la tenue en service et au point de vue conduite de la voiture par tous les temps, soit de jour, soit de nuit.



Omnibus muni du nouveau pare-brise.



Un banc d'Omnibus

Trois, six et trois... huit, encore une place ! Serrez-vous messieurs et dames.

Au
Temps
du
Romantisme



Un autre banc d'Omnibus

Tiens bien la corde... Anatole !

AU TEMPS DES CHEVAUX

Les propos du Père Mathias

Au petit restaurant voisin du dépôt, où je déjeune, plusieurs fois par semaine, en compagnie de quelques camarades, il est rare que le repas s'achève sans que nous ayons la visite du « père Mathias ».

Vieux, très vieux retraité des « omnibus » d'antan, le père Mathias qui a gardé, dans sa retraite, la fierté et la nostalgie de son ancien métier, éprouve une joie visible à se donner à lui-même, en se mêlant aux « blancs-becs », comme il nous appelle, l'illusion d'être toujours « de l'active ».

Bavard, d'ailleurs, comme tout Bellevillois authentique.

Comme il venait, l'autre jour, de se faire servir son pousse-café quotidien :

— Eh bien ! me demanda-t-il, et ce journal ? Va-t-il enfin paraître, oui ou non ?

— Il va paraître, père Mathias, et pas plus tard que dans quelques jours.

— Ah ! bon. Mais, vrai, c'est malheureux que je ne sois pas assez savant pour me faire journaliste ! Ce que j'en aurais des souvenirs à raconter !

— Ne vous en faites pas, grand-père, gouailla son plus proche voisin. On viendra peut-être vous interviewer. Mais nous les connaissons vos souvenirs ! Vous nous raconteriez n'est-ce pas, que tout allait mieux de votre temps ? C'est l'antienne que chantent tous les vieux.

— Eh bien, tu te trompes, mon garçon et joliment, car je trouve, au contraire, que tout va mieux aujourd'hui.

— Bah ! alors, allez-y, l'ancêtre ! Expliquez-nous ça.

Ainsi encouragé, « l'ancêtre », qui ne demandait qu'à s'épancher, commença par avaler une gorgée de marc — histoire de s'éclaircir la voix, — puis, sans autre préambule :

— Il y aura bientôt cinquante-sept ans que je fis, sur le parcours « Louvre-Belleville » mes débuts de « conducteur ».

Pourquoi « conducteur » ? Je me le demande encore. Nous ne conduisions rien et n'étions, à vrai dire, que des « receveurs » comme on vous nomme aujourd'hui.

Nous, on nous appelait « conducteur » en souvenir, sans doute, des conducteurs de diligences disparues.

Nous étions, d'ailleurs gratifiés d'un uniforme qui rappelait le leur : veste à double plastron, agrémentée de soutaches et d'une garniture de boutons de métal ; le képi à visière droite semblait, par contre, emprunté à un troupier de l'armée d'Afrique.

Assez coquet, cet uniforme, — surtout quand on savait le porter, souligna l'orateur, en lissant avec complaisance sa blanche moustache à la gauloise.

A cette époque, continua-t-il, le conducteur d'omnibus était, en quelque sorte, un type indispensable à la physionomie de la rue parisienne. Il était populaire, à tel point qu'on avait même fait sur nous une chanson qui connut, pendant de longs mois, le succès dans les cafés-concerts :

Je suis conducteur d'omnibus,
Messieurs, passez-moi vot'quitus,
Pour six sous j'ai conduit aux Vertus
Ou bien à la barrière d'Enfer.
Pour le même prix, c'est pas plus cher,
Les Vertus ou la barrière d'Enfer.

— Bravo, bis, grand-père !

— Non, mes enfants, pas de « bis », mais, tout de même, ça remue d'évoquer ces vieux souvenirs.

Si nous étions populaires, comme je vous l'ai dit, c'est que nous avions su mériter la sympathie du public. En raison même des conditions de travail, le contact entre le conducteur et les voyageurs était de tous les instants, et comme la même ligne avait souvent les mêmes clients, on apprenait très vite à se connaître, on devenait camarades.

Toujours d'humeur aimable, galant envers le « sexe », complaisant pour tout le monde, indulgent au doux pochar, telle était la réputation qui valait au conducteur d'omnibus l'amitié — le mot n'est pas trop fort — de sa clientèle.

A cet égard, oui, peut-être, y a-t-il lieu de regretter le bon vieux temps... Mais il faut voir aussi le revers de la médaille.

Je ne prétends pas, bien sûr, que le métier soit devenu une sinécure, et je sais bien que, la journée finie, vous avez gagné votre repos. Ce que je veux dire, c'est que notre travail, il y a quelque cinquante ans, était beaucoup plus dur.

Du vôtre, je n'ai rien à vous apprendre, vous le connaissez mieux que moi dans ses avantages et ses inconvénients. Mais du mien, vers 1872, vous n'avez, certainement qu'une idée très vague.

Imaginez, d'abord, une voiture qui, beaucoup moins spacieuse que l'omnibus d'aujourd'hui, se présentait comme une sorte de couloir étroit entre deux banquettes destinées aux voyageurs. Il était si étroit, ce couloir, que le conducteur devait, en raison de la difficulté d'y circuler, s'en rapporter, pour lui « passer la monnaie », à la bonne foi des clients.

Pas de plate-forme, mais une « impériale ». Une « impériale » sans escalier et n'offrant, pour tout moyen d'accès, qu'une succession de marche-pieds superposés, à escalader à l'aide d'une forte corde en guise de rampe.

Pour y percevoir le prix des places, le conducteur devait s'y hisser au moins une quarantaine de fois au cours de la journée et une telle gymnastique n'allait pas, je vous prie de croire, sans une certaine somme de fatigue s'ajoutant à la continue préoccupation du contrôle des voyageurs montant aussi bien aux arrêts fixes qu'en n'importe quel point du parcours. Ce contrôle était assuré au moyen de deux timbres-compteurs. Il fallait sonner soit au timbre-intérieur, soit au timbre-impériale, chaque voyageur nouveau, et comme beaucoup, grâce à l'allure très modérée des voitures, y montaient sans avoir pris la peine d'en réclamer l'arrêt, il en résultait pour le conducteur, chaque fois qu'il dégringolait de l'impériale, l'obligation de s'enquérir des clients recueillis en bas pendant sa tournée à l'étage supérieur.

Ajoutez à tout cela, la surveillance de la rue, les voitures devant s'arrêter à tout appel du passant, en quelque point que ce fut ; ajoutez encore la délivrance et le contrôle des correspondances et vous conviendrez que pour vous tout au moins

— je ne sais pas ce qu'en pense la majorité des usagers — la vie est, aujourd'hui, meilleure.

— Pour les receveurs, peut-être, fit alors remarquer un des auditeurs à la veste de cuir battant neuf. Mais êtes-vous certain que les cochers d'omnibus n'étaient pas mieux partagés que les machinistes de maintenant.

— Certes, oui, j'en suis sûr, répliqua le père Mathias. Ce qu'on peut concéder, toutefois, c'est que le cocher d'omnibus occupait un poste beaucoup plus tranquille ?

Perché sur son siège étroit, au-dessus même de l'impériale, d'où il dominait son attelage, il n'avait guère, après s'être soigneusement enveloppé les jambes dans des couvertures, qu'à s'efforcer d'épargner à ses chevaux — qu'il avait l'air de pêcher à la ligne — quelque chute sur le pavé glissant... et aussi à les arrêter brusquement, les pauvres bêtes, sur le signe de quelque piéton désireux de se faire « voiturier ».

Quant à les diriger, il n'avait pas à s'en préoccuper ; au bout de quelques jours, les chevaux connaissaient aussi bien que lui l'itinéraire à suivre, et comme la circulation était incomparablement moins intense qu'aujourd'hui, ils s'entendaient à merveille à manœuvrer à travers voies et carrefours, cependant que, libéré de tout souci, le cocher échangeait avec son plus proche voisin de l'impériale des considérations sur la pluie et le beau temps.

— Oui, mais si, malgré tout, durant le trajet, un cheval venait à tomber ?

— Force était alors au cocher de descendre de ses hauteurs pour remettre sur ses pieds l'animal empêtré dans ses harnais. Après quoi, il regagnait prestement son observatoire et l'attelage se remettait en route.

Si, du reste, le trajet s'effectuait sans accroc, combien de temps ne devait-il pas, à chaque terminus, avant de pouvoir songer à lui-même, consacrer à ses bêtes, leur rafraîchissant les muscles d'un seau d'eau lancé à travers les jambes, où le museau, d'une grosse éponge imbibée de vinaigre !

De tous ces détails, vous n'avez plus à vous occuper, vous autres machinistes, et la sollicitude des nouveaux règlements vous épargne le souci de vos « chevaux vapeur ».

Enfin, vous avez l'avantage de circuler à l'abri des intempéries, alors que le cocher, juché sur son siège et exposé à tous les vents, n'avait à opposer aux pluies les plus violentes que son petit chapeau de toile cirée à large ruban de simili-argent et... une forte dose de philosophie !

— Voilà pourquoi, mes amis, je conclus que le progrès a du bon.

Ainsi parla le père Mathias dont j'ai fidèlement rapporté les propos, pensant qu'ils intéresseraient peut-être les lecteurs de notre jeune journal.

BISU,
receveur stagiaire.

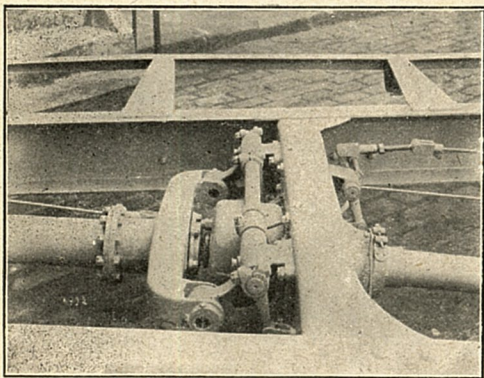
Les nouveaux omnibus parisiens (Fin)

LES nouveaux omnibus PN, dont nous avons entretenu nos lecteurs dans un précédent numéro, sont munis de deux systèmes de freins agissant directement sur les tambours de roues :

1° Un frein à main, qui sert de frein de secours et qui intéresse seulement les roues "arrière".

2° Un frein à pédale qui commande simultanément les quatre roues et dont l'action est automatiquement renforcée par celle du servo-frein placé à la partie arrière de la boîte de vitesses. Ce mécanisme qui présente l'avantage de procurer un freinage énergique sans fatigue du machiniste est constitué par deux disques dont l'un est solidaire de l'arbre de transmission et dont l'autre, lié à la timonerie, n'est entraîné que lorsque le pied agit sur la pédale du frein. Il fonctionne en quelque sorte comme un embrayage à plateau et agit aussi bien en marche avant qu'en marche arrière.

La répartition de l'effort de commande entre l'essieu arrière et l'essieu avant est assurée par un palonnier différentiel situé au voisinage de la boîte de vitesses. L'équi-



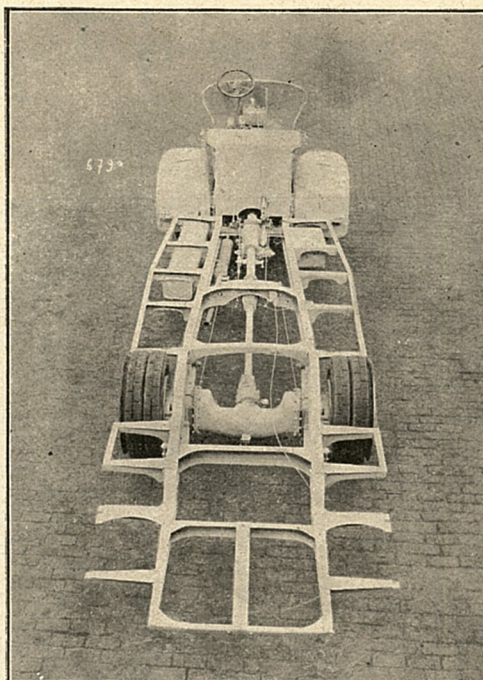
La boîte de vitesses est supportée en 3 points, à l'avant par une rotule renfermant le cardan de l'arbre d'embrayage et à l'arrière par une fourche reliée au châssis à l'aide de 2 supports élastiques.

libre de ce palonnier exige que les réactions sur les dentures de chacun des deux pignons, auxquels sont liés respectivement le levier de commande des freins arrière et celui des freins avant, soient constamment égales, c'est-à-dire que la répartition de l'effort de commande entre les deux essieux soit toujours la même. Les deux pignons n'étant taillés que sur une fraction de leur pourtour, ils buttent l'un contre l'autre en cas de rupture de la timonerie de l'un des deux essieux, ce qui permet l'utilisation de la timonerie restée en bon état.

Il n'y a pas de palonnier d'équilibrage entre les deux roues arrière. Par contre, l'attaque des freins avant a lieu par l'intermédiaire d'un différentiel à pignons conique, non seulement en vue d'égaliser les efforts entre les deux roues avant, mais pour annuler complètement l'action des freins avant, en cas de rupture de la timonerie de l'une des roues, et éviter le risque d'accident grave résultant du freinage sur une seule roue directrice.

Les freins sont à deux segments intérieurs garnis de ferodo.

Le réglage des freins est très aisément effectué, les leviers arrière étant munis de plateaux à rainures, et les arbres de commande de freins sur roues avant étant munis d'un réglage par vis et secteur.



Le châssis des nouveaux omnibus.

Les résultats obtenus. — Les essais comparatifs entre un omnibus PN et un omnibus ordinaire, montés tous deux sur bandages pleins, ont donné les résultats suivants :

Omnibus P.N. sur bandages pleins. Accélération au démarrage. — Des essais méthodiques ont montré une augmentation de 44% en faveur du châssis P.N. en ce qui concerne l'accélération au démarrage en palier, en deuxième vitesse.

Freinage. — Des essais de freinage sur pavé de grès, sur asphalte et sur pavé de bois à l'état sec et à l'état mouillé ont été effectués avec un omnibus P.N. en charge, comparativement à un omnibus ordinaire.

Les résultats obtenus au cours de ces essais ont montré que les distances d'arrêt obtenues sur revêtements secs avec l'omnibus P. N. sont en moyenne inférieure de 35% environ à celles obtenues avec l'omnibus de série ; le gain n'est plus que de 10% environ sur revêtements mouillés ; les distances d'arrêt dépendent beaucoup plus, dans ce cas, du coefficient d'adhérence des bandages sur le sol que de l'efficacité maximum du frein.

Au point de vue dérapage, il a été constaté qu'en utilisant le frein sur les quatre roues, le dérapage latéral de l'omnibus P.N. était à peu près nul, alors que, dans certains cas, il prenait une valeur appréciable sur l'omnibus ordinaire.

En ce qui concerne l'utilisation des freins, on peut remarquer que le frein de service sur les quatre roues de l'omnibus P.N. est manœuvré au pied, ce qui laisse les deux mains libres pour manœuvrer la direction et permet de freiner au dernier moment, ce qui tend encore à augmenter la vitesse moyenne par rapport à l'omnibus de série dont le frein de service, manœuvré à la main, est actionné par le machiniste longtemps avant l'obstacle.

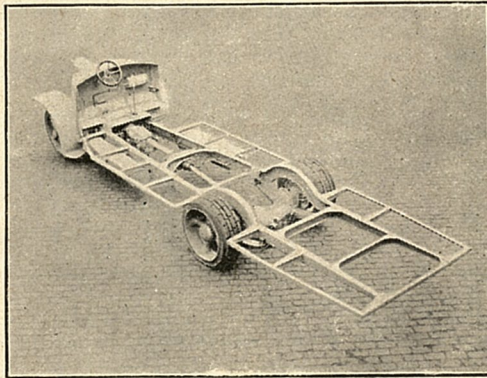
Essais en exploitation. — Suivant les lignes (plus ou moins encombrées et plus ou moins accidentées), l'augmentation de

la vitesse commerciale procurée par l'exploitation à l'aide d'omnibus P.N. par rapport à l'exploitation à l'aide d'omnibus de série, varie de 3 à 10%.

L'économie de carburant procurée par l'emploi des omnibus P.N. varie également de 3 à 6% suivant les lignes.

L'économie de lubrifiants réalisée par les moteurs des omnibus P.N. par rapport aux moteurs des omnibus ordinaires est très importante et supérieure à 50%.

Omnibus P.N. montés sur pneumatiques. — En réglant les moteurs à 45 CV au régime de 1500 tours par minute, correspondant à la vitesse maximum en prise directe de 35 kilomètres à l'heure, permise par le code de la route pour les voitures à quatre roues montées sur pneumatiques et pesant 8.000 kilos au maximum, ce qui est le cas des omnibus parisiens, on a obtenu en exploitation, sur diverses lignes, des gains de 5, à 14% sur les temps de parcours, tout en réalisant une économie moyenne de consommation de carburant de 3% par rapport aux omnibus P.N. montés sur bandages pleins.



Le châssis des omnibus prévus avec un seul agent.

Les longueurs d'arrêt obtenues au cours des essais de freinage sur différents revêtements, sont, à la vitesse de 35 kilomètres à l'heure, du même ordre que les longueurs d'arrêt des omnibus de série montés sur bandages pleins à la vitesse de 25 kilomètres à l'heure.

La suspension des omnibus P.N. montés sur pneumatiques est excellente à toutes les allures. Sur mauvais pavage, la vitesse des voitures peut être maintenue sensiblement plus élevée que celle des omnibus ordinaires, sans inconvénient pour le confort des voyageurs.

En raison de ces résultats intéressants, le montage sur pneumatiques de tous les omnibus du nouveau modèle P.N. a été décidé et a déjà reçu un large commencement d'exécution, notamment sur les lignes :

J - Porte de Clignancourt-Place Saint-Michel.

C - Neuilly-Hôtel de Ville.

AZ - Neuilly-Place Daumesnil.

U - Levallois (place de Villiers-Gobelins).

AB - Passy-Bourse.

AX - Passy-Panthéon (Médicis).

BI - Place Victor-Hugo-Bourse.

Enfin, 23 omnibus type P.N. pour le service avec un seul agent ont également été commandés. Ces omnibus diffèrent des précédents par un aménagement particulier de la carrosserie qui nécessite une disposition spéciale du châssis pour la fixation de celle-ci.

Les Conseils du Docteur

Le Préjugé de la Syphilis

Il n'y a pas de maladies honteuses... Mais il y a la peur enracinée d'un mot, et cette stupidité suffit pour que des milliers d'êtres meurent !

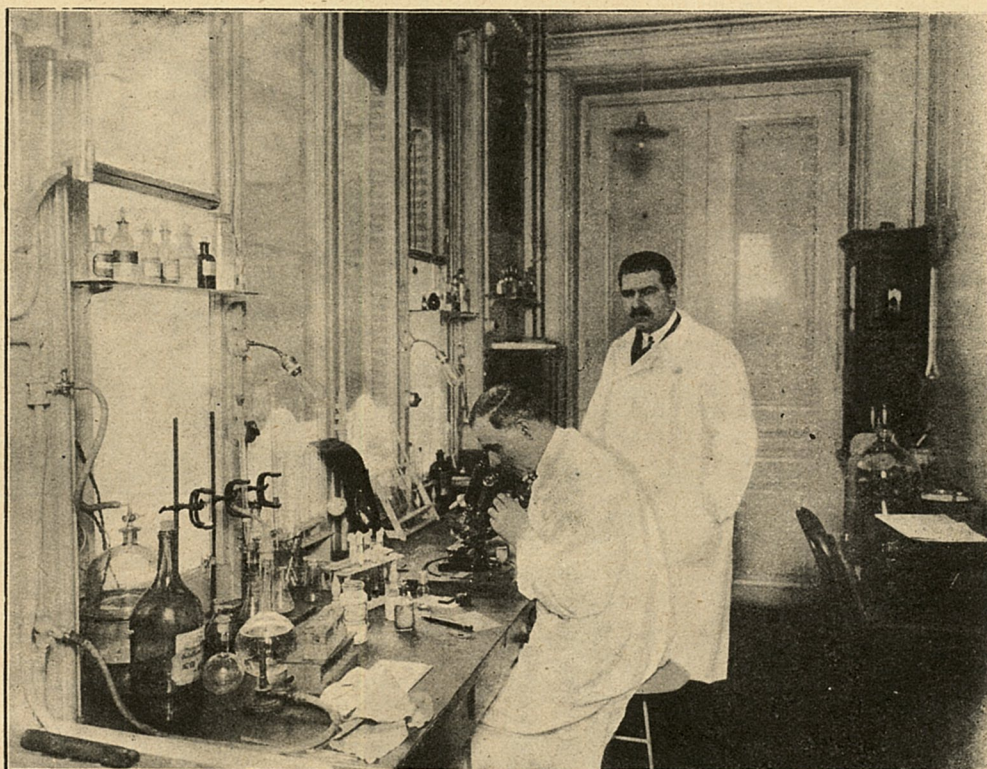
Il n'y a rien de plus terrible qu'un préjugé ; par son essence même, il défie toute critique ; on admet un préjugé comme un article de foi, sans savoir pourquoi ; on ne discute pas : « il en est ainsi parce que c'est ainsi », un point c'est tout ! et, c'est dans ce cas qu'on peut dire qu'il n'est pas pire sourd que celui qui ne veut pas entendre.

Mais, si tous les préjugés sont en eux-mêmes des choses mauvaises, il est dans la vie des circonstances où ils peuvent être cause des pires catastrophes. Le préjugé, lorsqu'il s'applique à la médecine, peut avoir des conséquences terribles pour l'être humain, puisqu'il peut conduire celui-ci aux pires infirmités, voire même à la mort. Si maintenant on ose couper la corde du pendu, il y a encore bon nombre de mères de famille qui, pour rien au monde, voudraient que l'on soignât leurs enfants, dont la tête est couverte d'impétigos, sous prétexte que c'est la marque d'une bonne santé.

Il est encore un préjugé terriblement enraciné et qu'il faudrait voir disparaître au plus tôt, c'est le préjugé des maladies honteuses. Il y a des maladies que certains n'osent pas avouer et, partant, qu'on ne soigne pas de peur d'un mot. C'est une profonde et regrettable erreur, aucune maladie n'est honteuse, c'est une calamité d'être malade ; ce n'est pas une honte quel que soit le mal dont on est atteint. Le type de ces maladies dites honteuses est sans contredit, pour beaucoup, la « syphilis ». Maladie honteuse : la syphilis, parce que la contamination se fait par les rapports sexuels ; ceci n'est pas toujours vrai, loin de là, comme nous le verrons tout à l'heure. Mais même si l'on supposait que c'est toujours ainsi qu'on devient syphilitique, il ne faudrait pas pour cela jeter la pierre aux malheureux qui en sont atteints, car au fond ceux-ci n'ont pas eu de chance et beaucoup de ceux qui crient haro sur le syphilitique, s'ils ne sont pas dans le même cas, le doivent uniquement au hasard ; il est fort probable qu'ils se sont trouvés dans des circonstances où pareille chose eut pu leur arriver.

Mais ceci est un peu à côté de la question ; la syphilis est une maladie comme beaucoup d'autres, comme la tuberculose, par exemple, où la contagion peut être accidentelle et souvent même héréditaire. Il est toute une série de cas bien connus des médecins, où l'origine de la syphilis n'a rien à voir avec les rapports sexuels et où le mot de « honteuse » est vraiment une hérésie. Par exemple, la contagion par les instruments de musique : clairons, etc., que l'on se passe de bouche en bouche et où une seule personne malade peut en contaminer plusieurs ; de même le matériel des coiffeurs s'il n'a pas été bien flambé peut être source de contagion ; de même encore les couverts de restaurant, les verres mal nettoyés et bien d'autres choses encore.

Il est aussi toute une série de faits sur lesquels il faut bien insister, ce sont les



Un des Laboratoires du Service Médical à la S. T. C. R. P.

méfais de la syphilis héréditaire. Bien des cas de syphilis ont pour origine une infection ancienne des parents à la première, à la deuxième, voire même à la troisième génération, comme on en a vu des cas ; si ceux-ci sont relativement rares, ceux de la première génération sont excessivement fréquents et on en constate tous les jours les effets navrants dans les maternités.

La syphilis n'est pas une maladie honteuse, dont il faut se cacher, mais c'est une maladie d'autant plus grave qu'elle est mal ou pas soignée. Comme toute maladie la syphilis demande des soins, plus ou moins prolongés, qui se termineront d'autant plus vite qu'ils auront été commencés dès l'apparition de la maladie. Un traitement précoce, fait dès les premiers symptômes, ne dure que quelques mois ; plus on attend pour se soigner, plus le traitement sera long et ennuyeux.

Mais, et c'est là le plus dur, il faut se soigner pendant le temps nécessaire, d'abord pour faire disparaître les accidents contagieux, ensuite pour éviter le retour d'accidents semblables ou même d'accidents tardifs, qui surviennent à longue échéance chez les malades qui ont interrompu trop tôt le traitement. Il faut se soigner encore en pensant aux enfants que l'on peut avoir, pour qu'ils viennent au monde exempts de toute tare et soient des enfants normaux et non de pauvres malheureux innocents qui auront à supporter, plus

tard, la faute de leurs parents, faute qui n'est pas d'avoir été malades, mais de ne pas s'être soignés comme il le fallait. La syphilis n'est pas une maladie honteuse, puisqu'on peut en être atteint par accident ou par hérédité.

La syphilis mal ou pas traitée peut engendrer des accidents très graves ; bien traitée, c'est une maladie comme une autre, qui guérit comme une autre, quand elle est prise à temps.

En un mot il n'y a pas de honte à avoir la syphilis, mais c'est vraiment une honte de ne pas se soigner quand il est si facile de le faire, c'est une honte de rester au milieu de ses semblables un être contagieux et dangereux.

Docteur GALLIOT,
Chef du Service de la syphilographie
à la S.T.C.R.P.

NOTA. — Nous rappelons aux agents qu'il existe au Service médical de la rue du Mont-Cenis un centre antivénérien très bien organisé, auquel ils peuvent s'adresser en toute confiance, avec la certitude qu'ils y recevront des conseils éclairés et, au besoin, des soins énergiques et sérieux. Pas de fausse honte quand il s'agit de se sauver soi-même.

N'hésitez pas à vous faire opérer une prise de sang si vous avez quelque doute sur votre santé.

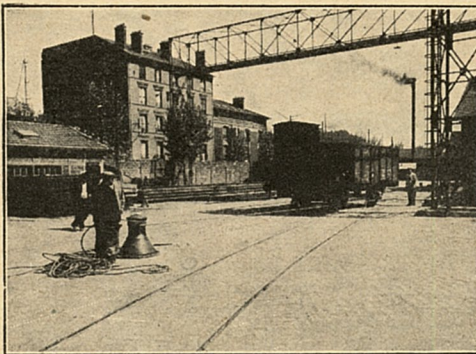
LES ATELIERS DU SERVICE DE LA VOIE

Les appareils de manutention et de transport.
Minimum de fatigue et maximum de sécurité pour le personnel.

L'EXÉCUTION du vaste programme de travaux de premier établissement (création de lignes nouvelles) et de travaux de remise en état des lignes existantes, établi en 1921, et qui devait être réalisé par tranches successives au cours des années suivantes, a nécessité un nouvel aménagement des ateliers du service de la voie, ainsi que l'installation d'appareils de manutention puissants et l'emploi de moyens de transports rapides.

Avant de donner la description de ces appareils, peut-être serait-il intéressant d'examiner tout d'abord rapidement comment se résolvent chez nous les problèmes variés de manutentions et de transports.

Le service de la voie de la S. T. C. R. P. possède 4 ateliers qui ont été installés dans la banlieue immédiate de Paris ; ce sont les ateliers de : *Saint-Denis-Ornano*, *Pantin*, *Alfortville* et *Issy-les-Moulineaux*. Par sa situation géographique, chacun de ces ateliers constitue la base de ravitaillement en outillage et matériel d'un sec-



Le cabestan électrique de l'atelier d'Issy-les-Moulineaux.

ments qui permettent de recevoir dans l'enceinte des établissements les wagons des grands réseaux de tous tonnages et de tous gabarits, comme par exemple les wagons spéciaux à rails de grandes longueurs du poids de 60 tonnes. Le remorquage de ce gros matériel a imposé de suite l'utilisation de la traction mécanique.

Dans les ateliers de Pantin et d'Alfortville qui sont situés à quelque distance des gares des réseaux, à telle enseigne que la voie de raccordement de l'atelier d'Alfortville par exemple, s'étend sur une longueur de 420 mètres, la traction des wagons s'effectue par le moyen de locotracteurs à essence. Un locotracteur pèse 15 tonnes et se compose d'un truck monté sur deux essieux dont les quatre roues sont accouplées pour augmenter l'adhérence ; il est muni d'un moteur à essence d'une puissance effective de 55 CV. à la vitesse de 1.000 tours, et d'une boîte de vitesses comportant le dispositif de changement de marche et les organes de transmission du mouvement aux roues motrices.

Les vitesses du locotracteur varient de 4 kilomètres à l'heure en première vitesse, à 16 kilomètres en quatrième.

Le tonnage remorqué est assez variable suivant le profil de la voie et le rayon des courbes. En première vitesse, le tonnage remorqué peut atteindre 200 tonnes en palier, et 80 tonnes dans une rampe de 20 millimètres par mètre ; en 4^e vitesse le tonnage peut varier de 10 à 60 tonnes. La consommation moyenne est de 10 litres à l'heure. La conduite d'un locotracteur est très simple et ne nécessite aucun apprentissage spécial, un machiniste d'autobus par exemple au courant des manœuvres des leviers de changement de vitesses peut en assurer la conduite en quelques instants.

L'atelier d'Issy-les-Moulineaux étant contigu à la gare de triage du réseau de l'Etat, l'emploi du locotracteur ne se justifiait pas. Le remorquage des wagons y est donc effectué à l'aide d'un cabestan électrique du type bien connu de ceux qui fonctionnent dans la plupart des gares de marchandises. Il est équipé avec un moteur capable d'utiliser le courant continu 550-600 volts à l'atelier.

Les wagons sont tirés par un câble qui s'enroule sur la poupée du cabestan et si, entre le wagon et la poupée de traction, on fait passer le câble sur l'une ou sur l'autre des poupées folles de renvoi convenablement disposées le long des voies de service, on peut amener le véhicule en

n'importe quel point de déchargement. Trois hommes suffisent à la manutention ; deux sont chargés de la manœuvre des aiguillages et de la pose des sabots de calage, et le troisième actionne la pédale de commande et surveille la tension et l'enroulement du câble de traction.

L'atelier de Saint-Denis-Ornano n'est pas encore relié au réseau du Nord, il reçoit d'ailleurs assez peu de matériel de gros tonnage, les transports sont effectués par camions et par triqueballes automobiles quand il s'agit de rails ; nous reviendrons sur ces derniers appareils.

Manutentions dans un atelier. — Entrons maintenant dans un atelier et voyons au moyen de quels appareils s'effectuent les déplacements de pièces, leurs chargement et déchargement, leur transport dans les ateliers d'usinage et de montage, etc. Les engins de levage en service dans chaque établissement diffèrent suivant les dispositions locales, toutefois leur puissance n'excède pas 1.200 kilos, poids maximum des pièces à manutentionner.

A l'atelier d'Alfortville. — Grâce à la forme rectangulaire de l'emplacement des parcs à matériel, on put installer deux portiques mobiles se déplaçant dans le sens de la largeur. Ceux-ci sont constitués par des charpentes métalliques en treillis supportant les rails de roulement des treuils et qui reposent sur des paliers que portent les galets de translation.

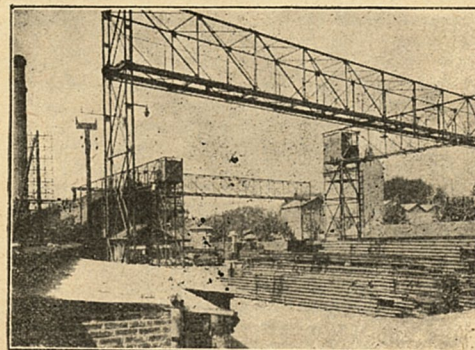
Leur portée est de 22 m. 50, l'avant bec a une longueur de 7 mètres, la hauteur de levage est de 8 mètres ; la vitesse de translation de 45 mètres par minute. Tous les organes de commande sont installés dans des cabines fixes aménagées dans les palées.

Ces appareils desservent une surface de 4.300 mètres carrés.

Pour mieux fixer nos idées prenons un exemple et, si vous le voulez bien, examinons la manutention d'un rail à l'intérieur de l'atelier d'Alfortville.

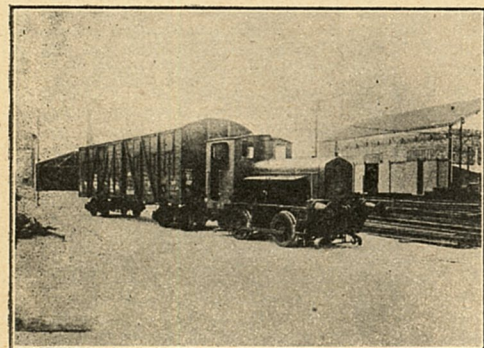
Le rail est pris sur le parc par l'un des portiques, puis amené et déposé, sans autre intervention que celle des agents préposés à l'arrimage, au droit des halls de montage, de perçage et de cintrage sur les galets des chemins de roulement, où trois hommes le pousseront très aisément devant les perceuses ou cintreuses.

Après usinage, le rail sortira par l'autre extrémité du hall, il sera repris par le second portique qui le déposera soit dans le parc des pièces terminées, soit sur le camion qui le transportera sur le chantier.



Les portiques de l'atelier d'Issy-les-Moulineaux.

(A suivre).



Un locotracteur.

teur intra-muros et d'un secteur extra-muros du réseau.

Des usines lui parvient un matériel d'un tonnage très important qu'absorbe une grande diversité de pièces, telles que rails, éclisses, traverses, ferronnerie, boulonnerie, pièces d'acier coulé et de fonte, etc. Parmi ces pièces, les unes sont reçues prêtes pour l'emploi et directement entreposées au magasin ou dans des parcs, les autres, au contraire, doivent passer à l'atelier, soit pour y subir un usinage, soit pour y être assemblées les unes avec les autres afin de constituer des appareils.

Ces appareils ou ces pièces seront ensuite livrés sur les chantiers au fur et à mesure des besoins.

Ces différentes opérations exigent, évidemment, des manutentions et des déplacements successifs, tantôt entre les ateliers et les gares des grands réseaux, tantôt à l'intérieur du même établissement ou bien encore entre les ateliers et les chantiers et sur les chantiers eux-mêmes.

Voyons donc par quels moyens mécaniques on est arrivé à exécuter chez nous toutes ces opérations de manutention et de transport avec le minimum de fatigue et le maximum de sécurité pour le personnel.

Manutentions et transports entre les ateliers et les gares des grands réseaux. — Les trois ateliers de Pantin, d'Alfortville et d'Issy-les-Moulineaux de création récente, sont reliés aux réseaux de l'Est, du P.-L.-M. et de l'Etat par des raccorde-



VARIÉTÉS

LITTÉRAIRES



Bibliographie Littéraire et Technique - La Revue des Livres

Erromango, Pierre Benoit, Albin Michel.

Tous les romans de M. Pierre Benoit sont d'une passionnante lecture, et je crois que nul ne me contredira quand j'aurai dit qu'il suffit d'y mettre le nez pour le tenir sans effort devant les pages jusqu'à la dernière ligne.

Erromango est une histoire bien étrange, un conte fantastique où se dresse, dans l'atmosphère maléfique d'une île du Pacifique, au milieu des hallucinations suscitées par le climat, les vapeurs de l'alcool, la proximité des cannibales, dont les feux s'allument chaque soir sur les collines qui dominent les « bungalows », un fantôme amoureux et implacable qui conduira le héros du roman au suicide.

Voici l'histoire en quelques lignes : Un ingénieur agronome Fabre, Australien d'origine française, s'est spécialisé dans l'élevage du mouton ; à la suite d'une série d'études et de déductions, il propose au Conseil d'administration de la Société à laquelle il appartient, de peupler les îles du Pacifique avec des moutons de la Sologne, seule race susceptible, d'après lui, de vivre sous un climat humide. Le Conseil d'administration qui a une confiance absolue dans l'ingénieur lui donne carte blanche et Fabre débarque, un beau jour, dans l'île d'Erromango, où il prend possession de la concession précédemment tenue par un de ses compatriotes qui, avant de quitter l'île croit devoir le mettre en garde contre les multiples dangers de la vie océanienne.

Fabre est un nerveux, les conseils de son prédécesseur agissent à tel point sur son esprit que l'isolement lui pèse immédiatement et d'autant plus qu'il sait que les bateaux n'abordent l'île que tous les quatre mois.

Il a pour voisins : un nommé Jeffries, un drôle de blanc peu communicatif, et sur les hauteurs proches, des tribus indigènes qu'on dit anthropophages.

L'angoisse s'empare immédiatement de Fabre, et il faut voir comme M. Pierre Benoit lui tennaille le cerveau ! avec quelle puissance il rend, physiquement, pour nous l'hallucination ! j'ai pensé en lisant cela à un livre de Carco qui m'a beaucoup plu *L'Homme traqué*. Fabre est *L'Homme traqué*. Tout lui pèse au cœur d'un poids odieux et insupportable. Le photophore qui l'éclaire le désigne à des hordes d'ennemis invisibles dont il perçoit la mystérieuse présence rôdant autour de lui.

En vain, l'homme de science, l'homme positif qui est en lui, essaie de se raisonner : « Il a beau s'efforcer de maintenir sa pensée dans les voies où il était habitué à la guider sans peine, il n'y parvenait plus. On eut dit qu'elle était devenue un animal rétif, quelque chèvre capricieuse... il était obligé de s'avouer qu'un élément venait de surgir, dont il n'avait pas eu encore l'occasion de mesurer l'importance ».

Le bateau qui l'avait amené surgit un matin dans le port. Fabre reprend un moment ses esprits... c'est peut-être la délivrance du cauchemar ; hélas ! non, car, au cours d'une conversation qu'il a avec le capitaine, un certain Simler, il ouït de tels propos que son angoisse atteint le paroxysme. « De quoi ai-je peur ? déclare Simler, de tout ! Du baromètre qui baisse, du chargement mal arrimé qui bascule soudain de babord à tribord. J'ai peur du coprah, peur du récif qui n'est pas marqué sur la carte ; peur de la dynamite qu'on m'oblige à transporter ; peur de mon second qui s'endort à la barre ; peur de moi-même... J'ai peur du brouillard ; peur du mauvais temps ; peur du beau temps ; j'ai peur enfin ! »

Heureusement à côté de ce capitaine inquiétant, il y a des passagers désireux de faire la noce ; on sable le champagne ; on boit aux amours défuntés ; et voici que Fabre entraîné par les confidences des buveurs livre le secret de son dernier amour et se montre trivial dans l'évocation d'une aventure qu'il eut à Sydney avec une charmante femme du nom d'Alice dont le mari était colon aux îles d'Océanie. Il n'a jamais su le nom du mari et voici qu'après le départ des joyeux compagnons, il arrive à se persuader que cette Alice dont il a sali la mémoire comme un goujat, devait être la femme de son voisin, le farouche et taciturne Jeffries. C'est que dans la propriété de ce Jeffries qui est contiguë à la concession de Fabre, il y a une tombe près de la mer qui ne porte aucune inscription... C'est sous la dalle balayée par les vents chauds de la mer tropicale que dort Alice, dont le fantôme vengeur va devenir peu à peu, avec une force inouïe, la matérialisation d'un être disparu.

« Elle (Alice), écrit M. Pierre Benoit, paraissait à Fabre aussi mystérieuse que ces oiseaux qui s'abattent parfois en pleine mer sur le pont des navires et qui semblent ne se laisser caresser que par lassitude et parce qu'ils savent qu'ils vont bientôt reprendre leur vol. »

Fabre s'abreuve d'alcools, la terreur s'empare de tout son être, il passe des mois dans lestranses, le cyclone ravage sa concession, les moutons meurent, ses domestiques le quittent... la folie est là, grimaçante et terrible. Un matin, il reçoit la visite de Jeffries, il pense immédiatement que celui-ci vient lui demander des comptes sur le passé, il se livre devant cet homme surpris à toutes sortes d'extravagances et, une nuit, alors que les colons fétards revenaient à Erromango pour vider d'autres coupes en compagnie de Fabre, celui-ci terrassé de terreur, rongé de remords et de whisky, se brûle la cervelle.

Je ne sais si M. Pierre Benoit est dans ce livre passionnant égal à ces fameux écrivains du frisson : les Edgar Poe, les Maupassant, les Stephenson ; je ne me le demande même pas... son roman a suffi à me faire passer des heures délicieusement étranges et émotives ; je vous les souhaite en compagnie de Pierre Benoit pour un soir d'automne finissant.

A propos de **Standards**, d'Henri Dubreuil, édition Grasset.

En flânant à la devanture des libraires vous remarquerez parmi la multiplicité des productions livresques, un gros volume dont le titre mystérieux : **Standards** vous met un peu en défiance et que les éditions Bernard Grasset offrent, dans leur série des « Ecrits », à notre curiosité.

Le sous-titre indique qu'on y traite du *travail américain vu par un ouvrier français* : voilà qui a suffi à me rassurer au point de me faire acheter ce livre ; et maintenant que j'ai lu et relu les 425 pages de sa substance, je comprends mieux, pour reprendre l'expression de Georges Le Fèvre, « l'importance de ces « impondérables » qui altèrent bien souvent le caractère des relations entre chefs et troupes de l'immense armée du travail. »

L'auteur de **Standards**, M. Henri Dubreuil, n'est ni un ingénieur, ni un économiste, ni un patron, mais un simple ouvrier qui nous parle avec intelligence et amour de son métier qu'il connaît bien et nous livre ses impressions sur la façon dont s'effectuent dans les usines américaines l'embauchage et le travail. C'est au demeurant un homme digne de notre sympathie,

car il manie aussi facilement la plume que l'outil, émaille son récit d'anecdotes vécues et typiques et possède un rare esprit d'observation ainsi qu'une grande culture générale qui lui permet de citer fort à propos des écrivains comme Oscar Wilde, Michelet et Camille Jullian. Ce sont des références !

Une des choses qui ont le plus frappé M. Dubreuil, c'est, dit M. H. Le Chatelier de l'Académie des Sciences, qui écrivit la préface du livre, la cordialité des relations, l'esprit de coopération tant des ouvriers entre eux, que des ouvriers avec leurs patrons ou réciproquement.

En Amérique, d'une manière générale, les ouvriers reçoivent les ordres des contremaîtres sans discuter ; ils acceptent avec attention les instructions que leur donne le bureau de préparation du travail que possède chaque usine et ils s'y conforment parce qu'ils savent que les directives sont appuyées par des expériences précises qu'ils ne pourraient effectuer eux-mêmes.

« Il est cependant assez naturel, écrit M. Dubreuil, que les ouvriers, qui sont astreints à s'enfermer chaque jour dans un établissement industriel, puissent jeter un œil d'envie sur l'auto du voyageur qui stationne à la porte des bureaux, et qui semble prête à l'emporter vers quelque mission certainement plus agréable que les tâches monotones de l'usine. Afin de faire mieux comprendre aux ouvriers quelle est la vraie tâche des voyageurs, les Comités d'atelier sont priés de temps à autre de désigner un de leurs camarades pour accompagner un de leurs voyageurs dans sa tournée. Cet homme part alors dans l'auto qu'il a vue à la porte et il n'a rien d'autre à faire que d'assister aux négociations et discussions du voyageur avec les clients. »

Par ce spectacle fort suggestif, l'ouvrier découvre sans peine des difficultés et des inconvénients multiples qu'il ne soupçonnait pas et il préfère presque toujours le petit « train-train » de son travail à l'usine aux soucis du voyageur qui roule en automobile.

Une autre caractéristique intéressante de l'esprit américain est encore l'habitude des patrons comme des ouvriers de rechercher incessamment à améliorer les procédés de fabrication et les conditions du travail.

L'ouvrier américain aime son travail, il s'ingénie à trouver le dispositif mécanique qui lui permettra un meilleur rendement tout en diminuant son effort ; il sera satisfait lorsque sa recherche aboutira à donner aux produits obtenus plus de fini, une meilleure façon avec une production horaire plus abondante. Il a la fierté du travail accompli et croit facilement que son pays est, par excellence, la patrie de toutes les inventions. Cette fierté patriotique est quasi universelle aux Etats-Unis.

En France, on montre une fâcheuse tendance à dénigrer son pays comme à tourner en ridicule le nouveau venu à l'usine, le « bleu » comme l'on dit ; en Amérique, la brimade et la moquerie sont inconnues. lorsqu'un ouvrier se trouve embarrassé pour diverses raisons, notamment dans le maniement d'une machine qui ne lui est pas familière, immédiatement il se trouve de nombreux collègues qui s'offrent à le renseigner.

Ne croyez pas que M. Dubreuil ne profère, tout au long de son livre que des cris admiratifs pour les méthodes américaines, non, tout n'est point parfait au pays du dollar et il n'y a peut-être pas de pays au monde où l'on travaille autant qu'en France. L'ouvrier des usines

Renaud ou Citroën n'a pas, d'ailleurs, la même mentalité que celui de Ford ou de la White C^{ie} de Cleveland. L'Américain est un homme nouveau, dont les proches ancêtres (par comparaison aux nôtres), ont défriché la forêt vierge et fait d'un sol hostile une terre neuve et riche. Pour arriver à cela il a fallu aux hommes d'Amérique une coopération excessivement étroite. Les fils ont hérité de leurs pères une succession gonflée d'énergie. Le legs s'enrichit chaque jour d'apports nouveaux ; au courage des pères, les fils ajoutent une solide instruction et une éducation morale supérieure.

D'innombrables bibliothèques sont ouvertes à tous, où les ouvriers vont d'eux-mêmes, chaque soir, se perfectionner dans la connaissance théorique de leur métier. C'est là que le milliardaire Carnegie, alors qu'il était encore petit télégraphiste, venait passer ses heures de liberté.

Quel enseignement

Il est impossible d'analyser en quelques lignes les idées et les impressions de M. Dubreuil. Son livre mérite d'être lu par tous ceux que préoccupent les grandes questions d'organisation du travail, le machinisme, la méthode Taylor, etc.

Le patron et l'ouvrier y trouveront matière à réflexions salutaires, à considérer l'esprit d'égalité démocratique qui règne dans l'industrie américaine, l'employeur comprendra, s'il ne le sait déjà, que l'usine ne doit pas être la transposition de la caserne et que l'employé qui ne sent pas peser sur lui le mépris ne connaît pas la haine. Par ailleurs, l'ouvrier saura peut-être mieux qu'à la modeste place où le sort l'a placé, il peut et doit faire œuvre utile et que ce n'est pas déchoir, au contraire, que s'incliner parfois devant l'autorité de celui qui n'est pas toujours le « singe ».

LE TRIOMPHE DES OMNIBUS (1828)

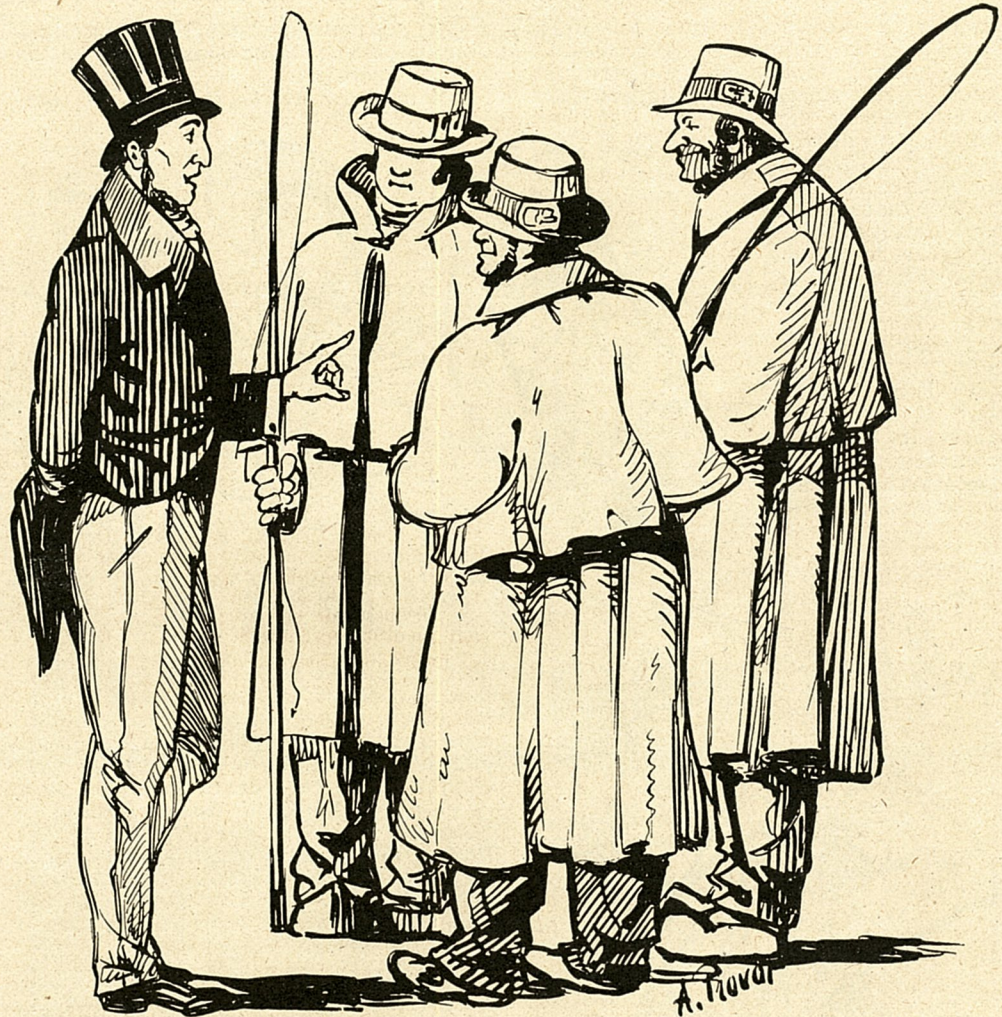
Le genre humain est en marche,
Rien ne pourra le faire rétrograder.
DE PRADT.

Depuis quatre cents ans, chassés par la police,
Les cochers de Paris exerçaient leur office ;
Tyrans, qu'on prend à l'heure, autocrates bottés,
Ils entraînaient les piétons, durement cahotés,
Et dressant à leur guise un tarif vexatoire,
Ivres-morts, exigeaient un odieux pourboire ;
Malheur à l'étranger, novice dans Paris,
Qui les prend sans fixer un légitime prix !
Nul ne possède mieux ces redoutables leures
D'allonger une route et d'abréger les heures.
Subtils observateurs, de leurs regards pervers
Ils lisent si l'on vient ou de Londres ou d'Anvers ;
Hautains comme Rothschild quand la pluie indigène
Obscurcit le soleil : cet astre phénomène !
Ils savent à quel prix on doit, dans les ruisseaux,
Sauver un naufragé qui nage entre deux eaux.
Saint-Géran (1), indigné de leur piraterie,
Prétend sur leurs débris fonder son industrie,
Et voulant mettre au jour le plan qu'il a rêvé,
Il ne le quitte point qu'il ne soit achevé.
Il appelle en sa cour, par lettres cachetées,
Cent cochers, vétérans aux épaules boutées,
Et, prenant pour modèle un potentat humain,
Paraît au milieu d'eux, la cravache à la main.
Il leur parle en ces mots : « Votre fortune est faite ;
Un plan miraculeux a muri dans ma tête,
Et vous ne serez plus, dans vos états nouveaux,
Réduits à partager le foin de vos chevaux.
Il est un boulevard dont la vaste étendue
Embrasse tout Paris dans sa longue avenue ;
De l'antique Marais l'indigène lointain
Mélènera les pieds dans le quartier d'Antin,
Et de Mémilmontant, tranquille observatoire,
Il regarde Paris, comme d'un promontoire ;
Sa longue économie et sa frugalité
Le fixent sur le sol où les dieux l'ont jeté ;
Aux grands jours seulement, pour consoler son âme
Il risque quinze sous pour voir un mélodrame,
Mais il n'osa jamais, esclave de ses goûts,
Pour le loyer d'un fiacre aligner trente sous.
Pour arracher leurs cœurs à cette indifférence
Entre une zone et l'autre effaçons la distance.
« Unissons, mes amis ! en rapprochant les lieux
Deux peuples inconnus, nés sous les mêmes cieux !
Il leur découvre alors, éclatant de peintures
Cet énorme fourgon, cachalot des voitures,
Qui présente de loin au bourgeois étonné
Son imposante masse et son dôme tanné.
Les cochers sont émus — Ils admirent encore
Le superbe avant-train et le siège sonore,
L'écu qui représente, à l'œil intelligent,
Sur un grand champ de queue un long vaisseau d'argent ;
Ces chevaux qui, traînant une lourde carène,
Jamais, dans leur galop, n'ont soulevé l'arène ;
Ces coussins rembourrés qui charment la douleur
Du piéton campagnard fondu par la chaleur ;
Cette porte béante incessamment ouverte
Au pauvre débileur à deux doigts de sa perte,
Quand un dur créancier, la sentence à la main,
Escorte d'un recors, paraît sur son chemin ;
Ces flexibles parquets qu'éclairaient huit polernes ;
Ces angles où les murs ont cloué deux lanternes
Et ces orbes d'acier, ces ressorts éternels,
Qui portent sans plier plus de vingt naturels
Et peuvent, fournissant deux courses légitimes,
Longer les boulevards pour cinquante centimes !
« Si ce plan vous sourit, peut-être avant demain,
Peut-être avant ce soir, je vous mets en chemin. »

Saint-Géran a parlé, dans l'enclos solitaire
Les applaudissements grondent comme un tonnerre !

Saint-Géran lit alors un long itinéraire,
Là se trouve tracé le chemin circulaire
Que doivent parcourir à leurs premiers débuts
Dans l'immense cité les massifs omnibus.

Le discours entendu, soudain d'un pas léger
Les ardents phétons, qui brûlent de siéger,
Brident les trois coursiers qu'un zèle égal transporte ;
Sur ses quadruples gonds s'ouvre une lourde porte,
Le chariot retentit au seuil des boulevards,
Et déjà l'omnibus frappe tous les regards.
Dans ses flancs allongés chacun peut prendre place ;
La foule à tous les pas, curieuse, s'amasse,
Et bénit l'heureux siècle où l'on peut pour cinq sous



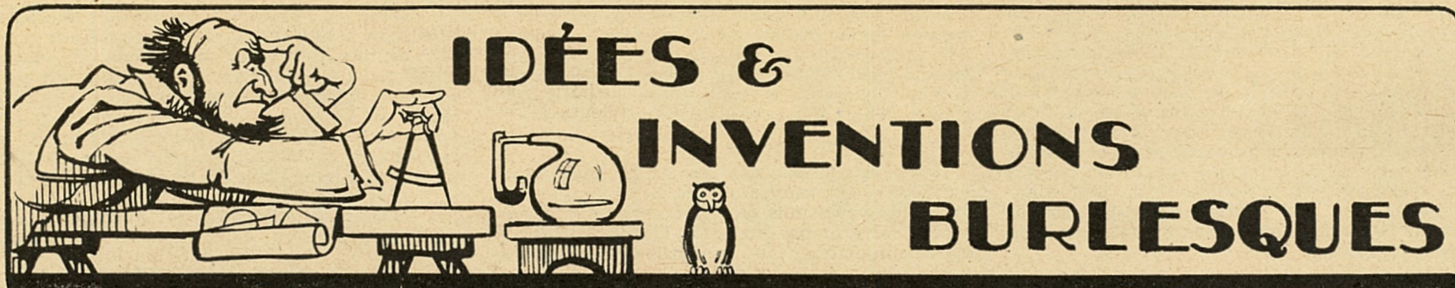
Saint-Géran et les Cochers.

Faire un trajet si long sur des coussins si doux.
Alors la renommée, à la voix véridique,
Répand chez les cochers une terreur panique,
Mais dès que la chaleur d'un nouveau mouvement
Fait succéder la rage à leur étonnement,
Un cocher, haut parleur, remplit son large verre,
Et dit avec l'accent d'un tory d'Angleterre :
« Vous, qui dans ce Paris, parsemé d'archipels,
Servez à l'étranger de guides naturels ;
Qui, l'œil fixé vingt ans au branle de la roue,
N'avez jamais versé le piéton dans la boue ;
Vous ne souffrirez pas que par un lâche abus,
Le pavé de Paris soit couvert d'omnibus.
Vous ignorez, amis ! la valeur de ce terme,
Tout le sens odieux que ce seul mot renferme ;
Ecoutez ! Omnibus signifie en latin :
Que tous les conducteurs doivent mourir de faim.
Et ne voyez-vous pas que la soif de produire,
Le besoin d'inventer n'est que celui de nuire ?
C'est à ce siècle fou, mes amis, que sont dus
Ces ponts en fils de fer dans les airs suspendus ;
Il a produit aussi, dans son éclat trompeur,
Ces barques sans agrès, ces bateaux à vapeur,
Où trente Lyonnais, traversant la rivière,
Furent à deux cents pieds lancés par la chaudière.
Enfin nous lui devons, invention perfide,
Du chimiste Papin la marmite homicide ;
Les bateaux sous-marins et les chemins de fer
Et ces lourds omnibus qu'imagina l'Enfer. »

C'était l'instant du jour où le flambeau des sphères
Laisse tomber d'aplomb ses traits calorifères,
Le long des boulevards, sur le sol inclinés,

Les coursiers « guénégaud » étaient échelonnés.
Ainsi j'ai vu souvent, sur l'aride Suwane,
Des chameaux du désert camper la caravane.
Tout à coup l'omnibus, qu'annonce le clairon,
Surgit au milieu d'eux comme un lourd escadron,
Et fait dresser le poil aux maigres haridelles
Que le grand Bosio choisit pour ses modèles.
On donne le signal précurseur des combats,
Signal semblable au cri du rauque branle bas.
Du cabaret voisin où l'alarme est sonnée,
On voit par les cochers la table abandonnée,
Et le fouet à la main, sur le siège affermis,
Ils barrent le passage à leurs fiers ennemis.
D'autres, des boulevards envahissant la crête,
Par leur file allongée empêchent la retraite.
Cependant, l'omnibus, pressé de toutes parts,
Comme un bétail de fer qui heurte les remparts,
Ecarte devant lui, par sa masse pesante,
Des fiacres, des coucous la rangée imposante.
Des malheureux chevaux le front heurte le front,
Un seul veut résister, l'essieu crie et se rompt.
On dit qu'on a vu même, au milieu du massacre,
Paraître dans les airs le bienheureux Saint-Fiacre ;
Hélas ! Que peut un Saint pour vaincre la police ?
Elle s'était jetée au milieu de la lice,
Et, terminant d'un mot un combat inégal,
Inscrivait des cochers le numéro légal.
Alors, de Saint-Martin traversant le portique
Passa comme un éclair : « L'omnibus Romantique ! »
Saint-Géran, l'emportant sur Saint-Fiacre surpris,
Inséra sa victoire au Journal de Paris
Et les cochers ultras sortant de leurs orniers
Applaudirent enfin au progrès des lumières !

(1) Saint-Géran fut l'associé du sieur Baudry qui lança en 1828 les premiers omnibus.



LA CORRESPONDANCE TATOUAGE !

TOUT le monde sait que peu après 1855, la Compagnie générale des omnibus innova la « Correspondance » qui permettait aux usagers d'emprunter pour la modique somme de trente centimes, deux lignes différentes. Malgré les avantages que représentait pour les voyageurs le système de la correspondance, le ticket nouveau souleva d'invéraisemblables conflits entre le public et les receveurs d'omnibus. Or, pour mettre fin à toutes les chicanes, contestations et réclamations, un Parisien avait trouvé un

moyen de contrôle tout à fait amusant. Voici comment il exposait son invention à l'administration.

« Je me suis, écrivait-il, efforcé de cher-

Voyez-vous nos pauvres voyageurs marqués au front comme les bêtes de l'abattoir. L'idée avait tout de même son côté pratique, sa réalisation eut été sans doute

fort goûtée des nombreux Parisiens et banlieusards qui se lèvent à la dernière minute pour gagner le bureau ou l'atelier, et n'ont pas le temps de se livrer aux ablutions matinales... l'éponge du receveur aurait chassé les dernières vapeurs de la nuit et débarbouillé à peu de frais la moitié de la capitale.



Apprenez l'alphabet dans les Omnibus.

Dessin de Provot



Le supplice du fer

A.F.

cher un moyen aussi simple qu'économique qui rendit impossible toute fraude. Le voici : « Vos contrôleurs sont munis d'un petit poinçon ou cachet servant à pointer les feuilles de route. Eh bien, chaque conducteur devra avoir, en guise de correspondance, un cachet portant la lettre de la voiture, chargé d'une couleur tout à fait exempte d'agents corrosifs et, de plus, pouvant s'effacer facilement et devra marquer sur un point apparent, comme la joue et le front, tout voyageur réclamant la correspondance.

Puis cette marque devra être effacée au moyen d'une petite éponge sèche, par le conducteur. Par ce moyen : 1° grande économie ; 2° plus de fraude possible ; 3° impossibilité pour le voyageur de perdre sa correspondance ».

Certainement le procédé de ce citoyen inventif était, outre son originalité, très économique pour la compagnie... et comique !



A.P.

Le supplice de l'eau

NE MANQUEZ PAS DE LIRE NOTRE PROCHAIN NUMÉRO (N° de Noël)

Vous y trouverez avec des articles documentaires très intéressants, des pages signées par quelques-uns de nos bons littérateurs.

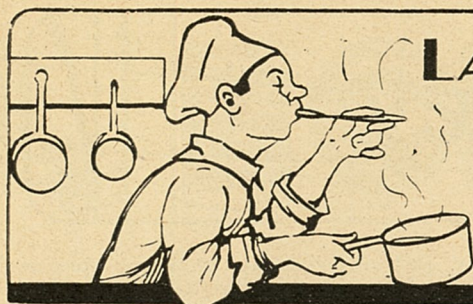
Au sommaire :

La Ballade du Tramway... de FÉLICIEN CHAMPSAUR
Une de nos excursions - Beauvais de PHILÉAS LEBESGUE
Le train d'Arpajon... de CHARLES FEGDAL

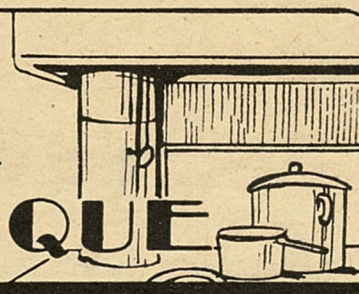
Le Couvent des Grands Augustins - Ses tombeaux célèbres.

de HENRI MOUROT

Administrateur de la Société Historique et Archéologique de la banlieue de Paris.



LA PAGE D'ÉCONOMIE DOMESTIQUE



TROIS BONNES RECETTES

Pour les mois en R

Œufs aux huîtres. — Faites fondre dans une casserole du beurre frais ; ajoutez persil, ciboules, sel, poivre et muscade râpée. Ayez six œufs durs et quatre douzaines d'huîtres sorties de leurs écailles ; mettez les huîtres dans la casserole et lorsqu'elles auront pris goût, ajoutez les œufs coupés par tranches ; laissez mijoter un quart d'heure, remplissez-en des coquilles ; saupoudrez-les de chapelure, faites prendre couleur au four et servez.

Pour le Goûter

Pain d'épices. — Prenez 600 grammes de farine, 250 grammes de sucre cristallisé et 200 grammes de miel, une cuillerée à café d'anis moulu, autant de bicarbonate de soude et quelques morceaux d'écorce d'orange confite ou d'angélique. Mettez le miel, le sucre, l'anis et le bicarbonate dans un récipient, versez dessus un verre d'eau bouillante et mélangez avec soin. Ajoutez la farine et délayez jusqu'à parfaite liaison. Beurrez un moule, remplissez-le à moitié, et mettez ensuite dans un four doux pendant une heure.

L'Art de ne rien perdre

Utilisation des restes de pain. — Mettez sur le feu un demi-litre de lait avec 175 grammes de sucre, le zeste d'un citron râpé et une pincée de cannelle en poudre. Dès l'ébullition, versez sur 250 grammes de pain coupé par petits morceaux. Laissez tremper une demi-heure, écrasez fin avec une fourchette, puis ajoutez quatre œufs entiers battus et des raisins confits. Beurrez un moule, versez-y votre mélange et mettez au four doux ou au bain-marie, le feu dessus et dessous et vous aurez un pudding exquis.



A.P.

Association Sportive des Transports

L'ARTICLE sur l'Association sportive des transports paru dans le premier numéro, du journal *L'Echo de la S. T. C. R. P.* définissait par la formule suivante, le but à atteindre :

Développer le goût des sports en général et en faciliter la pratique.

Nous disions également au dernier paragraphe que l'espoir de notre Association était de réussir à grouper tout particulièrement les employés sédentaires, pour leur permettre la pratique des exercices en plein air.

Cette formule, toute simple qu'elle puisse paraître, pour ceux qui aiment « le sport », semble un monde pour ceux qui, par désintéressement, par négligence souvent, préfèrent l'immobilité au mouvement nécessaire à leur santé physique et morale.

Nous nous permettons d'adresser à tous les jeunes gens un vibrant appel, pour qu'ils viennent rejoindre leurs aînés dans les différentes sections créées à l'A. S. T.

Seul, le sport peut leur donner une âme saine dans un corps robuste, car il réprime rigoureusement tous les excès. Il contribue à la formation du caractère des individus pour en faire des hommes dignes des durs combats de la vie.

Il reste bien entendu que la pratique d'un sport, quel qu'il soit, demande de la part de l'individu un effort, mais cet effort aura sa récompense non seulement dans les qualités physiques acquises, mais encore dans les qualités intellectuelles et morales, par suite du rare privilège que donne le sport de posséder, sang-froid, patience, persévérance et maîtrise de soi-même.



M. Bleuse, Président de l'A. S. T.
M. Picaut, Délégué Général, Directeur sportif.

La signification du sport ne doit pas être le désir d'établir des « records », mais de rechercher par un entraînement raisonné et méthodique à fortifier et à développer le corps humain.

Nous nous adressons à nos amis sportifs, appartenant à l'A. S. T. ou à d'autres clubs, en leur demandant de bien vouloir intensifier autour d'eux la propagande en notre faveur.

Notre appel s'adresse à toutes les collaborations, à toutes les bonnes volontés, à tous les concours.

Nous voudrions donner à notre chère Association sportive, l'ampleur qu'elle doit normalement posséder pour représenter dignement les 30.000 employés de la S. T. C. R. P.

Nous sommes profondément reconnaissants envers ceux qui veulent bien participer à notre

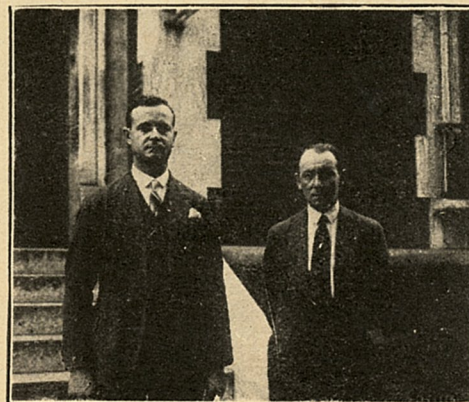
œuvre sportive et savent en apprécier la haute portée sociale et morale.

BLEUSE,
Président de l'A. S. T.

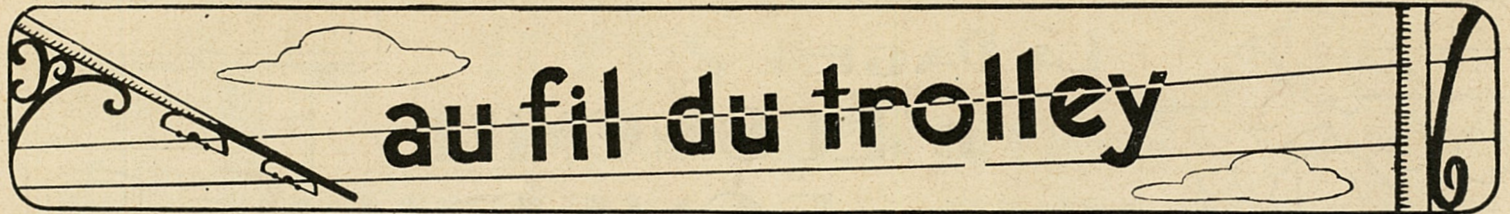
Bal de l'A. S. T.

Le grand bal donné par l'A. S. T. à l'occasion de sa fête annuelle aura lieu le 23 novembre prochain dans la salle des fêtes de la Mairie du 18^e arrondissement (place Jules-Joffrin).

Pendant les intermèdes : Attractions-concours de bonnets de Cathérinettes avec prix en espèces, cotillon, etc. Prix unique d'entrée : 10 fr.



M. Charrier, Secrétaire de l'A. S. T.
M. Gapeau, Trésorier.



Propos d'omnibus et de tramways

— Avez-vous des enfants, madame ?
 — Oui, monsieur, j'ai un garçon.
 — Est-il gentil votre fils ?
 — Très gentil.
 — Alors vous n'avez pas tous ces ennuis que nous avons avec le nôtre ? Il va avoir dix-sept ans et déjà le café, le jeu... Ah, mon Dieu, madame, le vôtre au moins ne fréquente pas les cafés ?
 — Non, monsieur, mon fils a six mois.

Une femme qui vient de son village et qui n'a guère l'habitude de Paris a pris place dans un véhicule qui va sur la rive gauche. Arrivée près du Luxembourg, on

la voit, soudain, faire des signes désespérés au receveur.

Ce dernier sonne, l'autobus s'arrête. La femme reste assise.

— Eh bien, dit le receveur, vous ne descendez pas ?

— Et dame, non.

— Alors, pourquoi m'avoir demandé ?

— Moi... pas du tout. Je vous montrais le notaire de chez nous que je suis bien surprise d'avoir vu dans cette petite rue.

Un voyageur présente une carte de circulation

Le receveur, qui est sorti de l'Ecole, la veille, et roule seul pour la première

fois, fait observer au voyageur que sa carte n'est pas valable.

Etonnement du voyageur !

Le receveur. — Mais vous voyez bien, monsieur, que votre carte ne porte pas la mention « specimen ».

Un tramway arrive au terminus poussant une autre voiture avariée

Explications brèves du machiniste :

— Coup de feu, deux « contrôleurs » brûlés !!!

Le chœur des voyageurs :

— Oh, les malheureux !

— Vous les avez conduits à l'hôpital ?

— C'est grave leurs brûlures ?

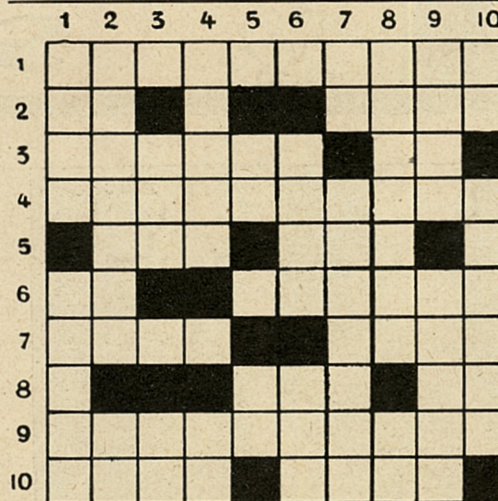
— S'en réchapperont-ils ?

Le coin des jeux et des rébus

Charade

« Mon Premier » partout m'environne
 Et me presse de tous côtés,
 Mais ni moi, ni vous, ni personne
 Sentons le poids qu'il fait porter.
 Partout il plane sur le monde,
 A Paris, Berlin ou La Haye,
 Mais quand Snowden chicane et gronde,
 Il lui répugne d'être Anglais.
 Quand « mon Second » vient sur la table,
 Flanqué de flacons généreux,
 C'est l'heure exquise et délectable
 Pour un gourmet voluptueux.
 Mais point ne faut qu'on exagère,
 Le Gaster le plus complaisant
 Aurait vite fait une paire
 D'un « mon Second » trop abondant.
 Dans les insectes minuscules
 Il vous faut rechercher « mon Trois »,
 C'est une larve qui circule
 Au cœur des arbres et des bois.
 Quand l'enfant dans un doux langage,
 Répète en hésitant « mon Trois »,
 Pour la mère, c'est tendre gage
 D'un amour qui l'emplit de joie.
 Chevauchant d'horribles cavales
 Qui passent comme un ouragan
 Parmi les clameurs et les râles,
 « Mon Quatre » parcourt l'Occident.
 Germain des bords de la Baltique,

Il fonce, et, rude conquérant,
 Soumet les peuples ibériques,
 La Gaule et le Romain tremblant.
 Si vous lisez comme je pense,
 Les articles de ce journal,
 Mon Tout livrera sa présence,
 Car c'est un pays peu banal...



Horizontalement.

1. Appelé à tort : « Sale écraseur ». — 2. Deux fois la même voyelle ; a besoin d'être sablé par temps gras. — 3. Loi T. C. R. P. ; abréviation postale. — 4. Un généreux. — 5. Grande ouverte ; préposition. — 6. Sans voile ; dont l'usage est strictement réservé au receveur. — 7. Commune de la Seine ; préfixe. — 8. Une ligne qui passe sur le Pont-Neuf ; saison ; note. — 9. Ont été dotées d'une jolie coiffure. — 10. Ne passe pas toujours régulièrement ; pièces mécaniques d'aiguillage.

Verticalement

1. Parfum ; préfecture. — 2. Bolide ; fin de verbe. — 3. Ligne passant à la Concorde ; ignorant, adjectif. — 4. Panier ; ligne passant aux Invalides ; nouvelle ligne d'autobus en banlieue. — 5. Très ancienne ville ; ligne rapide ; abréviation postale. — 6. Ligne passant à la République ; croquis d'un accident ; boisson anglaise. — 7. Fin de verbe ; celui qui ne se fait pas de bile. — 8. Insecte ; pronom. — 9. Société de la ville de Paris en régie ; terres argileuses. — 10. Article arabe ; désavoués.

Charade pour mot composé

Sous un lourd « mon Premier » ployé,
 L'animal tire le soc lisse
 Qui déchire le sol, ...voyez
 Comme il s'ouvre au fer blanc qui crisse.
 L'alouette sur le sillon
 Chante l'hymne de l'espérance
 Combien, au temps que nous vivons,
 Chercheraient là quelque allégeance !
 Gens affairés de notre temps
 Vous préférez à ce spectacle
 « Mon second » que, boursicotant,
 Vous souhaitez voir au pinacle ;
 Ou bien encor friands du jeu
 Que dispensent les hippodromes
 « Mon trois » pour vous est un enjeu
 Qui doit livrer la forte somme.
 Quant à « mon quatre », c'est le hic !
 On peut le trouver, tout arrive,
 Mais pour découvrir le déclin
 Il faut un flair de détective
 Il s'est « fourré » tout au début
 D'un animal cher à nos dames
 Qui n'est ni martre ni zébu,
 Dont le poil noir leur est dictame.
 Quand vous aurez tranché du mot
 Cette syllabe... une sifflante,
 Comptez-là donc et subito
 « Mon cinq » viendra sans nulle attente.
 Mon crâne après un tel rébus
 A besoin d'air... c'est ridicule !
 Ce soir, délaissant l'omnibus,
 J'aurai « mon Tout » pour véhicule.

SOLUTIONS

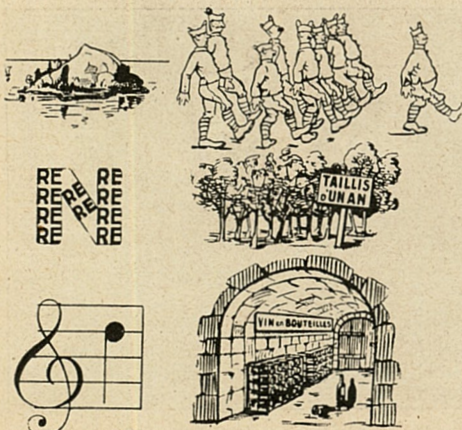
du numéro d'octobre

1^{re} charade : Grands Au-gust-(gust à tif) ins.
 2^e charade : Cham-pi-o-nnet.
 Devinette : 15 minutes, car c'est l'affaire d'un « cardeur ».

N.-B. — La librairie Hachette nous a adressé vingt ouvrages des collections « Rose » et « Encyclopédie par l'image » qui seront distribués aux agents nous ayant fait parvenir les vingt premières solutions exactes.

L'ÉCHO DE LA S. T. C. R. P.
 53 ter, quai des Grands-Augustins à Paris
 Le Gérant : LECOMTE.

Imprimerie Commerciale du « Petit Journal »
 5, rue Lamartine Paris



RÉBUS : Cherchez un proverbe très connu.