

L'ÉCHO

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



Aux environs de la Place du Châtelet. — Il y a cinquante ans.
(Collection Georges Hartmann.)

D'après une aquarelle d'Edmond Morin.

**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
PARIS

*Nous présentons à
tous les agents de la
S.T.C.R.P., qui sont
nos fidèles lecteurs et
amis, nos meilleurs
vœux pour la nouvelle
année.*

*Que ce numéro de
Janvier soit messager
de joie et de bonheur !*

SOMMAIRE (Janvier 1931)

	Pages		Pages
OPINIONS SUR LE JOUR DE L'AN :		VARIÉTÉS LITTÉRAIRES : Bibliographie Littéraire et Technique.	
a) Le Jour de l'An ?... C'est un jour stupide, par J. Turgis...	3	La Revue des Livres.	12
b) Le Jour de l'An peut être un jour charmant	3		
LE PROBLÈME DE LA CIRCULATION : L'Evolution Démographique et ses rapports avec les Transports en Commun, par A. Roussel.	4	REGARDS VERS L'OUEST : Considérations sur l'Exploitation des Transports en Commun aux Etats-Unis	13
LES ÉTUDES TECHNIQUES : L'Outilage mécanique dans les travaux de construction de voies (<i>fin</i>).	6	REMERCIEMENTS.	15
LA PAGE DE LA FAMILLE : Vers le bonheur par les enfants. — Le Métier, par Bostsarron (<i>suite</i>)	8	NOS APPRENTIS AUX CENTRES DE CAMPING	15
CROQUIS D'AUTREFOIS : Le Dépôt d'omnibus de Bastille C.G.O., en 1889, par Bertol-Graivil	9	L'AUTOBUS ÉVANOUI, grand roman de Léon Groc (<i>suite</i>)	16
LES JOIES DE LA TABLE : Le Chant des Hors-d'œuvre. Ce que dit l'Escargot, par Louis Moreau.	11	L'ACTIVITÉ DE L'A.S.T.	19
		L'ÉDUCATION PHYSIQUE : Les Cours aux Apprentis	20
		L'ORGANISATION DU TRAVAIL A LA S.T.C.R.P. (<i>suite</i>)	21
		LES CONSEILS DU DOCTEUR : Causerie sur l'Hygiène alimentaire, par le Dr Bourgeois....	22
		ASSOCIATIONS ET GROUPEMENTS	23
		L'HISTOIRE DE FRANCE VUE DE LA PLATE-FORME. Grand Concours.	24

LE TABLEAU D'HONNEUR DE LA S.T.C.R.P.

Médaille Militaire. — Par décret en date du 4 décembre 1930 (*Journal Officiel* du 12 décembre 1930) le Ministre de l'Air a conféré la Médaille Militaire à Monsieur MESTRALLET, contrôleur.

Nos sincères félicitations.

G. LECOMTE.



Tout n'était pas rose au temps des omnibus à impériale. — Accident survenu au Pont de la Tournelle, au coin de la rue du Cardinal Lemoine, en septembre 1874.

(Collection Georges Hartmann)



OPINIONS SUR LE JOUR DE L'AN

Le Jour de l'An ?... C'est un jour stupide !

Vous pouvez dire ce que vous voudrez : c'est assommant, énervant, c'est stupide. Un jour choisi pour donner des indigentions aux gamins, des bronchites aux grands, des rhumatismes aux vieillards, pour vider la bourse des uns, gonfler d'envie le cœur des autres et faire bailler tout homme de bon sens.

Savez-vous ce qu'elle vous apportera la nouvelle année ? Pensez-vous deviner le 1^{er} janvier, ce que sera pour vous le 1^{er} novembre ? Vous écoutez les compliments dont le refrain est toujours le même : « Je vous la souhaite bonne et heureuse ! » Au fond, ces compliments, vous ne les approuvez pas ; vous savez que la plupart de ceux qui vous les adressent, ne sont pas sincères.

Le député reçoit en souriant puis met au papier la lettre flatteuse de l'électeur qui lui souhaite de décrocher bien vite la timbale ministérielle, mais il ne doute nullement, le bon

député, que celui qui vient le pommader aujourd'hui, vise à le taper demain.

La belle-mère supporte les vœux de son gendre ; elle les supporte sans sourciller, pourtant elle sait bien, la pauvre femme, que son gendre préférerait la voir « ad patres » ?

Vous seriez cent fois mieux au coin de votre feu à lire *l'Echo de la S.T.C.R.P.* qui, tout en vous amusant, vous instruira, que de vous exposer à piger la grippe en allant chez la vieille tante à héritage, qui se dispensera de vos congratulations.

C'est l'histoire du sac de bonbons emmailloté de devises, de dorures, de peintures, de découpures destinées à voiler les maudites sucreries douceâtres au goût, mais funestes à l'estomac, qui se trouvent dedans.

Contrôleurs, receveurs, machinistes, pendant ce mois de janvier dit « des étrennes », le jour où le service ne vous oblige pas à grimper

sur les voitures, restez chez vous, bouchez votre porte ; vous ne verrez pas la révérence intéressée de « Madame » la concierge, la bouche pincée de sa fillette qu'elle vous amène et dont les yeux en coulisse guettent vos poches, le sourire niais et significatif de votre belle-sœur, le regard effronté du garçon coiffeur qui vous tend la tire-lire enrubbannée, l'empressement de toute la marmaille de vos amis à vous sauter au cou.

Vous économiserez le bouquet de violettes qui ne sent rien, le quart de marrons glacés à 25 fr. la livre et quelques... billets de cent sous. Vous ne paraîtrez nullement ridicules et vous éviterez les vexations réciproques du mois des étrennes. Vous ménagerez votre santé et votre portemonnaie ; c'est appréciable et intelligent par le temps qui court.

Jules TURGIS.
Sous-chef de bureau.

Le Jour de l'An... peut être un jour charmant !

L'ANNÉE 1930, au cours de laquelle furent célébrés tant de glorieux anniversaires, s'achève sur bien des tristesses ; avant de partir et d'aller rejoindre ses aînées, elle jette, dans la robe d'azur étoilé de celle qui vient, quelques liquidations pénibles ; beaucoup la rangeront parmi les années mauvaises. Les plaies qu'elle a causées, les deuils dont elle a semé sa route, les scandales qu'elle a vu naître... tout cela doit disparaître dans le rayonnement de l'espoir que suscite l'avènement de 1931. Que sera l'année nouvelle ? C'est le secret de la destinée. A ce minuit où elle commence, à cette minute d'où vont dépendre la chance ou la déveine de trois cent-soixante-cinq jours, faisons des vœux pour que 1931 apporte, en ce monde, un peu plus de fraternité entre les hommes.

Espérons en des jours meilleurs, reprenons avec confiance notre fardeau accoutumé ; chacun de nous a droit d'espérer plus de joies que de peines, plus de sourires que de larmes, plus de soleil que de nuit... Tout de même, ne demandons pas à la vie ce qu'elle ne pourra jamais nous donner, sachons limiter nos désirs à nos possibilités, c'est encore le vrai moyen d'être heureux. Amons la condition où le sort nous maintient, aimons notre tâche quotidienne, il n'y en a pas de modeste, par l'intime solidarité,

qui nous rapproche ici irrésistiblement, le travail de chacun est utile à tous, et c'est en veillant au maintien de cette cohésion, à laquelle entend contribuer, chaque jour davantage, notre journal que nous assurerons le succès paisible de nos espérances légitimes.

Que ce soit là notre résolution en saluant sans regrets l'année qui part, celle à laquelle le délicieux fantaisiste Franc-Nohain pourrait encore décocher cet épigramme :

... Il faut partir
Il faut partir et déguerpir,
Vous trotter,
Vous carapater,
— N'étiez-vous pas l'année courante ?
Nous débarrasser
Le plancher :
De vos pieds nous montrer les plantes !

Allons, trêve de boniments !
Fais ton devoir, grand Saint Sylvestre.

Saint Sylvestre, à qui toujours reste

Le dernier geste,

Le dernier mot,

Sylvestre, patron des bourreaux,

Et de la guillotine sèche !

Vive donc 1931, pour oublier 1930.

Faut-il, en ce jour initial, suivre la tradition des congratulations ?... hélas ! oui ! c'est une loi d'airain : à vouloir s'y soustraire l'on passerait pour un original ou un misanthrope ; sacrifices donc rapidement à l'habitude de « la souhaiter bonne et heureuse ».

Tout de même, notre excellent collaborateur Jules Turgis à raison, lorsqu'il vous conseille de réserver, ce jour-là, le meilleur de vous-même à votre foyer.

C'est là... et là seulement que le jour de l'an sera un jour charmant, je parle évidemment pour ceux qui ont le bonheur d'être papa et maman...

Souvenez-vous de votre tendre jeunesse et de la joie suave que vous ressentiez à l'approche des étrennes magiques ; avec quelle impatience vous attendiez la date heureuse !

« O les tambours ! écrit René Maizeroy, ô les tambours que rebattaient nos mains énervées, les marionnettes bouffonnes baptisées aussitôt sans respect de noms pompeux, les boîtes de soldats de plomb, les livres feuilletés images par images, les rires fous, les cris aigus qui remplissaient la maison d'un tumulte de fête... »

« Eh ! oui, heureux jour que le jour de l'an en famille, même si l'on a des rides et des cheveux blancs !

TOUCHE A TOUT

LE PROBLÈME DE LA CIRCULATION

La Circulation à Paris aux différentes époques (suite)

L'Evolution Démographique et ses rapports avec les Transports en Commun

Nous avons vu, dans les articles précédents, qu'aux différentes époques de son histoire la Capitale avait toujours fortement attiré à elle les provinciaux et les étrangers.

Dès que la congestion à l'intérieur des limites assignées à la ville rendait la vie incommodante, on était amené à reculer les limites périphériques, et à construire de nouvelles enceintes.

Nous n'avons malheureusement pas de données précises sur le nombre d'habitants aux différentes époques, et nous ne pouvons, par conséquent, pas être fixés sur la « compression » à laquelle étaient soumis les Parisiens à l'intérieur de leurs murs à chacune des époques où on dut se décider à desserrer l'étreinte et à reculer les limites.

Ce n'est guère qu'au XIX^e siècle, qu'on procéda à des recensements périodiques.

Consacrons quelques instants à l'examen du mouvement de la population depuis le début du XIX^e siècle ; nous en déduirons ensemble quelques chiffres qui fixeront nos idées d'une façon bien précise.

Pour rendre nos documents plus expressifs, nous recourrons aux graphiques qui ont l'avantage de rendre frappante l'allure des phénomènes que nous voulons étudier.

Nous voyons que de 1800 à 1846, la population, renfermée dans la sixième enceinte (enceinte des Fermiers Généraux), s'est accrue en moyenne de 11.000 habitants par an, cet accroissement correspondant à un taux moyen de 1,4 % par an.

En 1846, la densité de population est déjà de 300 habitants à l'hectare ; on peut se rendre compte de ce que représente cette densité en remarquant qu'aujourd'hui la densité à l'intérieur des limites d'octroi est de 370 habitants à l'hectare, et on s'explique qu'avec une telle densité, Paris devait paraître étroitement corseté dans la sixième enceinte ; c'est alors que Paris s'annexe 24 communes nouvelles ne comptant environ que 350.000 habitants pour une superficie de 4.365 hectares ; la superficie de Paris étant ainsi plus que doublée, la densité moyenne à l'intérieur de la septième enceinte n'est, en 1856 que de 196 habitants à l'hectare.

De 1856 à 1880, l'accroissement se fait selon un nouveau rythme accéléré de 29.000 habitants par an, correspondant à un taux d'accroissement de 1,55 % par an ; en 1880, la densité est déjà remontée à 290 habitants à l'hectare ; aussi, à partir de 1880, cet accroissement est-il moins rapide ; de 1880 à 1900, il est de 24.000 habitants par an correspondant à un taux moyen de 1 % ; de 1900 à 1910, l'accroissement n'est que de 16.000 habitants par an, correspondant à un taux moyen de 0,6 % ; de 1910 à 1920, l'accroissement moyen n'est plus que de 4.000 habitants correspondant à un taux moyen de 0,14 %.

En 1920, la population de Paris passe par un maximum, et le recensement de 1926 accuse une diminution de 20.000 habitants : on semble bien avoir atteint la saturation avec 370 habitants à l'hectare ; en outre, le développement et la concentration des affaires ont pour effet, notamment dans le centre de Paris, de faire transformer en locaux commerciaux, bon nombre d'immeubles affectés jusqu'alors à l'habitation, et de provoquer un reflux de population vers

les zones résidentielles de la banlieue.

Il faut s'attendre à une accentuation de ce mouvement dans l'avenir et, vraisemblablement, la courbe de population correspondant au noyau central de 7.800 hectares s'infléchira d'autant plus que seront plus commodes les communications entre le centre et les zones résidentielles.

Du point de vue purement humain, comme du point de vue social, on ne peut que désirer la décongestion du centre et la disparition de ses flots insalubres.

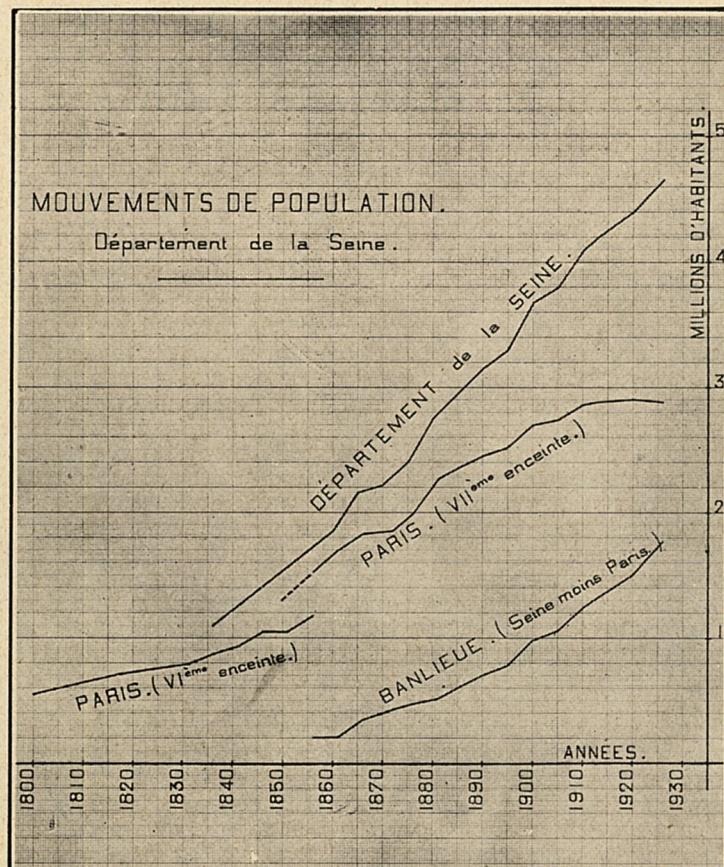
Si on considère le mouvement de la population résidant dans le département de la Seine, on constate que, depuis 1856, l'accroissement s'y est fait d'une façon continue à raison de 41.400 habitants par an, l'allure rectiligne du peuplement de l'ensemble du département indique bien que pour cette superficie on est encore loin de la saturation ; la période de 1914-1918 n'a même pas marqué son influence par un léger fléchissement comme l'avait fait la guerre de 1870..

L'accroissement ne pouvant plus se faire à l'intérieur des murs de la ville, c'est la banlieue qui a profité de l'afflux vers la capitale.

Si on ne considère que la proche banlieue elle-même (partie du département de la Seine, extérieure aux fortifications de la 7^e enceinte) on se trouve en présence d'une allure de peuplement qui dépasse de beaucoup tout ce qu'on avait vu avant 1850.

En 1856, après que Paris eut absorbé les 24 communes les plus proches, la population de la partie du Département de la Seine extérieure à Paris était de 175.000 habitants ; en 1926, elle était de 1.770.000 ; elle a décuplé en 70 ans ; le taux moyen d'accroissement est de 3,5 % par an ; et dans les zones immédiatement voisines de Paris, ce taux a été largement dépassé ; on conçoit qu'avec un accroissement aussi rapide, les municipalités se soient trouvées débordées et que les travaux d'urbanisme (viabilité, distribution d'eau, évacuation d'eaux usées, moyens de transports) n'aient pas toujours pu être dotés de moyens financiers suffisants pour s'adapter aux besoins et rendre la vie agréable ou même simplement commode.

Après avoir examiné la loi d'accroissement de population nous allons voir comment se sont



développés parallèlement les besoins de la population en matière de transport.

Nous avons reporté à la page suivante sur un graphique le nombre de voyageurs transportés annuellement par les omnibus, tramways et chemins de fer souterrains.

Avant d'interpréter l'allure générale de ce graphique, remarquons l'influence des phénomènes accidentels et passagers : 1867, Exposition Universelle ; 1870, guerre et siège de Paris, Commune ; 1878-1889-1900 Expositions Universelles ; 1914-1918 guerre.

Ces phénomènes entraînent des variations brusques qui se traduisent par des saillies ou des creux plus ou moins accentués dont la marque disparaît avec la cause qui les a fait naître ; ils ne sont pas de nature à modifier l'allure générale du graphique.

Il n'en va pas de même des modifications et renforcements de l'outillage des transports.

Nous avons vu dans un précédent article, qu'en 1855, toutes les exploitations de transports sont réunies en une seule sous la dénomination de « Compagnie Générale des Omnibus (C.G.O.) » qui dispose, au 1^{er} mars 1855, de 569 voitures et 3.285 chevaux ; au 1^{er} janvier 1856, le réseau comporte :

— dans Paris, 25 lignes avec un développement de 149 kilomètres exploitées par voitures à 17 places ;

— en banlieue, 28 lignes d'un développement de 195 kilomètres exploitées par voitures à 10, 12, 14 et 16 places.

Le nombre de voyageurs transportés pendant l'année 1855 est de 40 millions, ce qui représente 26 voyages par an et par tête d'habitant ; de 1855 à 1869, la progression est très régulière : sauf le petit soubresaut correspondant à l'Exposition de 1867. En 1869, le nombre de voyages par an et par tête d'habitant est de 60. Les années 1870 et 1871 accusent un fléchissement bien compréhensible consécutif à la suppression des services de banlieue pendant la guerre et le siège, et aux réquisitions pendant le siège et la Commune.

En 1875, l'activité est redevenue la même qu'avant la guerre ; c'est alors qu'apparaissent les tramways à chevaux ; ils répondent à un besoin, puisque le trafic des omnibus n'est pas affecté par les nouveaux venus et qu'ils continuent jusqu'en 1895 à transporter chaque année le même nombre de voyageurs (125 millions), bien que les tramways en transportent de leur côté 150 millions. En somme, à partir de 1875, le nouveau mode de transport, offrant des voitures à grande capacité et plus confortables, développe le goût du déplacement ; on constate que ce sont les lignes desservies par le matériel à plus grande capacité dont le trafic a le plus progressé.

En 1880, le nombre de voyages par tête d'habitant rapporté à la population du département de la Seine est de 87 ; en 1900, à la veille de l'Exposition, ce nombre est de 123.

En 1900, apparaît, avec le chemin de fer Métropolitain, un moyen puissant de transport ; on aurait pu croire qu'un coup sérieux allait être porté aux moyens de transports en surface ; on constate bien un léger fléchissement sur le trafic des omnibus, parce que ce sont toujours des omnibus à chevaux à vitesse lente et peu confortables avec leurs bandages métalliques martelant les gros pavés, mais par contre, le trafic des tramways s'accroît plus rapidement : là encore, le nouveau venu ne se présente pas comme un concurrent, mais sa présence même, accroissant les facilités de circulation, provoque un déclenchement dans l'accroissement des besoins.

Au fur et à mesure que se développent les moyens de transports et surtout les relations avec la banlieue, la population laborieuse se déplace vers la périphérie où elle trouve de meilleures conditions d'habitabilité, mais c'est surtout

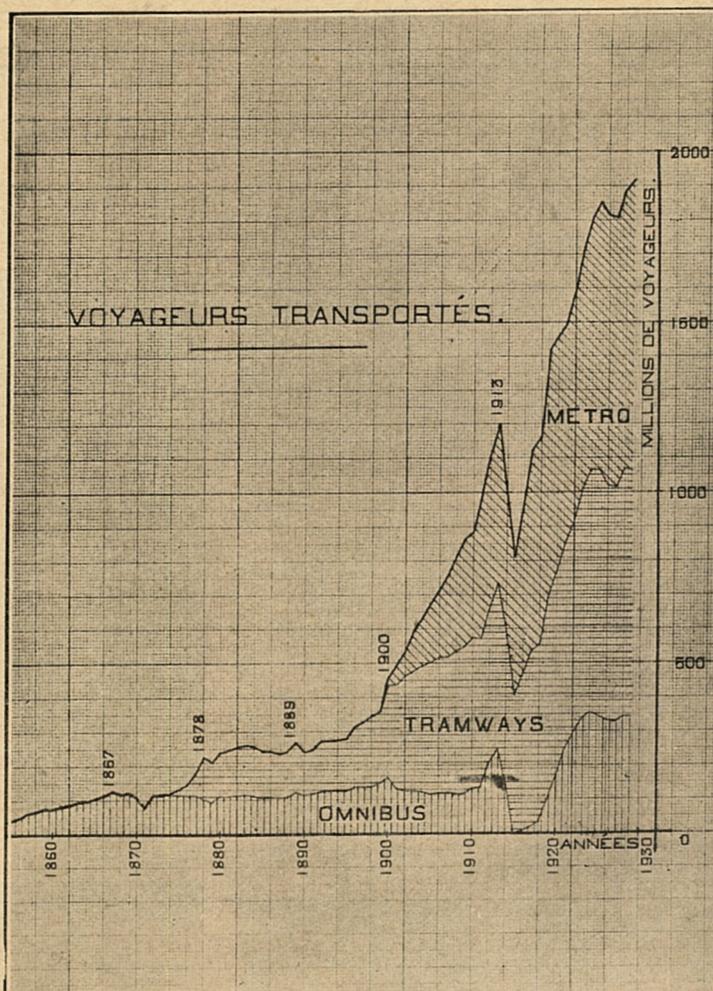
la concentration des affaires qui a contribué à provoquer cet exode vers la périphérie : l'extension de la zone résidentielle et, par conséquent, l'augmentation des distances à parcourir ont augmenté le besoin de chacun de recourir à des moyens de transport commodes et rapides.

C'est ainsi que, de 1870 à 1930, le nombre de voyages par an et par tête d'habitant, pour le département de la Seine est passé de 60 à plus de 400 ; et c'est surtout à partir de 1895 que l'accroissement de ce nombre est rapide.

En 35 ans, pendant que le nombre d'usagers s'accroissait seulement dans le rapport de 1 à 1,4, le nombre de voyageurs transportés variait dans le rapport de 1 à 7, ce qui permet de déduire que les besoins par tête d'habitant se sont accrus dans le rapport de 1 à 5.

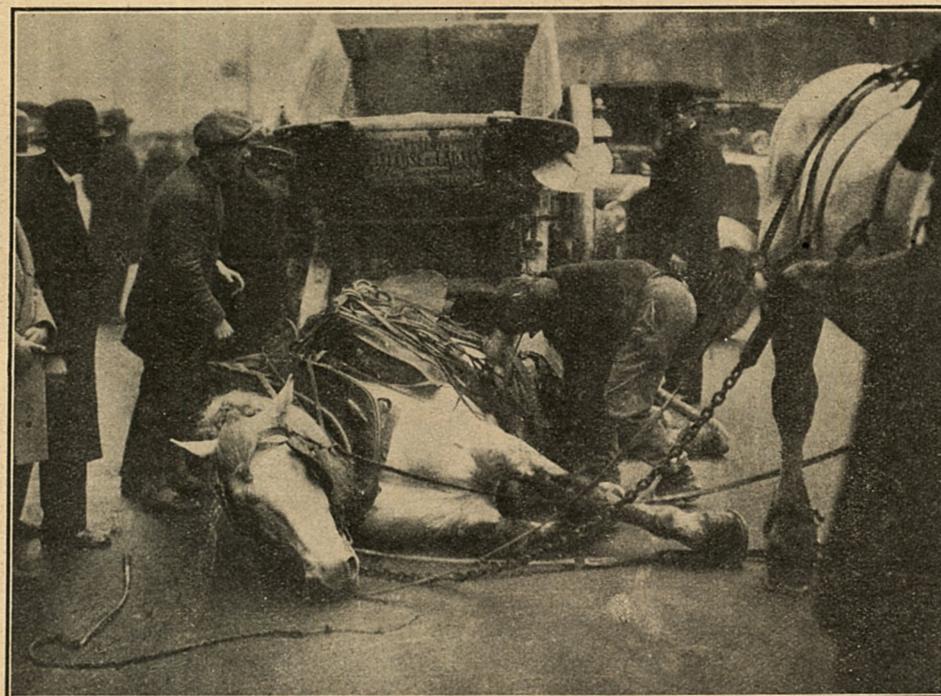
Comme nous l'avons fait pressentir plus haut, la concentration des affaires d'une part, l'exode des résidents vers la périphérie d'autre part, et aussi le désir d'aller toujours vite même aux heures où le temps a peu de valeur, sont autant de causes qui ne feront qu'augmenter le nombre et la longueur des voyages.

Quelles que soient les dispositions prises pour augmenter la quantité de produits fabriqués par l'Industrie des Transports (kilomètres-voitures ou kilomètres-places-offertes), il semble qu'on n'ait pas à craindre d'arriver de sitôt à la saturation, si la répartition de ces produits dans le temps et dans l'espace est bien réglée, et si en



même temps, on augmente leur qualité (vitesse et confort). (à suivre).

A. ROUSSEL,
Ingénieur à la Direction Générale
de l'Exploitation et des Services Techniques.



Les Embarras de Paris. — Accident pénible mais quotidien.

(Photo Keystone View Cy)



L'agent régulateur, képi et manchon blancs.

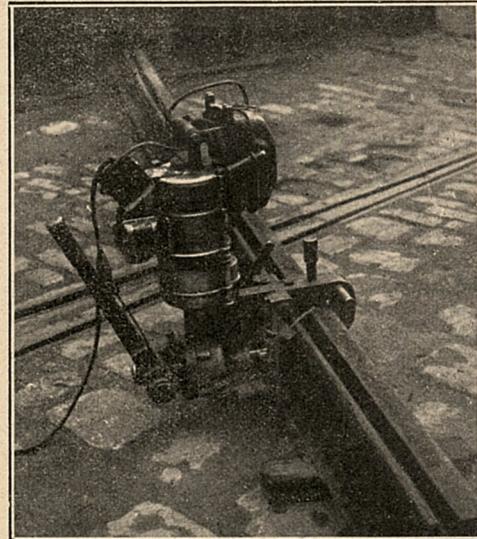
(Photo Keystone View Cy)

LES ÉTUDES TECHNIQUES

L'OUTILLAGE MÉCANIQUE DANS LES TRAVAUX DE CONSTRUCTION DE VOIES (fin)

Nous avons dit, dans le dernier numéro de cette revue que, dans le procédé de soudure à la presse, les extrémités des rails, étaient, pour le fraisage, rapprochées à 5 millimètres l'une de l'autre en actionnant les vis de la presse, il convient d'ajouter qu'on interpose une plaque dite « métallogène » ; on assujettit au joint le moule en 2 parties constitué par du sable à mouler cuit au four pendant trois heures et contenu dans des carcasses de tôle. On place ensuite dans un creuset de tôle garnie de magnésie la charge de soudure, la poudre chimique d'allumage qui s'enflamme au contact d'une allumette. Dès que la réaction est opérée dans le creuset, on débouche celui-ci ; le métal en fusion s'écoule dans le moule et au bout de quatre minutes quelques tours sont donnés aux vis de la presse, pour rapprocher les extrémités des rails. La soudure est opérée. Il n'y a plus qu'à laisser refroidir lentement. On procède ensuite à l'ébarbage de la soudure, à la rectification du profil du rail au moyen de la lime fraiseuse.

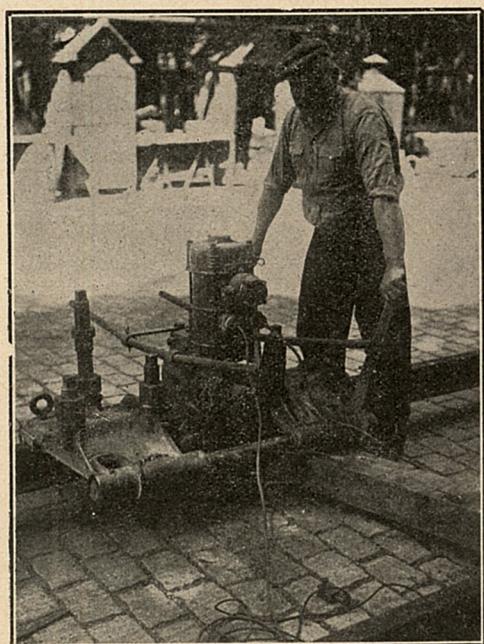
Dans la soudure dite « intercalaire » on ne peut employer la presse puisque les voies sont attachées. La portion de soudure est plus forte que dans le cas précédent. Le moule étant placé au droit du joint, on chauffe au rouge les extrémités des rails écartées à un centimètre l'une de l'autre par un sciage préalable, au moyen d'un appareil de préchauffage à essence. Puis la coulée est opérée comme dans le cas précédent.



Une fraiseuse électrique

après avoir eu leurs extrémités rafraîchies par des coupes faites à la scie, doivent être l'objet d'un nouveau perçage pour l'entretoisement. Le perçage s'effectuait autrefois à la main au moyen d'un cliquet fixé au rail par un C et des cales diverses d'un montage long et méticuleux.

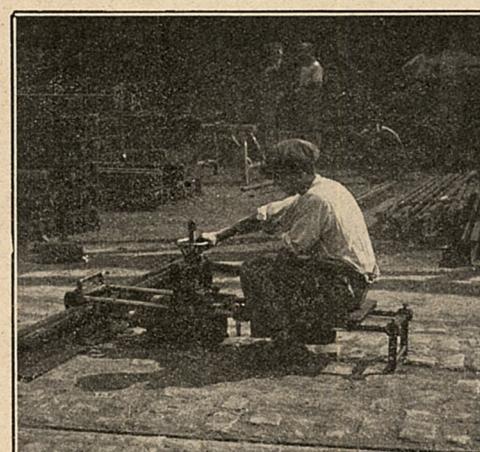
Nous avons remplacé cet attirail désuet par la perceuse électrique portative. Etudiée spécialement pour le perçage sur place des rails, elle se compose essentiellement d'un moteur de 1 CV. à carter en aluminium. L'arbre de l'induit porte une démultiplication, deux pignons d'angle transmettent le mouvement de rotation au porte-forêt qui manœuvre au moyen d'une crémaillère commandée par une roue à rochet. Une griffe en acier et un volet mobile maintenu par des pousoirs à ressort permettent de fixer rapidement la machine au rail. Pour la mise en marche, il suffit de tourner un interrupteur.



Une fraiseuse en action.

Fraiseuse à rails. — En général l'opération de fraisage des abouts de rails est faite à la fraise à mains actionnée par 4 hommes de l'équipe de soudure. Dans le but de supprimer cette manœuvre fatigante, nous avons étudié et mis en service une fraiseuse mécanique comportant un moteur électrique de 2 CV. Le mouvement est transmis par pignons d'angle à une vis sans fin qui entraîne une couronne dentée à l'intérieur de laquelle est fixée la fraise à double face taillée. La machine est fixée rapidement aux rails par des griffes montées sur volets mobiles.

Perceuses électriques. — Les rails sont percés aux Ateliers de la Voie dans des forgeries comportant chacune une batterie de 7 machines, mais il reste encore un nombre assez considérable de trous à percer sur les chantiers notamment au cours des travaux de renouvellement. Les rails, dont le degré d'usure permet le réemploi,



Perçage d'un rail à la main.

Scie à rails. — Le sciage des rails est aussi une opération fréquente dans les travaux de pose de voie. Lorsqu'il est question de faire quelques coupes isolées, par exemple, pour raccorder la voie courante aux appareils de voie, le sciage peut être fait à la scie à main. Mais dans les travaux de renouvellement où les rails précédemment éclissés peuvent être réemployés après avoir supprimé les tronçons martelés, la série des

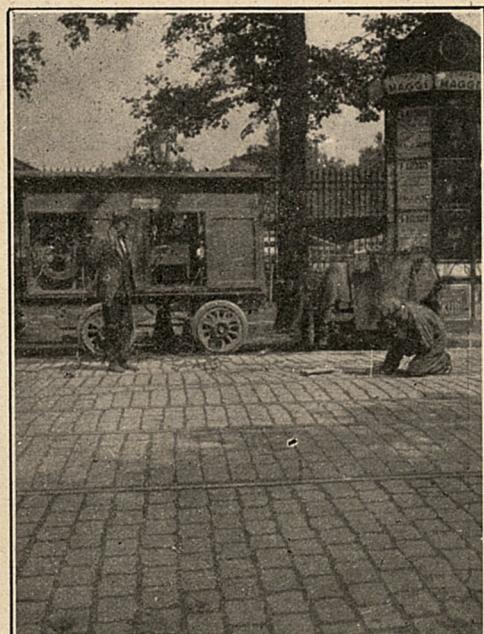
coupes à faire constitue un travail long et onéreux.

Pour activer l'opération du sciage, nous avons construit une machine à scier qui se compose essentiellement d'un bâti léger monté sur galets de roulement, supportant un moteur électrique de 2 CV, lequel actionne par l'intermédiaire d'une boîte de démultiplication deux bielles auxquelles sont fixés deux porte-scie.

Cette machine, surveillée par un homme, permet de scier dans le même temps deux rails parallèles placés à l'écartement normal de 1 m. 44.

Postes de soudure électrique à l'arc. — La soudure électrique est le procédé de soudure autogène qui consiste dans l'utilisation de la chaleur dégagée par l'arc électrique. Pour nos travaux, on le fait jaillir entre la pièce à souder ou à réparer et l'extrémité d'une électrode constituée par une baguette métallique de même nature. Elle a un diamètre de 2 à 6 millimètres une longueur de 35 à 45 centimètres et est recouverte d'un enduit de composition diverse non conducteur qui forme sur le bain en fusion un désoxydant.

Le Service de la Voie, la soudure électrique est quotidiennement employée pour souder les éclisses aux rails ou aux pièces coulées des appareils de voie divers, celles des joints dans les courbes de faible rayon ou en acier au manganèse, les connexions, et enfin, pour l'entretien



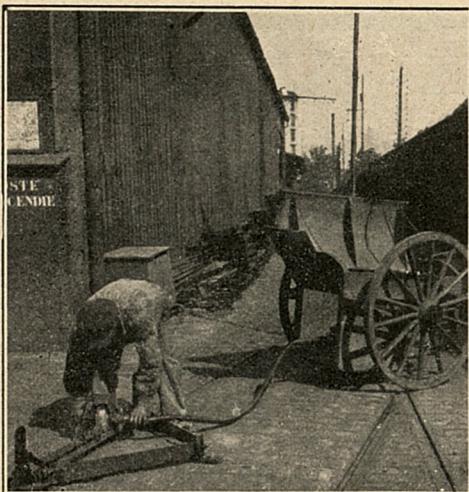
Poste de soudure.

des appareils par le rechargement des surfaces de roulement usées, en y déposant un métal de même nature, ou par soudage des pièces brisées.

Le poste de soudure se compose essentiellement d'un moteur à essence ou électrique de 10 CV. à 1.450 tours-minute accouplé à une génératrice spéciale dont le débit maximum est de 225 ampères pour une tension de 25 à 30 volts. Un tableau de distribution comporte tout l'appareillage ordinaire, ampèremètre, voltmètre fusibles, etc...

Le groupe est disposé sur une remorque automobile.

Deux ouvriers spécialistes sont affectés à chaque groupe, ils se relaient à tour de rôle dans le travail de soudure et de meulage. Le soudeur se protège le visage contre les radiations de l'arc avec un masque muni de verres de couleur qu'il tient à la main. A ce sujet, il est recommandé



Machine à meuler à commande flexible.

de ne jamais regarder même à distance l'arc électrique, sans être muni de lunettes à verres fumés, les rayons projetés par cet arc provoquent des conjonctivites douloureuses.

Pour souder, l'un des pôles est relié à la pièce à souder, l'autre pôle est relié à la pince porte électrode. Le soudeur provoque la formation de l'arc électrique en approchant l'électrode à quelques millimètres de la pièce à souder ; l'électrode fond ; en lui donnant un mouvement giratoire on forme le cordon de soudure. La soudure des écisses est faite dans le but d'assurer la parfaite tenue du joint et de supprimer les connexions en cuivre. On soude l'éclisse aux rails sur toute sa longueur à la partie inférieure, et par six points de dix centimètres à la partie supérieure. Toutefois par raison de sécurité, 4 boulons d'éclisses sont laissés en place après soudure. Une paire d'éclisses est soudée en une heure environ.

Les connexions des joints de dilatation des voies en accotement, et celles de la voie courante sont également soudées à l'arc.

Leur résistance mécanique est mesurée au moyen d'un dynamomètre étudié et confectionné par nos soins. Il importe en effet, que la connexion soit parfaitement soudée au patin des rails pour éviter toute perte de courant et par suite les effets dûs à l'électrolyse.

Dans les bifurcations, les traversées de voies, les croisements de rails ou coeurs, pour éviter les chocs que produiraient les roues des tramways aux points d'intersection des rails, les gorges possèdent un remplissage en rampe douce sur lequel les roues prennent appui par le mentonnet au lieu du bandage. L'usure de ces rampes est relativement rapide, le mentonnet ou boudin y creuse un sillon et les bandages en passant sur les gorges produiraient des chocs dont les effets amèneraient la détérioration des appareils, l'ébranlement de la fondation, si le profil primitif des gorges n'était périodiquement reconstitué.

Avant que l'usure soit prononcée au point d'amener le contact des bandages sur les tables de roulement, il est procédé au rechargement de ces gorges par apport de métal, le profil primitif étant rétabli par un meulage soigné.

Les opérations de rechargement sont effec-

tuées surtout la nuit et le jour, partout où cela est possible. Elles comprennent non seulement la rectification du profil de remplissage des gorges, mais aussi toutes les réparations qui se présentent intéressant les aiguillages, la reconstitution des pointes de coeurs usagées, le rechargement des contre-rails de courbes, le soudage des pièces brisées.

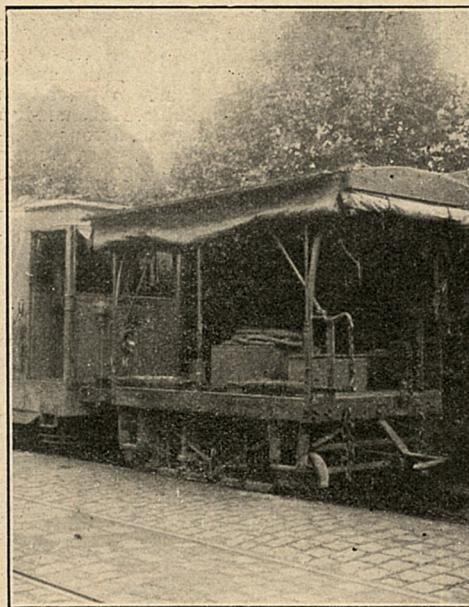
L'entretien des appareils de voie par ce procédé est très économique, puisqu'il supprime les frais de viabilité, de pose et de dépose et les embarras de circulation.

Pour être efficace, l'opération de rechargement doit être faite d'une façon très soignée. Les pièces à souder sont débarrassées de toutes souillures à la brosse métallique, le métal d'apport est déposé par cordons successifs et arrosé pour combattre l'échauffement de la pièce. Après la fusion de chaque électrode, la scorie est détaillée au marteau à piquer.

Deux coeurs d'appareils par poste et par nuit sont remis en parfait état.

Machines à meuler. — Nous utilisons deux modèles d'appareils de meulage.

1^o Les appareils à commande flexible, pour les menus travaux d'entretien, tels que le dressage de tables de roulement aux joints, la suppression des cuvettes sur ces tables et de l'usure ondulatoire lorsqu'elle apparaît sur de faibles longueurs.



Un lorry à rabots remorqué par une motrice.

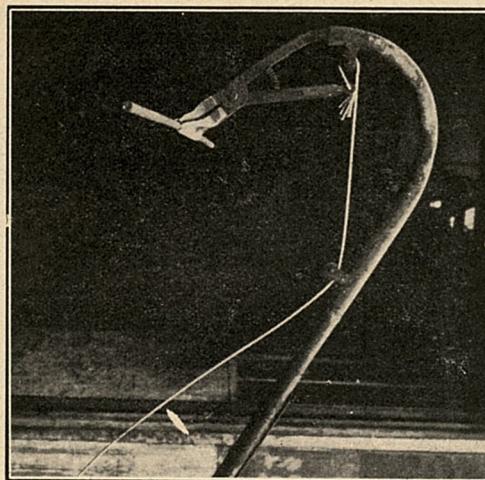
Ils comprennent essentiellement un moteur électrique de 3 CV, sur l'arbre duquel s'emmante, par un cône Morse, une transmission flexible constituée par des ressorts en spirales sous gaine ; la meule est montée à l'autre extrémité et est conduite à la main. Le tout est disposé dans une charrette spéciale.

2^o Les appareils de meulage montés sur châssis rectangulaire de 2 m. x 1 m. 50, composés d'un moteur électrique de 5 CV, fixé sur le carter du mécanisme de translation reversible de la meule. Celle-ci a une course longitudinale de 1 mètre. Le châssis repose sur la voie au moyen de trois galets disposés en triangle ; en outre deux roues caoutchoutées, placées sur un essieu dont les fusées sont excentrées, permettent la prise en remorque de la machine.

Les vis latérales orientent le châssis suivant l'angle de croisement à rectifier.

Avec cet engin, on obtient un dressage parfait des tables de roulement et de la surface du remplissage des gorges.

Prise de courant sur fil de Trolley. — Toutes les machines-outils de chantiers que nous venons de décrire, dont les moteurs sont alimentés par le courant de traction, ne peuvent être d'un rendement avantageux que si leur marche est continue ; en outre, la présence en permanence d'une prise de courant directe sur le fil de trolley ne doit pas être un obstacle à la bonne marche de l'exploitation des lignes de tramways.



Dispositif de prise de courant sur fil de trolley.

Nous avons résolu ce problème en imaginant un dispositif très simple. Il se compose essentiellement d'une pince en aluminium dont les mâchoires, de 25 centimètres de longueur, sont évidées cylindriquement. L'une des branches de la pince est prolongée en col de cygne fixé à une perche de 6 mètres de long ; l'autre branche qui est mobile se manœuvre par un cordon de tirage. Un ressort à boudin placé entre les deux branches assure la fixation constante sur le fil de trolley, sans gêner aucunement le passage des roulettes des perches de voitures.

Ce dispositif est également utilisé pour les signaux « Attention » des chantiers.

Machine à raboter l'usure ondulatoire. — Il est évident que la douceur du roulement des voitures ne peut exister que si les tables de roulement des rails offrent une surface rigoureusement plane.

Or, cette surface se trouve déformée à la longue sous l'effet d'une usure spéciale, connue sous le nom d'usure ondulatoire, dont les causes ne sont pas à l'heure actuelle nettement définies, mais dont les effets, préjudiciables à la solidité du matériel roulant, compromettent également celle de la fondation des voies.

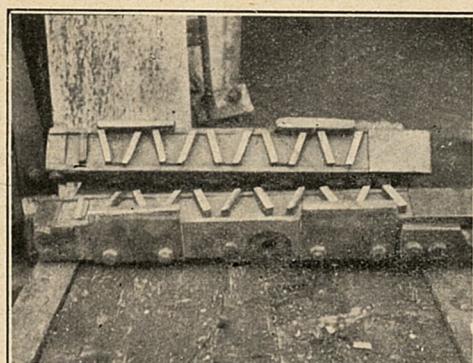
L'usure se présente sous forme d'ondulations dont les sommets sont ces stries brillantes transversales, espacées de quelques centimètres, que l'on aperçoit en certains endroits sur les rails.

On fait disparaître ces ondulations au moyen de la raboteuse à rails, constituée par un lorry de 2 m. 50 de longueur, le châssis supporte 4 rabots spéciaux dont chacun possède 10 lames en acier extra dur. Deux des rabots sont utilisés en marche avant, les deux autres pour la marche arrière. La pression utile sur les rabots est faite par des leviers munis de contrepoids.

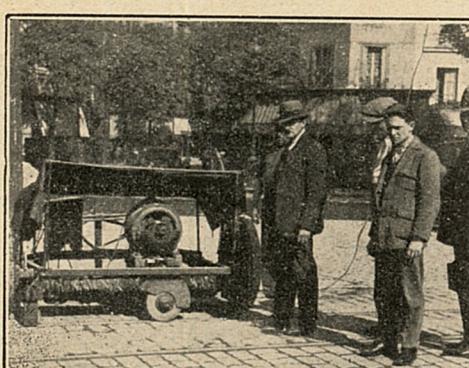
D'un réservoir d'eau partent des ajutages pour faciliter le rabotage et combattre l'échauffement des lames de rabot.

Le lorry est remorqué par une motrice équipée pour marcher à une vitesse de 4 kilomètres à l'heure.

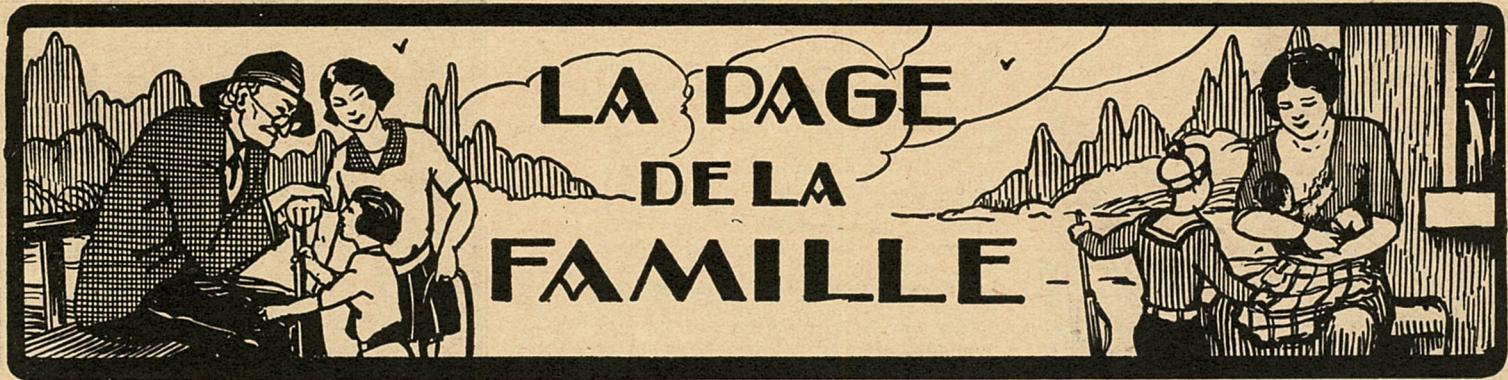
La longueur moyenne de voie simple rabotée par machine et par nuit est de deux cents mètres environ.



Rabots avec leurs dix lames, pour corriger l'usure ondulatoire.



Appareil de meulage sur châssis.



VERS LE BONHEUR PAR LES ENFANTS (suite)

Le Métier (Suite)

Le contrat d'apprentissage.

Après avoir bien réfléchi, vous mettez votre fils en apprentissage. Demandez à son patron de signer avec vous un « contrat d'apprentissage ». Acceptez de le signer, si c'est lui qui vous le propose.

Beaucoup de pères de famille ont la crainte d'un contrat. Beaucoup de patrons n'en veulent pas. Les uns et les autres ont tort.

Le contrat d'apprentissage ne présente que des avantages pour le patron, pour l'apprenti et pour son père, si les uns et les autres sont de bonne foi et veulent faire une bonne œuvre qui est en même temps une bonne affaire.

Vous voulez faire apprendre un métier à votre enfant. Vous avez besoin d'être sûr que son patron le lui apprendra et en fera un bon ouvrier : le contrat vous donne une garantie que votre fils deviendra un bon ouvrier.

Le patron sait bien qu'un bon ouvrier, payé cher, lui rapporte plus qu'un médiocre ouvrier à bas prix. Il veut donc de bons ouvriers et il ne peut les avoir que s'il fait de bons apprentis, le contrat lui assure que votre enfant sera un bon apprenti.

Nouveaux devoirs.

Quand votre enfant est en apprentissage, vous n'êtes pas décharge de vos obligations en ce qui concerne son travail. Vous avez pour devoir de vous assurer qu'il donne satisfaction à son patron et que son patron lui apprend bien réellement son métier.

L'apprentissage est une des périodes les plus importantes de la vie de l'enfant ; c'est celle pendant laquelle se décide son avenir ; toutes vos attentions, tous vos soins des années précédentes seraient presque sans résultat si vous cessiez de vous occuper de lui minutieusement.

L'atelier.

L'atelier est un lieu qui a une grande influence sur la formation morale et professionnelle des jeunes gens.

Si vous avez placé votre enfant dans un atelier où il travaille sous la direction de son patron seul, vous avez beaucoup de chances pour qu'il n'ait sous les yeux que de bons exemples et pour qu'il apprenne bien son métier.

Mais s'il est dans l'atelier en contact avec plusieurs ouvriers, il risque de voir bien des choses, d'entendre bien des paroles qui sont, pour sa moralité, un véritable danger et aussi de prendre de mauvaises habitudes professionnelles. C'est un mal qu'il est presque impossible d'empêcher quelle que soit la bonne volonté du patron.

Le respect envers l'apprenti.

Il y a des ouvriers qui n'ont pas le respect de l'enfant. Ils ne comprennent pas le mal qu'ils lui font quand ils tiennent en sa présence des propos qu'ils ne devraient jamais tenir nulle part, mais à plus forte raison devant un enfant ou encore quand ils lui rendent ses débuts difficiles par leur mauvaise volonté ou leurs moqueries.

Ce mal serait irréparable si vous ne cherchiez à le connaître pour le combattre, et vous ne pouvez le combattre qu'en continuant à vous intéresser chaque soir à ce qu'a fait votre enfant dans la journée, comme vous avez dû le faire quand il allait à l'école.

La conduite de l'apprenti.

Exigez que votre enfant rentre à la maison dès qu'il sort de l'atelier. La promenade dans les rues n'est pas indispensable à sa santé ; elle n'est pas bonne pour sa tenue et ses manières.

Lorsqu'il est rentré à la maison, lorsqu'il a rendu les services que vous pouvez lui demander, parlez avec lui, soit en faisant un travail en commun, soit à la table de famille. Habituez-le à vous dire tout ce qu'il a remarqué, à vous expliquer tout ce qu'il a appris. Faites que sa journée vous soit connue comme si vous l'aviez suivie pas à pas.

Ainsi, tout en prenant bien garde d'exagérer l'importance de ce qu'il vous dira, vous lui donnerez de bons conseils, vous lui signalerez les fréquentations qu'il faut éviter, vous lui direz comment il faut qu'il fasse en diverses circonstances, vous lui expliquerez franchement ce qu'il faut qu'il sache sur des questions mal comprises ou inquiétantes.

Accord entre la famille et le patron.

Tenez-vous en rapports fréquents avec son patron ou avec ses chefs. Allez les voir de temps en temps. Demandez-leur comment votre enfant travaille, quels défauts on a remarqués en lui. L'intérêt que vous prendrez au travail et à la conduite de votre enfant vous fera estimer et cette estime fera qu'on s'intéressera davantage à lui.

Les débuts de l'apprentissage.

Il faut craindre que votre enfant se décourage pendant les premiers temps de son apprentissage. Jusque là, il n'a travaillé manuellement que pour se distraire ; ce travail a été un amusement. Maintenant c'est un devoir.

Il n'avait vu que les beaux côtés du métier qui lui a plu ; maintenant il en voit les inconvénients, car tous les métiers ont les leurs.

Les débuts sont difficiles ; encouragez-le. Donnez-lui de bons conseils pour qu'il se conduise à l'atelier de manière à gagner la sympathie de son patron ou des ouvriers auprès desquels il travaille.

Faites-lui bien comprendre que rien ne vient sans peine.

Devoirs de l'apprenti.

Dites-lui de respecter son patron, de n'en jamais dire du mal, de se montrer discret, de prendre ses intérêts en toutes circonstances ; habituez-le à considérer un outil comme un objet précieux et à économiser la matière qu'il travaille.

Soutenez sa volonté de résister aux mauvais exemples et s'il a auprès de lui d'autres apprentis, recommandez-lui de vivre avec tous en bonne harmonie, mais de ne faire ses amis que de ceux qui en sont dignes par leur bonne conduite.

Le début de l'alcoolisme.

Quand votre enfant entre en apprentissage, il a déjà reçu, de vous ou des personnes qui s'y intéressent, beaucoup de conseils ; il sait ce qu'il doit faire, mais il n'a peut-être pas la volonté pour faire ce qu'il doit faire et pour ne pas faire ce qu'il ne doit pas faire.

Il est tenté d'imiter les hommes et surtout ceux qui ont de mauvaises habitudes. Recommandez-lui de ne pas négliger les règles de l'hygiène qui sont si importantes pendant le travail. Parmi les mauvaises habitudes qu'il est exposé à prendre, il y a celle de boire très fréquemment. Dites-lui que si l'ouvrier boit souvent, c'est plus par habitude que par véritable besoin ; s'il a parfois la gorge sèche, il se désaltérera en se rinçant la bouche avec un peu d'eau sans l'avaler. Les boissons alcooliques ou excitantes : vin, thé, café, ne désaltèrent pas ; au contraire.

Ce qui est plus grave encore, c'est de s'arrêter en allant au travail ou en revenant pour boire le vin blanc. Il sera tenté de le faire parce que cela le grandit à ses yeux et lui fait sentir mieux son indépendance, mais ce sera peut-être son malheur.

« Boire donne soif », dit le proverbe. « Qui a bu boira », dit un autre. L'alcoolisme est le plus grand ennemi de la classe ouvrière ; il ruine tant de familles qui auraient pu être heureuses. Il commence par cette habitude de boire souvent à l'atelier et de « prendre un verre » en sortant.

Ne buvez pas vous-même sans besoin et dites bien à votre enfant qu'il est plus facile de ne pas prendre cette habitude que de s'en corriger ensuite.

Le tabac.

Fumer est devenu plus que jamais une mode. C'est une mode détestable, coûteuse, dangereuse. Elle n'avait atteint, jusqu'à ces dernières années, que les hommes. Elle a maintenant gagné les jeunes gens, les enfants ; elle tend à se répandre chez les femmes et les jeunes filles.

Ayez la volonté de vous en affranchir.

Vous avez commencé en cachette, par curiosité, parce que c'était défendu. Vous avez trouvé cela très mauvais, mais le désir de paraître un homme vous a fait continuer et maintenant vous êtes l'esclave de votre habitude.

C'est une gêne pour les personnes qui vous entourent. Vous dépensez de l'argent que vous pourriez employer à des choses utiles ou agréables dont toute la famille profiterait. Vous vous rendez malade peut-être sans vous en apercevoir. Votre mémoire s'affaiblit, vos yeux sont irrités, votre cœur bat mal, votre gorge est sèche : le tabac augmente tous ces malaises, s'il n'en est pas directement la cause.

Si vous ne pouvez plus renoncer à cette habitude, engagez du moins votre enfant à ne pas vous imiter ; montrez-lui les inconvénients dont vous êtes victime.

Surtout ne lui offrez pas vous-même des cigarettes ou du tabac. Songez que, en faisant cela, vous vous rendez coupable comme si vous lui donniez, de parti pris, une maladie en apparence peu grave, mais qui sera pour lui, à côté d'un plaisir faux, une cause de dépense, de désagréments et d'affaiblissement de sa santé.

Remarquez que de toutes les mauvaises habitudes que peut contracter votre enfant, celle de fumer est à son âge, avec celle de boire, une des plus dangereuses pour sa santé. C'est aussi la plus ridicule, la plus difficile à corriger, et une des plus coûteuses. (à suivre).

A. BOSTSARRON,
Inspecteur de l'Enseignement Primaire.

CROQUIS D'AUTREFOIS

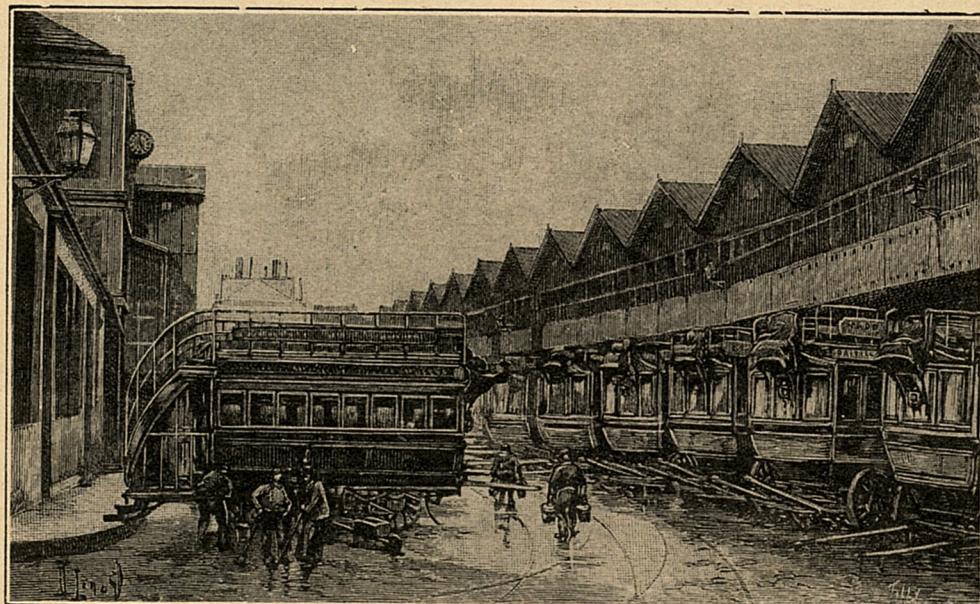
Le Dépôt d'Omnibus de Bastille (C.G.O.), en 1889

Nous voici devant la porte du dépôt de la ligne Bastille-Madeleine, situé boulevard Bourdon. Nous voulons entrer, mais aussitôt un gardien se précipite sur nous en criant : « On n'entre pas comme ça ! Avez-vous une permission en règle ?

Nous l'avions prévu. Nous exhibons une lettre de la Compagnie et nous pouvons entrer dans ce dépôt si bien gardé.

Comme on pénètre plus facilement au musée du Louvre !

Plus loin l'on ferre. Le maréchal-ferrant m'apprend que le pavage en bois fatigue beaucoup plus le fer du cheval que le pavage en pierre. Sur le premier tout le sabot porte et le sable que l'on jette lime absolument le fer. Aussi, les chevaux qui travaillent sur des lignes pavées en bois doivent-ils être ferrés tous les huit jours, tandis que sur le pavage en pierre une partie seulement du sabot touche et les chevaux n'ont besoin d'être ferrés que tous les 20 jours.



Le Dépôt de Bastille (C.G.O.), à cinq heures du matin
(Collection Georges Hartmann)

La vue générale du dépôt est très curieuse ; mais, pour en jouir il faut avoir le courage de se lever à quatre heures du matin.

A droite, sont rangés tous les omnibus à quarante places et, en face, tous les tramways de la Bastille-Pont de l'Alma et de la Bastille-Porte Saint-Ouen.

A quatre heures et demie, nous arrivons ; toute une armée de palefreniers, piqueurs, infirmiers, etc., est sur pied. On se hèle, on s'interpelle.

« Ohé ! lourdaud ! Y « pionce » encore, c'feignant-là ! J'vas l'asticoter ».

Nous suivons « l'asticoteur ». Je pénètre dans une écurie où 24 chevaux peuvent tenir à l'aise, il n'y en a que sept quand nous entrons, deux sont couchés, enveloppés dans des couvertures. Ce sont des « bronchiteux ». Un autre est entouré de paille et les quatre autres ont les jambes de derrière éreintées.

C'est l'infirmerie !

Dans la soupente, les palefreniers s'étirent ; mais le camarade est venu les rappeler à l'ordre et ils vont conduire les chevaux au bain de pied.

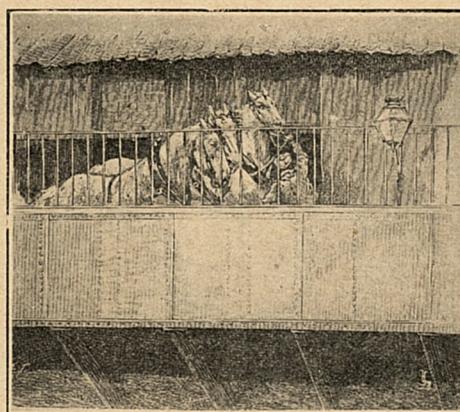
Tout le monde a sa besogne déterminée d'avance. Les uns lavent les voitures et battent les banquettes ; les autres, dans les écuries, pansent les chevaux.



La ligne qui faisait de l'argent en 1889

par infiltration, et, naturellement, on s'est empressé de faire filer les chevaux.

Il est onze heures ; le déjeuner est sonné. Nous retournons dans l'infirmerie ; les palefreniers sont en train de déjeuner sur une brouette ; déjeuner modeste : du pain et du fromage ! Il y en a pourtant un,



Les Chevaux au premier étage

décoré de la médaille du Tonkin, qui mange du riz ; souvenir, sans doute, du régiment.

Ce sont eux qui ont la garde des chevaux malades ou mis au repos.

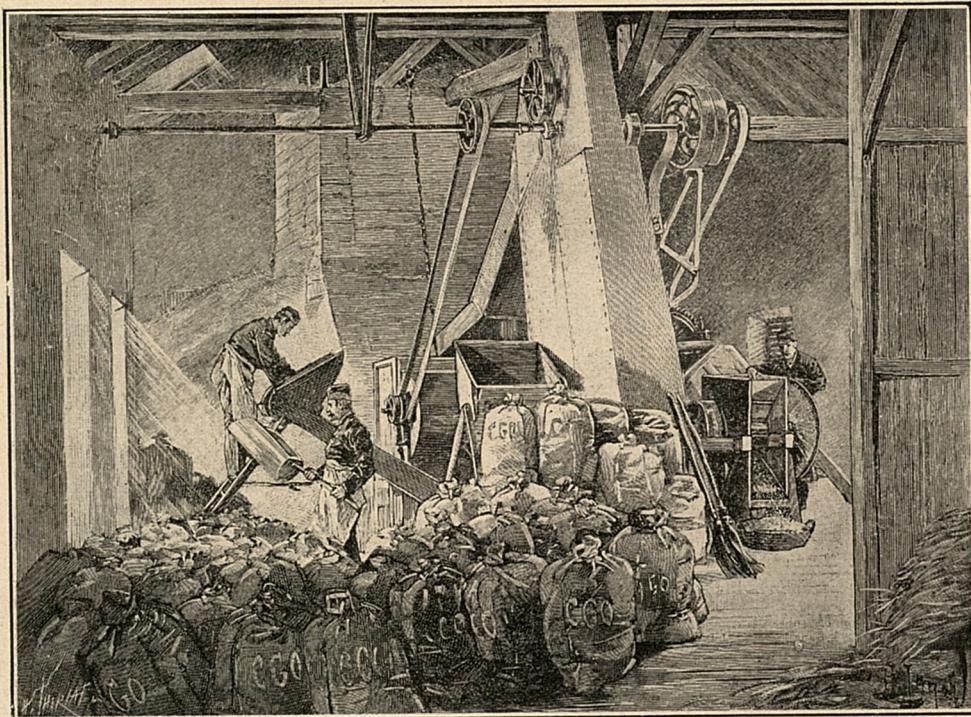
Les chevaux du dépôt sont des bêtes solides, qui ont une valeur de 1.000 à

Continuons notre visite dans le dépôt. Ici, on nettoie les colliers, les harnachements ; plus loin, on donne des lavements aux chevaux malades ! tout ce monde s'agit, remue, crie et jure : c'est une véritable fourmilière en pleine activité ! et notez que la même animation règne dans les 55 dépôts (la Compagnie n'a pas moins de 1.800 voitures et dans les écuries, on compte 12.200 chevaux).

Nous voici devant les harnais, devant les colliers, tous symétriquement alignés ; ils attendent la descente des chevaux, car ici il y a des écuries très spacieuses au premier étage. Rien n'est amusant comme de voir les chevaux se promener sur leur balcon et contempler d'un œil bonasse — j'allais dire le sourire aux lèvres — les pauvres diables d'hommes de peine qui suent au lavage des voitures. Quand celles-ci sont propres, nos braves coursiers descendent, trois par trois, une pente très douce qui les amène dans la cour du dépôt.

— Au moins, dis-je au chef, voilà des bêtes qui ne craignent pas l'inondation !

— Il n'en est pas de même au Boulevard Contrescarpe, me répond-il ; là, vous verrez des écuries en contre-bas qui se trouvent à peu près à quatre ou cinq mètres au-dessous du niveau de la Seine. Lors de la dernière crue, l'eau est arrivée



La Salle des Concasseurs

(Collection G. Hartmann)



Les fumiers des écuries sont portés au Canal



La Soupente



Le Repas des Palefreniers

1.100 francs, et qui, hors d'usage pour le travail pénible de l'omnibus, sont vendus de 200 à 250 francs...

Chaque cheval coûte en nourriture 1 fr. 95 par jour. Pour avoir une idée exacte de l'alimentation des chevaux d'omnibus, il faut visiter la salle de consommation du dépôt. Dans les caves, éclairées par des petites fenêtres, des hommes apparaissent. Ils appuient sur les silos d'où sortent en pluie des gerbes de grains. Ces grains tombent dans des wagonnets à bascule, roulés par des manœuvres et sont jetés dans des draines.

Il passe chaque jour dans les silos 7.955 kilogrammes de grains (maïs et avoine).

BERTOL-GRAIVIL
(*L'Illustration* - 1889)



LES JOIES DE LA TABLE

LE CHANT DES HORS-D'ŒUVRE

Après nos joyeux Réveillons, les Bêtes se vengent...

Ce que dit l'escargot...

Par douze, ils étaient là... qu'on retirait du gril...
L'air était embaumé par l'ail et le persil,
Et, convive inspiré par la sainte besogne,
Je rêvais doucement au terroir de Bourgogne
Où l'escargot naïf grandit sous les vieux ceps...
D'une main machinale essayant le forceps,
Je bénissais tout bas notre Mère-Nature
Qui met tant d'agrément dans notre nourriture...
Puis, du cœur attendri (que l'on se sent — ma foi ! —
Quand on va dévorer un plus faible que soi)
Je plaignais l'animal pour son martyre injuste...
Après quoi... j'apprêtais la lèvre qui déguste ;
Quand, tout à coup, voilà — *dictu horribile !*
Voilà que l'escargot... se mit à me parler !
— Ah ! son discours... Il faut que je vous le répète :
« Quoi ? C'est toi qui me plains, — ironisait la bête, —
Or ça, te crois-tu donc, bipède mendigot,
L'égal en liberté du modeste escargot,
Qui, suivant son humeur, nomade ou sédentaire,
Peut, sur tous les terrains vivre en propriétaire,
Et, transportant sur lui tout son petit confort,
Est toujours sûr d'un gîte en arrivant au port.
Est-ce lui qu'on entend — même en ces temps de crise —
Chanter qu'il a perdu « Sa vieille Maison Grise... » ?
— Non ! La sienne le suit, à travers les tracas,
Pour le soleil, ombrelle, et, pour la pluie, en-cas.
Libre, ainsi, dans un monde où chacun vit esclave,
Il peut, en y passant, le flétrir de sa bave,
Et, quand il a vécu, sans prétendre au record,
S'il n'a plus rien à faire, il ne fait rien... Il dort !
Aussi, dès que Décembre aux mortelles froidures
Traque les vagabonds et flétrit les verdures,
Que fait-il pour rester à l'Hiver étranger ?
— Il mure sa bicoque... et s'abstient de manger...
Car, devant le buffet, si notre appétit danse,
Lui, ce sage, il retient sa faim pour l'abondance
Et, tout en attendant le retour du gramen,
Il rit d'un genre humain, serf de son abdomen...



Mais, quoi ?... ce fort, n'a-t-il nul travers qui le blesse ?
Et ne connaît-il pas l'adorable faiblesse ?

— Ah ! Qui nous chantera votre *Tantum Ergo* !

Singulières amours dont naît un escargot ?

Et qui nous redira l'effarant stratagème

De ce Narcisse obscur, se fécondant lui-même ?

Et réduisant l'Amour — qu'on dramatise, hélas !

Au simple jeu d'espouf... où l'on retourne un as !...

Ainsi plus de gros mots, plus de drame adultere :

« Liberté, Libertas ! » — chante ce solitaire ;

Et, s'il lui vient morbleu ! l'humeur de bambocher,

Il bamboche à son gré... sans jamais découcher !...

Or, l'Homme, ce jobard aux sottises sans bornes,
Vous fait le plaisantin pour parler de ses cornes :
Comme si c'étaient là des cornes !... — Que non pas !
Ce sont des yeux, Monsieur, brandis à bout de bras ;
Des yeux dont le regard scrute... renifle... et tâte,
Pour un élan plus sûr... vers des bonheurs sans hâte,
Des yeux qui, s'il vous voient, Messieurs, en vérité,
Se retournent... d'un air tout à fait dégoûté !!!

...Ah ! oui, retourne-toi ; vite en toi-même rentre ;
Car l'Homme va venger ton injure à son ventre.
Vois déjà ce foyer flamber d'un feu vermeil :

C'est l'appel du bûcher !... C'est l'adieu du soleil.

— Ces parfums d'herbe fine exhalant leur arôme ?

C'est l'envoi du Printemps pour les morts qu'on embaume !

— Déjà voici grêler les averses de sel

Et c'est la nuit d'angoisse et le *Mane, Thecel*

Où, pressentant l'apprêt d'une mort assassine,

Les escargots à jeun pleurent dans la bassine,

Jusqu'à l'instant d'horreur où le geste final

Va les précipiter... au gouffre intestinal !!!

Et maintenant, mange gourmand : c'est ton affaire.

Manger ?... être mangé ?... Seul l'intestin diffère.

Du moins sois sans orgueil, en bien considérant

Qu'après tout, ton Destin d'homme — petit ou grand —

Dans un drame géant, minuscule comparse,

C'est parfois... de la bave, et souvent... de la farce ! —

Louis MOREAU.



Si nous vous proposons quelques Hors-d'Œuvre...

Ce n'est point si facile à préparer que l'on croit... En voici deux, tirés des Recettes culinaires de Montagné et Phileas Gilbert, et que nous trouvons dans le remarquable ouvrage qu'est l'Almanach des Gourmets, édité par la Librairie Arthème Fayard, un livre que tous les gastronomes doivent tenir à portée de la main... et de la casserole.

CHOU ROUGE MARINÉ AU VINAIGRE

Parez un chou rouge de grosseur moyenne. divisez-le en quartiers, après lavage. Retirez les parties dures du trognon et des côtes et ciselez les feuilles en julienne. Mettez cette julienne dans une terrine.

Saupoudrez de sel fin et laissez macérer quatre ou cinq heures, en remuant de temps en temps pour que toutes les parties s'imprègnent bien de sel. Egouttez et pressez les choux. Remettez-les dans la terrine avec une ou deux gousses d'ail, une petite cuillerée de poivre en grains, une dizaine de baies de genévrier et une ou deux feuilles de laurier.

Couvrez de vinaigre. Laissez macérer au frais pendant douze heures au moins. Dressez en ravier.

PAUPIETTES DE HARENGS PARMENTIÈRE

Ecailliez 4 harengs frais laités. Essuyez-les et levez les filets à crus. Parez ces filets, aplatissez-les et masquez-les d'une couche de farce préparée ainsi : Faites raidir légèrement au beurre les laitances des harengs ; saupoudrez d'une demi-cuillerée d'échalote et de persil hachés. Laissez refroidir. Hachez ces laitances. Ajoutez-leur un œuf dur haché et une pomme de terre bouillie écrasée (prise sur les pommes de terre cuites

d'autre part pour préparer la garniture). Assaisonnez. Roulez les filets en paupiettes ; ficeliez-les dans un plat beurré, en les serrant. Mouillez avec du fumet de poisson préparé avec les arêtes de harengs et réduisez. Cuisez doucement à couvert. La garniture : Cuisez à l'eau salée 500 grammes de pommes de terre. Epluchez-les. Coupez-les en petits morceaux carrés. Faites-les sauter au beurre, à la poêle. Opérations finales : Egouttez les paupiettes. Dressez-les sur un plat rond, en cercle. Mettez au milieu les pommes de terre sautées. Nappez les paupiettes de leur fond de cuisson réduit, additionné d'une cuillerée de beurre et de quelques gouttes de jus de citron. Saupoudrez très soigneusement de persil haché.



VARIÉTÉS LITTÉRAIRES

Bibliographie Littéraire et Technique - La Revue des Livres

ROMANS ET ÉTUDES

Au Milieu du Chemin. Correspondance d'Hector Berlioz (1852-1855), publiée par Julien Tiersot. — (Calmann-Lévy, éditeurs).

Il s'agit de la correspondance du grand compositeur, dont M. Julien Tiersot a entrepris la publication avec une pieuse et sage édition. La nouvelle série de lettres qu'il vient de faire paraître sous le titre *Au milieu du chemin* nous permet de pénétrer dans la vie intime de Berlioz pendant les années 1852-1855. Un deuil y projette une grande ombre, la mort d'Henriette Smithson survenue en 1854. Hector Berlioz vivait séparé de sa femme depuis des années, mais il demeurait malgré tout attaché à l'esprit et de cœur à celle qui avait été son « Ophélie » : la douleur qu'il ressentit fut profonde. A la tristesse de cette perte s'ajoutait alors pour lui l'amertume de voir son œuvre méconnue de ses compatriotes ; l'étranger, il est vrai, lui donnait quelques compensations. La correspondance nous permet de suivre les tournées triomphales qu'il accomplit alors en Allemagne. Certaines soirées à Hanovre, à Brunswick furent réellement émouvantes... En Angleterre, Berlioz trouva l'opinion partagée à son sujet ; mais de fervents admirateurs surent lui ménager quelques succès. Par ailleurs, les lettres intimes, surtout celles adressées à Liszt, nous initient aux procédés de travail du Maître. En parlant de ses œuvres, de son labeur, Berlioz livre en même temps toutes ses idées sur l'art, sur la vie. Aussi cette correspondance est-elle une sorte de témoignage complet des préoccupations esthétiques et intellectuelles du musicien et du critique : c'est une des plus magnifiques confessions d'artiste qui ait jamais été publiée. Il faut la ranger dorénavant, pour sa portée et sa valeur, à côté du *journal* de Delacroix, ce bréviaire de la sagesse.

Paysages et pays d'Anjou. par René Bazin. — (Calmann-Lévy, éditeurs).

Vous souvenez-vous des belles pages voluptueuses que Proust a écrites sur le plaisir de la lecture ? Les sensations d'un lecteur raffiné, c'est à quoi nous font penser ces pages d'Anjou, qui sont du plus artiste des « amis de notre terre ». C'est une série d'impressions, poèmes en prose, guirlande tressée en l'honneur d'une des plus purement françaises — si l'expression est permise — de nos provinces ? Il y a d'abord les joies du corps, la légèreté de l'air, le parfum fruité et « pierre-à-fusil », qui est proprement de là-bas, il y a cette lumière de la vallée de la Loire, légère, diaprée, changeante, comme parfois la lumière d'Egypte. Il y a celles que donnent le cœur et l'esprit, toute cette intelligence de France, ces traditions de France, toute la puissance et la douceur de notre histoire qu'un promeneur lettré peut goûter, rien qu'en regardant une vieille place de village, en écoutant un paysan. Ceux qui connaissent le sortilège de notre terre, liront René Bazin avec ce plaisir indicible que ressent l'amateur de musique écoutant un grand critique célébrer un auteur qu'il aime.

Les Grandes Vies aventureuses. — (Editions Berger-Levrault).

En dépit de son titre, cette collection ne se compose point de biographies romancées ; les sujets et les types qu'elle présente sont suffisamment romanesques par eux-mêmes, et prouvent que la réalité peut devenir aussi pathétique et plus plaisante même que la fiction la mieux agencée. Dans ces livres, l'amour, la guerre, les voyages, les entreprises hasardeuses forment une trame d'aventures incroyables, mais toujours vraies. Voici *Vidocq*, Rocambole de la pègre, le plus fameux des policiers, dont la physionomie curieuse nous a été reconstituée de façon saisissante par Henry Jagot ; *Concini*, le Maréchal d'Ancre, auquel le bel écrivain Henri d'Almeras, qui publia récemment une savante étude sur la « Querelle de Tartuffe », consacre des pages pleines de charme, brossant dans un tableau pittoresque la rude peinture des mœurs de cette époque vraiment terrible, où vivent le protégé de Marie de Médicis ; *Abd-El-Kader* et l'Épopée de l'Afrique du Nord, de Joseph Le Gras ; *Eugène Sue*, l'auteur des « Mystères de Paris » et du « Juif Errant » dont la vie orageuse nous est contée par Paul Ginisty, etc. Vous lirez, si vous m'en croyez, ces beaux livres, édités sur alfa, d'un prix modeste, leur lecture vous fera trouver bien agréables et bien courtes les veillées d'hiver.

Il était une fois..., par Henry Poulaille. — Editions des Portiques.

Le « Courrier Littéraire » une belle revue... trop belle sans doute puisqu'elle ne parut qu'une fois, en mars 1930, et c'est infiniment regrettable, car elle était conçue et présentée d'une façon remarquable, à consacré un article élogieux et substantiel à l'œuvre d'Henry Poulaille, romancier de l'après-guerre, dont nous avons dit nous-mêmes, le plus grand bien dans notre chronique de janvier 1930... Si vous avez quelque souci de meubler la petite cervelle de vos enfants, de les éduquer sans en avoir l'air et de leur être agréable, faites-leur lire : « *Il était une fois...* » Un petit livre d'Henry Poulaille. C'est tout simplement exquis ; y a, pour mon compte, pris autant de plaisir qu'à lire les délicieuses lettres de « *Mon Moulin* » d'Alphonse Daudet. On y trouve ça et là, des contes et des poèmes de Mme d'Aulnoy, de La Fontaine, de Grimm, de Perrault, de Nodier, etc., voire même du vieil Esopo... Tous ces personnages illustres sortent aux douze coups de minuit d'une bibliothèque où ils étaient sagement rangés, et viennent, en habits de jadis, entourer un petit enfant paresseux, afin de lui faire aimer le travail par le récit de belles histoires

La Comédie animale, par André Demaison. — Editions Bernard Grasset.

Excellent réponse, dans un très beau style, aux théories du vieux Descartes et de ses tenants considérant l'animal comme une simple mécanique. M. André Demaison nous avait déjà dit, ce qu'il fallait penser des bêtes qu'on appelle, bien à tort, sauvages. Grand coureur de brousse, ayant vécu de longues années en compagnie des bêtes de la forêt vierge, ce n'est pas à lui qu'il faut dire que les animaux ont une intelligence très inférieure ou n'ont point d'âme.

Le Chimpanzé Juliet, héros de la *Comédie animale*, possède une intelligence susceptible d'être éduquée, capable, dès l'abord, d'associer et de comparer les éléments fournis par les sens, d'en tirer une série de gestes raisonnables et des gestes raisonnés.

Le livre de M. Demaison poursuit donc le dessein méritoire de réhabiliter ce que l'homme appelle dédaigneusement la bête. C'est un éloquent plaidoyer en même temps qu'une belle étude zoologique, bien que l'auteur s'en défende. Je suis certain que l'Histoire du Chimpanzé Juliet vous plaira et que vous trouverez cet anthropoïde beaucoup plus sympathique que bon nombre de bimanes, soi-disant consciens, que vous coudoyez tous les jours.

Les Aventuriers. Roman, par René Jouyet, un volume collection « *Le Prisme* ». (Calmann-Lévy, éditeurs.)

René Jouyet, qui, possède une parfaite connaissance de l'Allemagne, nous offre un roman : *Les Aventuriers*, où tous les courants de l'âme germanique semblent converger.

Imaginez un médecine chez qui le goût de l'aventure balance la passion du métier. C'est un nommé Ledewitz, qui habite Hambourg. Le hasard le met en relations avec une bande de voleurs entrepreneurs et romantiques, à laquelle se trouve adjoint... un poète polonais. La prise de contact est mouvementée : un combat farouche la marque, livré dans les docks de Hambourg. Mais les inclinations bohèmes et fantaisistes de quelques-uns de ces aventuriers finissent par amuser Ledewitz, qui bientôt s'associe en amateur à certaines expéditions de la bande.

L'une d'entre elles mène les aventuriers chez une sorte d'alchimiste moderne, docteur Faust au petit pied, sous la direction de qui se déroule une série d'aventures fantastiques, du plus pur style hoffmannesque. De cette maison magique la bande passe au cœur de montagnes sauvages, vrai décor de nuit de Walpurgis, où le poète polonais, aussi idéaliste que le Chevalier à la Triste Figure, est venu poursuivre une grosse fille réjouie, dont il est mystiquement épris. L'attrait de ces aventures tient surtout en ceci, que René Jouyet a réussi à renouer en elles, par elles, la chaîne qui unit l'Allemagne 1930 à la vieille Allemagne fantastique et poétique du Moyen-Age. Le plus curieux est que ce roman, truffé de symboles, ne connaît ni la lenteur, ni la sécheresse des contes où l'abstrait vient s'insérer. Bien au contraire, le récit est enlevé avec une verve incomparable et le lecteur se passionne au spectacle des tribulations de ces « amoureux de l'aventure », dans l'âme de qui l'on voit passer tour à tour l'idéalisme et la brutalité de la vieille, de l'immuable Allemagne.

LITTÉRATURE TECHNIQUE

Agenda Béranger 1931. — (Editions de la librairie Polytechnique Ch. Béranger).

L'Agenda Béranger est un petit aide-mémoire de poche, d'un prix modique, et qui contient, sous un volume minimum, un maximum de renseignements utiles aux techniciens et aux praticiens. C'est le livre qu'on garde constamment à portée de la main, sur la table de travail ou dans la poche, quand vous vous rendez sur le chantier, et qui, neuf fois sur dix, fournira fidèlement le renseignement cherché, sans que vous soyiez obligé de recourir aux gros aide-mémoires qui restent sur les rayons de la bibliothèque.

La documentation que vous y trouverez est d'ordre général, législatif, théorique et technique, bibliographique et financier. Les chapitres sont les suivants : généralités, mathématiques, banque, travaux publics et bâtiments, mécanique, électrique et T.S.F., automobile, etc...

Guide du Technicien pour l'organisation du Travail personnel, par J. Rousset, Ingénieur civil (Librairie Polytechnique Ch. Béranger).

Quantité d'ouvrages ont été publiés un peu partout et en toutes langues sur les méthodes d'organisation rationnelle du travail industriel et commercial ; de copieuses études ont été consacrées à la description des principes et détails d'application des procédés permettant d'augmenter les rendements dans les ateliers, de fixer rationnellement les salaires, de mieux aménager les usines.

Voici aujourd'hui, édité par la Librairie polytechnique Ch. Béranger, un traité sur le Travail du technicien, qui sera consulté avec fruit par ceux qui veulent acquérir la pratique sérieuse et sûre des affaires.

C'est ainsi qu'il nous enseigne comment chacun peut se créer une documentation susceptible de lui rendre les plus grands services sans grande dépense et sans perte appréciable de temps. Après avoir formulé les directives générales pour organiser une documentation, M. Rousset nous enseigne la meilleure façon de recueillir les documents par une collection de coupures dans les périodiques, dans les ouvrages spécialisés, par des notes personnelles, par l'exemple aussi de quelques écrivains et hommes de métier. Mais, où trouver les documents ? Comment les classer ? Comment aménager sa bibliothèque ? Comment utiliser la documentation recueillie ? M. Rousset vous l'apprendra en des exposés très clairs. Son livre est appelé à rendre d'éminents services à tous les travailleurs de l'atelier ou du bureau, qui ont l'ambition de bien faire et de gagner intelligemment leur vie.

Il n'y a d'ailleurs pas de méthode générale à suivre et, par conséquent, s'appliquant à tous les cas ; il ne faut pas se spécialiser trop étroitement il est bon cependant que chaque technicien se crée lui-même son propre système d'organisation de travail personnel. L'ouvrage de M. Rousset n'a pas donc la prétention de livrer des formules magiques, la seule instruction qui compte et qui donne des fruits, c'est en effet, celle qu'on se donne à soi-même ; car seule, elle prouve chez un individu le désir de savoir et l'aptitude de savoir. Ce qui décrit M. Rousset c'est un système d'organisation élaboré patiemment, au cours d'une pratique longue déjà, après bien des tâtonnements, des erreurs, d'infructueuses tentatives ; c'est un ensemble de suggestions facilitant la mise au point d'un système qui doit être nécessairement élaboré par l'intéressé lui-même.

La Course à pied, par Schroeder et Dr Chailley-Bert. **Le Football-Association**, par H. Bard et D. Diffré. (Editions Doin).

Sous le nom de « Collection Medico-Sportive », les Editions Doin publie une série d'ouvrages traitant de la technique de l'éducation physique, de la gymnastique, des sports et des jeux, en même temps que leur physiologie, leur hygiène, leur entraînement et leur contrôle.

Nous conseillons fortement au très actif et dévoué Président de l'Association Sportive des Transports, M. Bleuse, de faire l'acquisition de ces ouvrages pour la bibliothèque de sa belle Société, car de tels manuels mettent à la portée des sportifs et même du grand public les meilleures techniques basées sur une science très sûre.



Considérations sur l'exploitation des Transports en Commun aux États-Unis

Voici quelques renseignements d'ordre général sur l'exploitation des Transports en Commun dans les principales villes des Etats-Unis, qu'ont visités les membres de la mission, conduite par M. Verdolin et que nous extrayons du rapport présenté par M. Crosmarie, contrôleur.

New-York. — La ville de New-York comprend cinq communes autonomes : Manhattan, Brooklyn, Queens, Bronx, Staten Island.

La population est de l'ordre de 6 millions d'habitants, la ville mesure 50 kilomètres dans sa plus grande longueur et 30 kilomètres dans sa plus grande largeur ; sa superficie est d'environ 850 kilomètres carrés.

La ville est séparée par l'Hudson de l'Etat de New-Jersey, qui comprend les communes importantes de Jersey City (300.000 habitants) et Newark (450.000 habitants) ; un tunnel routier, le Holland Tunnel, ou plutôt 2 tunnels, un pour chaque sens de circulation, réunit les Etats de New-York et de New-Jersey.

Deux Compagnies de métropolitain à lignes surélevées (3 voies) et souterraines (4 voies dont 2 réservées aux trains directs), desservent la ville, ce sont :

1^o L'Interborough Rapid Transit C° (I.R.T.), 615 kilomètres de voie, 4.500 voitures.

Trafic annuel :
Métro souterrain-Subway 897.693.467 voyag.
Métro aérien Elevated ... 351.258.534 —

2^o La New-York Rapid Transit C° (B.M.T.), 440 kilomètres de voie, 1.800 voitures.

Trafic annuel 669.552.744 voyag.
Trafic total du Métropolitain 1.918.504.745 —

Treize Compagnies de tramways et 4 Compagnies d'omnibus, dont la « Fifth Avenue Coach C° » desservent la ville sur une longueur d'environ 1.800 kilomètres ; le matériel des Transports en Commun comprend un total d'environ 11.500 voitures.

Le trafic annuel sur le Métropolitain a été de 1.918.504.745 v.
Pour 518.000.000 K.V.

Le trafic annuel sur les tramways a été de 1.115.250.726 v.
Pour 161.000.000 K.V.

Le trafic annuel sur les omnibus a été de 86.086.417 v.
Pour 21.000.000 K.V.

Soit un trafic total de 3.119.841.888 v.
Pour 700.000.000 K.V.

non compris le trafic également très important des bateaux traversant l'Hudson et l'East River.

La recette des Compagnies Métropolitaines a été de :

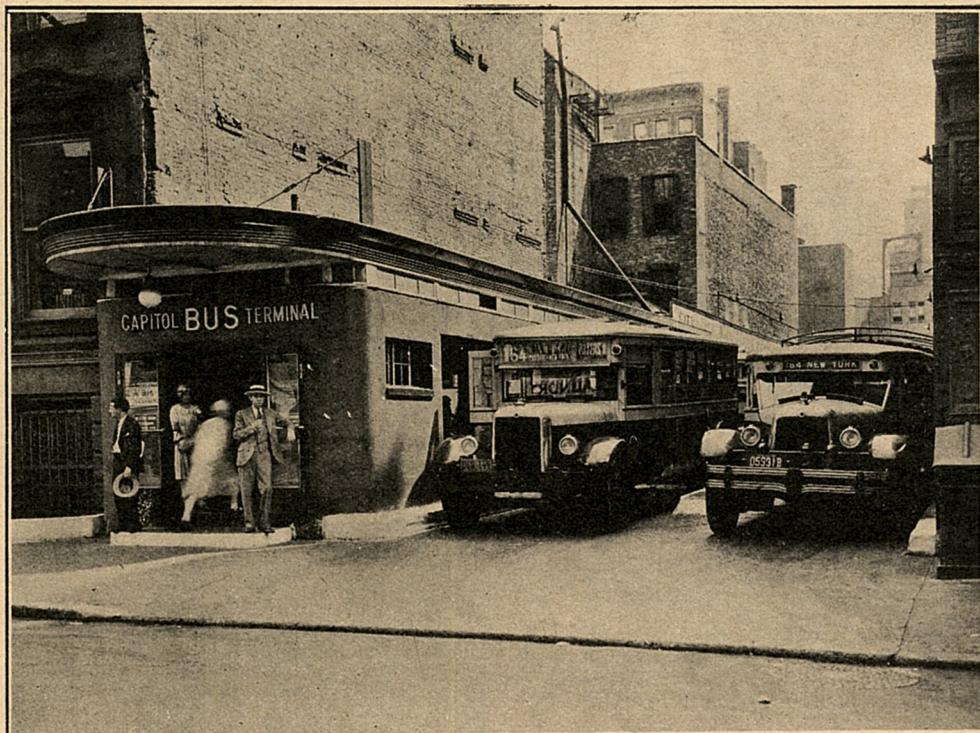
Pour la C° I.R.T. 67.205.294 dol.
— B.M.T. 34.722.859 dol.

La recette des tramways a été 55.136.944 dol.

La recette des O.A. a été 7.934.265 dol.

Au total 164.999.362 dol.
Soit 4.124.984.050 frs.

A titre de comparaison, le trafic total du Métropolitain, du Nord-Sud et de la S.T.C.R.P.



“Le Capitole”. - Terminus des Omnibus à l'intersection de la 51^e rue et de la 8^e avenue à New-York. (Photo Keystone View Cy)

(Reproduction autorisée par Keystone View Company, 25, rue Royale à Paris)

a été en 1928 de 1.703.019.063 voyageurs pour une recette brute de 1.079.512.336 francs.

A New-York, le rapport moyen du voyageur ressort à : 1 fr. 322.

A Paris, le rapport moyen du voyageur ressort à : 0 fr. 633.

Il est intéressant de comparer les rapports moyens par catégorie de transport :

Chemin de Fer Métropolitain :

à New-York... 1 fr. 328 ; à Paris... 0 fr. 6782

Réseau Tramways :

à New-York... 1 fr. 374 ; à Paris... 0 fr. 5587

Réseau O.A. :

à New-York... 2 fr. 50 ; à Paris... 0 fr. 68

On peut admettre qu'à travail égal, un ouvrier qui gagne à Paris 30 francs par jour, gagnera à New-York, 120 francs.

Prenons un prix moyen de 1 fr. 35 pour le métro et le tramway aux U.S. et de 0 fr. 62 pour le métro et le tramway à Paris.

L'ouvrier ou l'employé américain fera 2 voyages par jour, soit une dépense de 2 fr. 70 en métro ou en tramway, ou de 5 francs en O.A., c'est-à-dire 0,0225 % de son salaire dans le premier cas et 0,0417 % dans le deuxième cas. A Paris, la dépense sera de 1 fr. 24 ou de 1 fr. 36 par l'O. A., soit respectivement 0,0413 % et 0,0454 % ; s'il fait 4 voyages, ce qui est le cas

général pour l'employé, sa dépense de transport représentera 0,0826 % et 0,09 %.

D'une façon générale, toute comparaison devient impossible pour les distances considérables qu'on peut parcourir pour un prix modique (5 c. ou 10 c.), distances sans proportion aucune avec la longueur de nos sections.

Aussi, la situation financière des Transports en Commun, en particulier celle des Compagnies de tramways, n'est pas très brillante ; du reste, les efforts faits par les Compagnies en vue du relèvement des tarifs se heurtent à la politique de l'Administration. Les tarifs sur les O.A. sont de 10 cent. par section.

Chicago. — La ville de Chicago, la deuxième des Etats-Unis, a une population de plus de 3 millions d'habitants ; la ville mesure 40 kilomètres dans sa plus grande longueur et 20 kilomètres dans sa plus grande largeur ; quand ses faubourgs auront été incorporés, sa longueur sera de 80 kilomètres et sa largeur de 30 kilomètres ; 32 lignes de chemin de fer réparties en 7 grandes gares font terminus à Chicago et arrivent en éventail de toutes les directions.

Des travaux énormes sont en cours d'exécution pour :
— d'une part, créer une gare centrale,



Le Tramway à New-York City.

(Photo Keystone.)

— d'autre part, construire au-dessus des lignes de chemin de fer, une route à deux étages, afin de faciliter la circulation. Le coût de cette opération gigantesque est de l'ordre de 9 milliards de francs.

La ville est desservie par trois moyens de transport :

La « Chicago Rapid Transit Co » métro surélevé, 350 kilomètres, 1.855 voitures ;

La « Chicago Surface Lines Co » tramways, 1.715 kilomètres, 3.840 voitures ;

La « Chicago Moto Coach Co » omnibus, 180 kilomètres, 400 voitures.

Il est effectué annuellement environ 295 millions de K.V. et le trafic est de l'ordre de 1.060.000.000 de voyageurs.

Le Métropolitain est uniquement surélevé ; sa construction et son matériel sont semblables à l'« Elevated » de New-York.

La Compagnie de tramways est la plus importante d'Amérique.

Les Omnibus sont du même type que ceux de la « Fifth Avenue Coach Co » de New-York.

Au point de vue organisation, la tendance actuelle est de fusionner toutes les entreprises de Transports en Commun en une seule Société.

Philadelphie. — Cette ville de 2.000.000 d'habitants est en plein développement et entreprend actuellement d'énormes travaux d'embellissement qui, bien qu'encore inachevés, ont déjà coûté 25 millions de dollars. Une route directe de 80 milles (130 km.) est en construction pour aboutir au tunnel sous l'Hudson, afin de relier par une grande artère Philadelphie à l'Etat de New-Jersey.

Toutes les entreprises de transport sont fusionnées dans une seule Compagnie la « Philadelphie Rapid Transit Co » qui exploite 1.200 kilomètres de voie et possède environ 3.600 voitures ; il est effectué 150 millions de K.V. et le trafic est de l'ordre de 920 millions de voyageurs.

La construction d'un métropolitain souterrain est en cours d'exécution ; de nombreux articles ont déjà été écrits dans différentes revues techniques au sujet de cette ligne conçue d'après les données les plus modernes.

Newark. — Cette ville, dont la population est de l'ordre de 450.000 habitants, est desservie par une Société unique la « Public Service Coordinated Transportation » qui assure également les transports dans l'ensemble de l'Etat de New-Jersey. C'est la plus importante Compagnie des Etats-Unis et elle compte à son effectif 1.960 omnibus automobiles, 2.600 motrices, 15 ferry-boats, pour assurer le service des Transports en Commun.

polis, Richmond, Groenscastle, Terre Haute, Mooresville, Plainfield, Ben Davis, Rockville-sur des parcours dont les longueurs sont de près de 200 kilomètres.

Régime d'Exploitation. — D'une façon générale, le régime d'exploitation aux Etats-Unis est très différent du nôtre du fait de l'organisation même de la vie économique, de l'amplitude des journées de travail et de la longueur des distances à parcourir.

La très grande majorité, sinon la totalité des employés et ouvriers déjeunent à midi sur place ; aussi, la pointe du milieu de la journée est presque inexistante ; le matin, la pointe varie de 380 % de la moyenne horaire journalière ; celle du soir est un peu plus faible et celle correspondant à la sortie des spectacles varie de 110 % à 160 %.

Les tableaux de marche sont présentés sous forme de bloc-notes service de semaine et service de dimanche à l'usage des contrôleurs ou inspecteurs de ligne.

Les caractéristiques des services sur chaque ligne sont condensées également sous forme de bloc-notes d'un modèle plus réduit service de semaine, service de dimanche, à l'usage des gradés supérieurs de l'exploitation.

Les tarifs à appliquer et les points d'arrêt où sont admises les correspondances sont indiqués dans une brochure rectifiée au fur et à mesure des nécessités.

La Compagnie met à la disposition du public un plan-itinéraire schématique au verso duquel sont indiqués les points de correspondance.

Matériel. — Nous n'insisterons pas sur les différents types de matériel utilisés aux Etats-Unis, une abondante documentation existant sur cette question ; notons cependant le grand développement de la voiture à 1 agent qui représente environ 32 % de l'effectif total ; cette tendance ne fait qu'augmenter et la « Fifth Avenue Coach Co » dont les voitures sont à deux agents, terminait la mise au point d'un O.A. avec impériale à 1 seul agent ; la grosse difficulté technique à résoudre est de réservrer par une seule porte d'entrée un accès à l'intérieur et un accès à l'escalier de l'impériale sans pour cela compliquer la perception de la recette et réduire la capacité de la voiture (58 places dont 33 à l'impériale et 25 à l'intérieur).

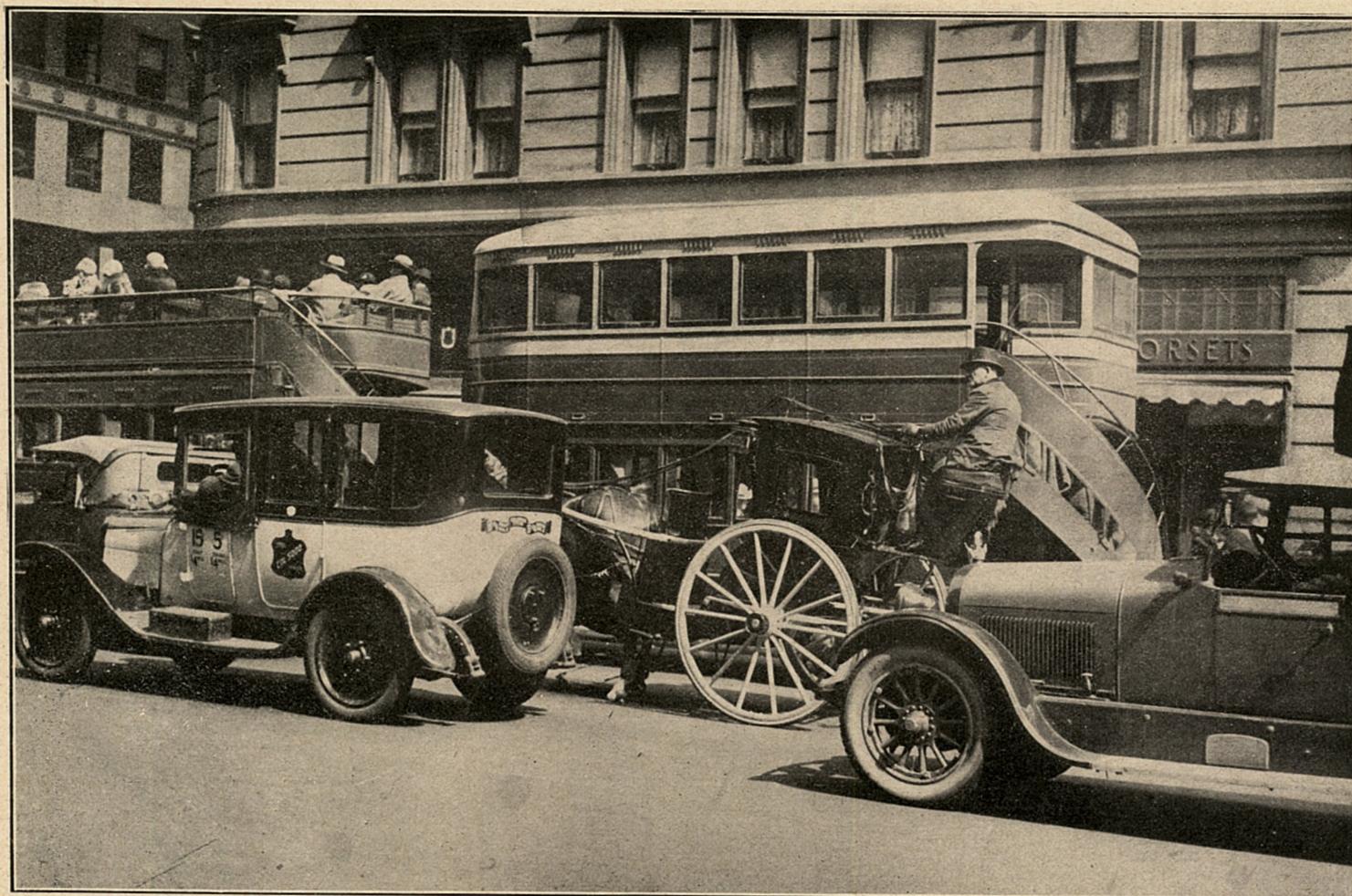
Ce cheval règle, au coup de sifflet de son maître, la circulation entre la 7^e avenue et la 17^e rue à New-York.

(Photo Keystone.)

Indianapolis. — Ville de 400.000 habitants desservie par l'« Indianapolis Street Railway Co », qui comprend environ 600 tramways et 100 omnibus.

Il existe également l'« Indiana Motor Transit Co » qui assure les relations entre Indiana-

D'une façon générale, les voitures sont à très grande capacité et aux heures de pointes la question de la surcharge est traitée très largement ; dans un véhicule à 58 places officielles, on arrive à caser 120 voyageurs ; il est vrai que la largeur intérieure supérieure à 2 m. 50 permet de loger



A New-York. — Le long de l'Avenue, on trouve tous les genres de véhicules.

(Photo Keystone.)

beaucoup de voyageurs debout entre les banquettes.

Dans beaucoup de voitures, la moitié de la voiture est équipée avec des banquettes transversales et l'autre moitié avec des banquettes longitudinales.

Le matériel est propre, mais, sauf quelques rares exceptions pour les voitures tout à fait récentes, n'est ni coquet, ni luxueux ; il est même stupéfiant de voir sur les tramways électriques d'Indianapolis, par exemple, le chauffage

assuré par un poêle à charbon placé sur la plate-forme à côté du machiniste.

L'état des voies laisse bien souvent à désirer ; l'ornière des rails est très large et jamais en France, surtout à Paris, l'Administration ne tolérerait les installations défectueuses qu'on voit à New-York, à Chicago et dans d'autres grandes villes.

Qu'il s'agisse des métropolitains, des omnibus ou des tramways, nous n'avons rien à envier en général aux Américains pour le fini et le côté

artistique des installations fixes, le luxe, le confort et même l'esthétique du matériel roulant.

D'ailleurs, l'Américain n'est pas exigeant pour ce qu'il considère comme accessoire ; du moment que la voiture marche, qu'il est transporté, le reste lui importe peu ; il est trop absorbé par la lecture des journaux qui comptent en général une cinquantaine de pages et dont les éditions se succèdent pour apprendre au public le dernier événement, même le plus minime.

REMERCIEMENTS

La Rédaction de l'Echo de la S.T.C.R.P. adresse l'expression de sa vive gratitude à la Compagnie Keystone, 25, rue Royale, à Paris, dont le Directeur a bien voulu mettre gracieusement à sa disposition, pour illustrer ce numéro, quelques photographies très curieuses de la rue à New-York et à Paris, prises dans les magnifiques collections qu'elle possède sur le chapitre de la circulation.

GEORGES LECOMTE.

Nos apprentis aux Centres de Camping

vingt-deux apprentis ont bénéficié en 1930, comme leurs camarades de l'année précédente, d'un séjour très agréable de dix jours dans les camps du Martouret près de Dié (Drôme) et de Brenod (Ain), centres de Camping, supérieurement organisés par le groupe des Industries métallurgiques, mécaniques et connexes de la Région Parisienne. De la lecture des comptes rendus, fournis dès leur retour par les intéressés, il résulte que tous les «campeurs» ont été enchantés de ces quelques jours passés au grand air ; tous ont tenu à remercier notre Société de leur avoir procuré d'aussi agréables vacances. Nous avons en février 1930, dans le numéro

5 de notre Revue, donner quelques extraits des lettres adressées par ces enfants ; les missives sont, cette année encore, très intéressantes et très suggestives ; un apprenti qui avait été déjà l'année dernière l'hôte du camp du Martouret a noté des perfectionnements, c'est ainsi que la piscine y était mieux aménagée et qu'une cabine avait été installée pour permettre aux photographes amateurs de charger leurs appareils et de développer leurs clichés. Ce que nos jeunes campeurs semblent avoir le plus apprécié c'est, après les excursions dans la montagne, la cuisine ; elle était succulente et c'est très bien d'avoir ainsi la « reconnaissance du ventre » ;

l'un deux, après avoir remercié le directeur et les surveillants du camp, chante les louanges du « cordon bleu »... et du facteur aussi, ce messager qui apporte non seulement les « babillardes » des parents, mais également les mandats. Nos apprentis ont le sens pratique.

Lorsqu'ils reprennent le train pour rentrer à Paris, ils étaient certes moins joyeux qu'à l'aller. C'est le cœur gros que j'ai descendu le chemin du « centre » écrit l'un d'eux, non sans m'être retourné plus d'une fois pour le regarder s'éloigner. Le cœur gros de regrets... oui, sans doute... mais aussi, nous en sommes persuadés, le cœur gros de reconnaissance !



VI. — L'Amour Déetective

Dès que Mainfroy eut découvert que celle qu'il aimait était parmi les victimes de l'autobus 519, il résolut, on s'en souvient, de se consacrer entièrement à sa recherche. La tâche, il ne se le dissimulait pas, était extrêmement difficile.

Loin de se dissiper, les ténèbres allaient s'épaissant. Aucun indice n'était encore parvenu à la connaissance de la police, ni, par conséquent, du public. La Sûreté générale suivait, en tâtonnant, la même piste qu'Henri Henry, mais avec infiniment plus de lenteur.

Et Mainfroy, qui n'avait d'autres renseignements que ceux du début, n'avait entendu parler encore ni d'André Gilbert, ni de la veuve Bastien, ni du chauffeur criminel et insaisissable. Au surplus, il ne s'intéressait à l'affaire qu'au point de vue particulier de la disparition de Germaine Praline. Peu lui importait de connaître l'auteur de l'attentat ; ce qu'il voulait trouver, c'était la retraite des captifs. Car il se refusait à admettre que les voyageurs de l'autobus 519 eussent été assassinés. Or, cette retraite était, sans aucun doute, à Paris, et, selon toutes probabilités, dans le quartier de l'Ecole Militaire. Qu'était devenu le véhicule lui-même ? C'est à cette question que Mainfroy chercha d'abord une réponse possible, en procédant par élimination, c'est-à-dire en parcourant tout le quartier et en regardant attentivement et à tour de rôle chaque immeuble.

« L'autobus, en effet, se disait le jeune homme, ne s'est ni envolé, ni abîmé sous terre. Il est nécessairement caché dans une maison. Ce ne peut être une maison de rapport. C'est un hôtel particulier ou un garage. Dans le premier cas, ce ne peut être qu'un hôtel possédant une porte cochère de très grande dimension ; et, dans le second cas, ce ne peut être un garage public, où le premier venu se serait étonné de la présence d'une telle voiture ».

Mainfroy avait donc entrepris la tâche ingrate d'éliminer toutes les maisons du quartier ne satisfaisant pas à l'une de ces deux conditions : ou bien être un hôtel particulier possédant une porte cochère assez large pour laisser passer un autobus, ou bien être un garage strictement privé.

L'avenue de Suffren attirait surtout son attention et un vieil hôtel, situé au numéro 68 bis, tout près de l'immeuble où avaient habité le vieux Muret et sa fille, lui paraissait singulièrement approprié à receler le véhicule disparu. C'était un hôtel inhabité et qui portait sur sa façade, depuis de longues années, au dire des voisins, un écriteau ainsi conçu : « Hôtel à vendre. S'adresser à M^e Mercandier, notaire ». Mainfroy savait bien que, tout de suite après la disparition de l'autobus 519, le service de la Sûreté, avec le concours de M^e Mercandier, avait fouillé l'hôtel sans résultat ; malgré cela, il ne pouvait s'empêcher de penser que cet hôtel, à vendre depuis si longtemps, n'était pas une maison ordinaire.

Cette réflexion l'incita à laisser de côté, provisoirement, son travail d'élimination et à chercher pour quelles raisons l'hôtel de l'avenue de Suffren ne se vendait pas. Il songea, non sans logique, que s'il faisait connaître au notaire ses véritables intentions, M^e Mercandier le renverrait au service de la Sûreté qui lui avait déjà demandé tous les renseignements possibles. Aussi résolut-il d'user d'un stratagème. Il fit faire des cartes de visite, luxueusement gravées et ainsi conçues :

HECTOR DE MAINFROY
Propriétaire
Château du Bousquinet
par Confolens (Charente).

Le Bottin lui avait fourni l'adresse du château du Bousquinet, et, en dépit de l'anxiété qui le torturait, Hector ne put s'empêcher de sourire avec ironie en se voyant ainsi transformé en châtelain. Ayant endossé sa jaquette la plus élégante et noué sa cravate la plus irrésistible, il se rendit chez le notaire en voiture de grande remise, afin de bien jouer son personnage. Il fit passer sa nouvelle carte de visite à M^e Mercandier après y avoir ajouté ces mots au crayon : « Désire acheter un hôtel à Paris ». Le notaire le reçut presque immédiatement.

M^e Mercandier était un homme d'une cinquantaine d'années, qui avait gardé les manières courtoises, quoique un peu compassées et cérémonieuses, des notaires de l'ancien régime. Sa lèvre, son menton étaient rasés avec soin et ses joues étaient ornées de favoris blancs comme neige et taillés le plus régulièrement du monde. Il portait un faux-col très haut, qui l'obligeait à tenir constamment le menton levé, et une cravate noire faisant deux fois le tour de son col, comme on en voit sur les portraits du temps de Louis-Philippe. Sa parole était lente et grave, ses gestes solennels. Sa réputation était celle d'un honnête homme parfait, du digne descendant de ces tabellions dont la probité inattaquable a été la gloire de la bourgeoisie française. Lorsqu'il vit entrer le jeune homme, il se leva, lui désigna un siège et, le saluant d'une inclinaison de tête à laquelle participait, en raison de la raideur du col, le buste tout entier, il lui dit :

— Vous désirez, monsieur, acheter un hôtel à Paris ? Je vous remercie de m'honorer de votre confiance. C'est sans doute M^e Matifut, mon frère et ami, notaire à Confolens, qui vous envoie vers moi ?

— C'est M^e Matifut lui-même, s'empressa de répondre Hector, enchanté de ce début.

— Alors, monsieur, répéta le notaire, vous voulez acheter un hôtel à Paris ?

— Oui, répondit Hector, et on m'a parlé d'une maison de l'avenue de Suffren qui est à vendre depuis fort longtemps et...

— Ah ! je vois ce que vous voulez dire. C'est le numéro 68 bis...

— Précisément.

— Eh bien ! je suis désolé que cet immeuble vous plaise, car il n'est plus à vendre.

— Il n'est plus à vendre ?

— Non ; son propriétaire est revenu d'un long voyage aux colonies et m'a fait connaître son intention de garder et d'habiter lui-même sa propriété. D'ailleurs, je suis convaincu que, dans les conditions où il voulait s'en défaire, vous ne l'auriez pas plus achetée que tous les acquéreurs qui se sont présentés.

— Et pourquoi cela ?

— Parce que... Oh ! je puis bien vous le dire, à présent... Parce que... le propriétaire m'avait donné l'ordre de détourner les acquéreurs en leur demandant des prix exorbitants.

— Quel singulier vendeur !

— Oui, c'est un homme assez bizarre... Mais, si vous le voulez bien, nous allons voir ensemble s'il n'existe pas d'autres immeubles pouvant vous convenir, puisqu'il ne saurait plus être question de celui-là.

— Ma foi, mon cher maître, je vous avoue

que c'est celui-là que j'aurais voulu. Ne pourrais-je essayer de faire une démarche personnelle auprès de cet étrange propriétaire ?

— Je crains bien que vous ne réussissiez pas. Toutefois, puisque vous êtes un ami de Matifut, et puisque, d'autre part, mon client ne m'a pas défendu de donner son adresse, vous pouvez aller le voir : c'est M. Robert Brancion ; il loge actuellement à l'hôtel Ruscaïl, rue de Castiglione... Et lorsque vous serez convaincu de l'inutilité de votre démarche, j'espère, cher monsieur de Mainfroy, que vous reviendrez me voir.

— Très volontiers, mon cher maître.

Hector prit congé du notaire et rentra dans son modeste logis, pour réfléchir à son aise. Un secret instinct lui disait que les faits et gestes de Robert Brancion méritaient d'être surveillés et il adopta un plan de campagne dans ce sens.

Il se disait avec regret : « Si mon patron Brunel était là, nous pourrions aisément, à nous deux, prendre ce Brancion en filature. Tandis que, tout seul, ma tâche sera plus ardue... Moi qui avais si peu de dispositions pour ce métier, me voilà entraîné à faire le grand virtuose. Ah ! Germaine ! Germaine ! Quand je vous aurai retrouvée, comme je lâcherai la police et les policiers ! » Ainsi se lamentait le pauvre Hector, jouant au naturel une pièce qu'on aurait pu intituler : *L'Amour déetective*, et lancé, par la passion, au milieu de la plus folle aventure.

En soupirant, il dépouilla sa belle jaquette et sa cravate irrésistible, se cravata d'un noeud tout fait, passa un veston usagé et se coiffa d'un vieux chapeau mou.

Ainsi attifé, il se rendit dans un petit café proche de la rue de Castiglione, et où il avait des accointances, du temps qu'il appartenait à la police.

Il s'attabla et commanda une consommation qu'il battit mélancoliquement avec la cuiller, en attendant qu'il vît une figure de connaissance. Soudain, il tressaillit. A la table voisine, venaient de s'asseoir deux hommes à la forte carrure et qu'il connaissait bien.

— Muschard, Grosvin, prononça-t-il à mi-voix.

Les deux hommes se retournèrent.

— Tiens, fit l'un d'eux sur le même ton qu'Hector, c'est monsieur Mainfroy... Vous avez donc changé de service ?

Hector fit de la tête un signe affirmatif.

— Que faites-vous donc là ? dit-il à son tour.

— Nous avons en filature un particulier, pour l'affaire de l'autobus.

Mainfroy contint un sourire de satisfaction. Le service de la Sûreté suivait la même piste que lui-même. C'était donc que son idée n'était pas mauvaise.

En réfléchissant, il se dit qu'après tout Muschard et Grosvin s'étaient toujours montrés pour lui bons camarades et qu'il avait peut-être intégré à jouer cartes sur table. Et prenant soudain une résolution, il dit :

— Ecoutez, mes amis, je vous ai dit tout à l'heure que j'avais changé de service. A la vérité, j'ai quitté tout à fait l'administration. Mais j'ai un intérêt personnel à m'occuper de l'affaire de l'autobus 519...

— Un intérêt personnel ? demanda Muschard avec quelque méfiance.

— Oui, répliqua Mainfroy, ma fiancée est parmi les victimes.

Cette déclaration attira à Hector la sympathie de Grosvin, qui avait une âme sentimentale

et qui, à ses moments perdus, rimait des sonnets à l'adresse d'une couturière du quartier Latin. Et Grosvin, en qui il saluait un esprit supérieur, convint :

— Plus intéressé que qui que ce soit, en effet.

— Alors, reprit Grosvin, qu'y a-t-il pour votre service, monsieur Mainfroy ?

— Voici ! répondit Hector. L'homme que vous filez est bien un nommé Robert Brancion, propriétaire de l'hôtel situé 68 bis, avenue de Suffren ?

— Lui-même.

— Eh bien. Que savez-vous de lui ?

Les deux inspecteurs se consultèrent du regard, ou plutôt Muschard consulta Grosvin, et tous deux répondirent à la fois :

— Nous avons été avec le patron...

Ici, ils s'interrompirent et Muschard dit à son inséparable :

— Parle tout seul, Grosvin, tu as plus de facilité.

Grosvin continua alors :

— Nous avons donc été avec le patron, pour perquisitionner au 68 bis. C'est une vieille mesure avec un tas de coins et de « racoins ». Nous l'avons fouillée de la cave au grenier, sans rien trouver d'anormal. Pourtant le patron avait comme une idée que la boîte était suspecte, et n'en voulait pas démordre. Quand il a su que le Brancion se disait débarqué depuis huit jours seulement au Havre, retour d'Afrique, alors qu'en réalité il était arrivé il y a six mois, ainsi qu'il a été facile de s'en assurer à la *Compagnie des Transports Réunis*, qui l'avait ramené avec une douzaine de nègres, ses domestiques, la méfiance du chef s'est accrue. Et impossible de savoir où Brancion a niché pendant ces six mois, puisqu'il n'est rue de Castiglione que depuis huit jours. Impossible également de savoir où il cache ses nègres, puisqu'il n'en a qu'un seul avec lui, qui lui sert de valet de chambre. Il n'en fallait pas plus, comme vous pensez, pour qu'on nous déléguât à ses trousses.

— Avez-vous essayé de faire bavarder le valet de chambre ?

— Taisez-vous, monsieur Mainfroy, j'en ai encore la chair de poule. Quand j'ai tenté de lui adresser la parole, il a ouvert sa bouche toute grande, comme s'il voulait me mordre, et m'a montré que sa langue était coupée. Il était affreux ce moricaud, avec ce bout de chair informe dans la bouche. J'ai tourné les talons, et je cours encore.

— Vous n'avez pas d'autres renseignements sur ce Brancion ?

— C'est un homme d'une trentaine d'années, beau garçon, l'air dur. Voilà cinq ou six ans qu'il est parti en Afrique et on ne sait pas trop quel trafic il y a fait. Toujours est-il qu'il avait mis, avant de partir, sa maison en vente, mais qu'il avait défendu à son notaire de la vendre, ce qui n'est pas naturel...

— Je connaissais ce détail, dit Mainfroy. Quelle est sa profession avouée.

— Aucune, mais c'est un homme instruit. Il a fait ses études scientifiques en province, attendez donc, à... Où donc, Muschard ?

— A Caen, répondit Muschard.

— A Caen, s'écria Hector ! Mais alors il a été très probablement un élève du professeur Muret, qui était dans l'autobus 519 !

— Ma foi ! Ça se pourrait bien...

— Ecoutez, mes amis, voulez-vous me rendre le plus réel service ?

— Avec plaisir, monsieur Mainfroy, si c'est possible...

— Laissez-moi vous seconder dans votre filature.

— Très volontiers... Mais attention, voici notre homme qui sort... Il prend un taxi-auto... Venez avec moi, nous allons le suivre également en taxi. Muschard restera là pour attendre son retour, au cas où Brancion nous glisserait entre les mains.

VII

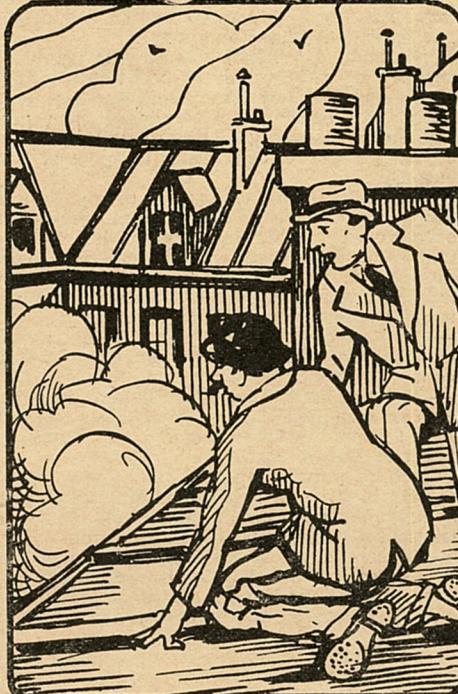
Le nuage blanc de l'avenue de Suffren

Le taxi-auto qui portait Robert Brancion s'arrêta brusquement avenue de La Motte-Piquet, devant un garage. Dûment stylé par Grosvin, le chauffeur du taxi, qui filait Brancion, dépassa sans affection l'autre voiture et alla se poster à 50 mètres plus loin devant la terrasse d'un café. Mainfroy et Grosvin, étant descendus, s'installèrent à cette terrasse, d'où ils pouvaient observer les faits et gestes de l'homme qu'ils

poursuivaient, sans attirer eux-mêmes l'attention.

Robert Brancion était grand, svelte et élégant. Il avait le teint hâlé par le soleil ; sa barbe brune était longue et soignée ; ses yeux clairs étaient beaux, mais durs et dominateurs et une particularité accentuait encore leur dureté ; les deux sourcils, en effet, se rejoignaient, ne formant qu'une seule ligne horizontale, que coupait perpendiculairement une ride verticale profonde. Il ne paraissait guère avoir plus de trente ans et, lorsqu'il le voulait, il savait donner à son air une séduction à laquelle il était difficile de résister.

Hector avait noté, en quelques secondes, les caractéristiques de cette physionomie curieuse, tandis que Brancion, qui avait renvoyé son taxi, semblait à tendre quelqu'un devant la porte du garage. Enfin, cette porte s'ouvrit et une luxueuse et puissante limousine sortit, annoncée par de grands coups de trompe, et vint se ranger le long du trottoir. Brancion parut sourire avec satisfaction, tandis qu'il faisait le tour du véhicule et l'examinait avec soin. A la fin, il adressa quelques mots au chauffeur et monta dans la voiture. De leur côté, Hector et Grosvin avaient sauté dans leur taxi et s'étaient lancés de nouveau à la poursuite de Robert Brancion.



Un épais nuage de fumée blanche et opaque s'éleva...

Cette fois, c'était plus difficile. La limousine, en effet, était incomparablement plus rapide que le pauvre taxi, et, sans les embûches et les embarras de voitures qui arrêteront fréquemment l'automobile de Brancion, les policiers auraient été « semés » — suivant la forte expression de Grosvin — au bout de quelques minutes.

Son chauffeur est encore un nègre, comme son valet de chambre, fit remarquer l'inspecteur à son compagnon. Mais je voudrais bien savoir s'il a, lui aussi, la langue coupée...

A ce moment, la limousine stoppa et Brancion en descendit, pour entrer dans un grand magasin d'épicerie. Le taxi avait, naturellement, stoppé lui aussi, et Grosvin avait résolu de voir d'un peu plus près le chauffeur noir. S'approchant de lui sans affection, il lui demanda en passant : « La rue Saint-Dominique, c'est bien dans le quartier n'est-ce pas ? » Le nègre, ayant tourné la tête vers son interlocuteur, le considéra un instant de ses gros yeux saillants, puis ouvrit la bouche et fit voir un tronçon de langue coupée. Et il ponctua cette mimique d'un geste de regret poli.

— Ça ne fait rien, mon vieux Boule de neige, dit Grosvin, qui stationna devant la porte de l'épicerie, sous couleur d'allumer une cigarette, en réalité pour voir ce que faisait Brancion. Celui-ci sortait au même instant et faillit heurter l'inspecteur. Un garçon épicer le suivait, porteur d'une demi-douzaine de jambons et de viennoiseries diverses, qu'il déposa dans la limousine.

Grosvin en demeura stupéfait.

— Le voilà qui fait son marché lui-même, à présent, dit-il à Mainfroy, lorsqu'il l'eut rejoint dans le taxi.

La limousine arriva enfin avenue de Suffren et s'arrêta au 68 bis. Les suiveurs virent le chauffeur nègre descendre, ouvrir la porte de la cour à deux battants, remonter sur son siège, puis faire entrer la voiture dans la cour et enfin refermer les deux vantaux de la porte.

En face du 68 bis, s'étend le terrain désert où s'élevait autrefois la Galerie des Machines. Aucune maison, donc, ne pouvait offrir ses fenêtres comme observatoire.

Par contre, le toit du 70 et celui du 68 semblaient très propres à cet usage. Grosvin entra chez la concierge du 68, exhiba sa carte d'inspecteur de la Sûreté et obtint aussitôt toutes facilités pour monter sur le toit.

Il dit à Mainfroy :

— Grimpez là-haut, si cela vous amuse ; moi je reste dans le taxi, pour ne pas laisser échapper notre Brancion.

Dès que Mainfroy fut installé sur le toit de l'immeuble, il jeta vers la cour du 68 bis un regard avide. Mais il fut déçu : dans cette cour, il n'y avait rien... « La limousine, songea-t-il, a dû ressortir tandis que j'effectuais l'ascension des six étages ». Toute autre hypothèse était inacceptable, car, des quatre côtés de la cour, l'un était constitué par le mur où s'ouvrait la porte cochère, deux autres par les deux immeubles contigus (le 68 et le 70) et le quatrième par la façade même de l'hôtel. Or, cette façade, sur toute sa longueur, comportait un perron très élevé, de dix-sept ou dix-huit marches, assurément inaccessible à une voiture. Donc, puisque la limousine n'était pas dans la cour, elle était certainement ressortie. Après avoir encore exploré du regard la façade de la maison mystérieuse, Hector redescendit et fut très étonné de retrouver Grosvin à son poste :

— Vous l'avez donc lâché ? demanda-t-il à l'inspecteur.

— Lâché ?...

— Mais oui, puisque la limousine est ressortie.

— La limousine n'est pas ressortie !

En entendant cette déclaration très nette, Hector faillit perdre le beau sang-froid qui faisait sa renommée. Les dernières paroles de l'inspecteur avaient fait jaillir dans son esprit une étincelle fugitive, laquelle, il en avait l'intuition, était l'étincelle de la vérité. Car, dans cette cour où venait de s'évanouir, en l'espace de quelques secondes, une grosse limousine, un autobus pouvait bien s'évanouir aussi... Cette déduction était grosse de conséquences, et, pour la première fois depuis qu'il avait commencé à poursuivre Brancion, Hector avait la sensation absolue que la piste était bonne. S'il était arrivé plus tôt sur le toit, peut-être aurait-il surpris la façon dont une auto pouvait disparaître dans cette cour. Dans tous les cas Brancion et sa voiture ne resteraient pas éternellement dans l'hôtel ; Hector en regagnant son observatoire et en n'en bougeant plus, finirait certainement par voir reparaître la limousine : il saurait ainsi par quel moyen on l'avait dissimulée.

Lorsque Mainfroy eut exposé ses idées à Grosvin, celui-ci, agité par la frénésie de la curiosité, s'écria :

— Je veux monter sur le toit avec vous, monsieur Mainfroy ; tant pis s'il nous « sème » ensuite. Nous le retrouverons toujours et l'essentiel à présent, c'est d'éclaircir l'inivable disparition de la voiture.

Il régla le taxi et fit l'ascension avec Hector. Tous deux s'installèrent, le mieux qu'ils purent, sur le zinc du toit et attendirent.

— C'est bien vous, demanda Mainfroy, qui avez perquisitionné dans l'hôtel avec le chef ?

— C'est moi et Muschard.

— Et rien, absolument rien, ne vous a paru suspect ?

— Rien...

Cependant, l'heure s'avancait, et les deux observateurs ne voyaient rien venir.

— Pourvu, dit Grosvin, qu'il n'attende pas la nuit pour sortir.

— Et pourvu, renchérit Mainfroy, que l'hôtel ne possède pas secrètement, une autre issue.

Il se regardèrent effarés par ces suppositions désastreuses. Mais soudain ils tressaillirent. Une détonation sourde, comme atténuée, était montée de la cour, sans qu'ils eussent vu, cependant, rien d'anormal. Mais aussitôt après cette détonation, un épais nuage de fumée blanche et opaque s'éleva, jusqu'à la hauteur du premier

étage. Cette fumée mit plusieurs minutes à se dissiper. Lorsque l'air fut redevenu transparent, Grosvin lâcha un affreux juron. La limousine était revenue dans la cour, avec, sur son siège, le chauffeur nègre.

— C'est de la fantasmagorie, de la magie, de la prestidigitation ! clama l'inspecteur, en proie à une violente agitation.

— Evidemment, concéda Hector sans se détourner de son flegme, c'est de la prestidigitation.

Robert Brancion était debout, devant le perlon. Il leva la tête et jeta sur le toit du 68 un regard perçant. Les deux hommes, tout à leur observation, n'eurent pas le temps de se rejeter en arrière. Brancion les avait vus. Il haussa les épaules, puis fit un signe au chauffeur et s'installa dans la voiture. Le nègre sauta à bas du siège, s'en fut ouvrir la grande porte et la limousine partit.

— Ça y est ! dit Grosvin, non seulement nous sommes « semés », mais encore nous sommes « brûlés ». Nous allons être obligés, ou bien de lâcher l'affaire, ou bien de changer de tête. Mais je ne regrette rien, car nous avons assisté à un spectacle peu banal.

N'ayant plus rien à faire sur le toit, ils redescendirent dans la rue et résolurent d'aller retrouver Muschard, qui devait s'ennuyer, si longtemps séparé de son *alter ego*...

Mais auparavant, ils passèrent au garage de l'avenue de La Motte-Piquet, où Brancion avait pris sa limousine. Là, peut-être, on pourraient leur donner de nouveaux renseignements. Sur l'exhibition de la carte de Grosvin, le directeur du garage ne fit aucune difficulté pour dire ce qu'il savait — et qui était peu de chose :

— Il y a quelques jours, dit-il, un nommé Robert Brancion, se disant explorateur, est venu me demander de lui procurer, dans le plus court délai, une voiture neuve ou d'occasion, très confortable et exceptionnellement rapide, assez forte pour exécuter sans anicroches de longues randonnées. Comme il a ajouté qu'il me laissait, au point de vue du prix, carte blanche, j'ai trouvé immédiatement son affaire et il a envoyé, ce matin, un nègre, porteur d'une lettre de lui, lequel a pris possession de la voiture et a attendu son maître...

Muschard en était à son sixième vermouth-cassis, lorsque Grosvin et Mainfroy rentrèrent. Mais comme il était doué d'une précieuse faculté d'assimilation des liquides, il manifesta sa joie de retrouver ses amis en commandant un septième verre.

Grosvin lui conta l'histoire de la disparition et la réapparition de la limousine, et Muschard l'écouta bouche bée, en disant de temps en temps :

— Ce serait un autre qui me raconterait cela, je ne le croirais pas.

Puis, comme Grosvin ajoutait :

— Je me demande à quoi étaient destinées les victuailles qu'il a achetées en route ?

— Parbleu, répondit Muschard, à nourrir ses nègres.

— Et peut-être aussi, fit gravement Hector, à nourrir ses prisonniers...

Cette hypothèse, exprimée pour la première fois, frappa tellement l'impressionnable Muschard qu'il dut, pour se remettre, absorber un huitième vermouth-cassis.

— Attention, fit soudain Grosvin, voici notre client qui revient.

En effet, la limousine de Brancion venait d'apparaître. Elle passa, à une allure modérée, devant la boutique où se tenaient les trois policiers, et Brancion, se penchant à la portière, leur adressa un regard moqueur ; puis elle accélera sa marche et disparut avant que Mainfroy, Grosvin et Muschard, stupéfaits par l'audace de leur « client », aient eu le temps de prendre leurs dispositions pour continuer la filature.

Mainfroy n'était pas revenu encore de son étonnement, qu'un commissaire entra et demanda au comptoir : « Monsieur Mainfroy » ?

— C'est moi ! dit le jeune homme.

Le commissaire s'approcha, lui remit une lettre et sortit. Hector décacha l'enveloppe et contint une exclamation, en lisant ces mots, écrits à la machine :

Si M. Mainfroy continue à s'occuper des affaires des autres, il arrivera malheur à une jeune fille qu'il connaît bien. S'il reste sage au contraire, cette jeune fille lui sera peut-être rendue avant qu'il soit longtemps. De sa conduite et de sa discréption dépendront donc le sort et peut-être la vie de G. P.

Avec la tranquillité qui ne l'abandonnait jamais, Hector replia cette étrange missive et la mit dans son portefeuille.

— Qu'est-ce que c'est ? demanda Muschard, dont l'éducation n'était pas parfaite et dont, au surplus, le vermouth-cassis avivait la curiosité naturelle.

— Rien qui concerne notre affaire, répondit nonchalamment Mainfroy.

Son parti était pris. A quoi bon lutter contre plus fort que soi ? La seule chose qui l'intéressait en l'occurrence, c'était la vie et la liberté de Germaine Praline. Or, Germaine, selon la lettre, était vivante ; peut-être serait-elle libre bientôt. Tout ce que ferait Hector ne pouvait que compromettre et cette liberté et cette existence. Le plus sage était donc de se conformer aux ordres reçus : inaction et discréption.

Sa vocation policière était vraiment trop mince pour qu'il déplorât d'abandonner ses recherches. Ce n'était qu'à regret et pour retrouver Germaine qu'il s'était jeté à corps perdu dans cette aventure. Puisqu'il savait que le meilleur moyen d'arriver au même but était de ne rien faire, il ne ferait rien... et ne s'en plaindrait pas. Et il pensa, avec un furtif sourire, que si son ancien patron Brunnel avait été présent et avait appris sa détermination, ce policier convaincu et amoureux de son art n'aurait pas eu assez d'invectives pour stigmatiser cette résolution, digne seulement d'un « amateur ».

Cependant, s'il devait fausser compagnie à Muschard et Grosvin, il était convenable qu'il le fit avec élégance. Les deux inspecteurs s'étaient montrés trop obligeants à son égard pour qu'il les abandonnât sans y mettre quelques formes. Aussi, reprit-il, en rougissant un peu de son mensonge :

— Cette lettre, mes chers amis, m'apporte une bonne nouvelle ; elle me démontre que je m'étais trompé en croyant ma fiancée parmi les victimes de l'autobus 519. Aussi, en vous remerciant cordialement de l'amitié que vous m'avez témoignée, je ne veux pas vous gêner plus longtemps dans vos recherches et je me retire.

— Mais, monsieur Mainfroy, s'écria Grosvin avec chaleur, vous ne nous gêner en aucune façon, bien au contraire !

— Merci de me le dire, Grosvin, mais ma résolution est bien prise et je me désintéresse de cette affaire ! Encore une fois, croyez à ma reconnaissance très sincère et...

Muschard l'interrompit :

— Eh bien ! non ! monsieur Mainfroy, vous ne pouvez pas nous lâcher comme cela. De votre part, cela me fait l'effet d'une désertion...

— Muschard, dit sévèrement Grosvin.

— Il n'y a pas de « Muschard », répondit l'inspecteur en imitant la voix de son camarade. Je dis ce que je pense ; M. Mainfroy n'a pas le droit de...

— Muschard ! Grosvin ! fit une voix brève, tout près des trois hommes.

Les deux inspecteurs de la Sûreté se levèrent vivement, en murmurant, avec effarement :

— Le patron !

C'était, en effet, M. Jordon, chef de la Sûreté, qui se dressait devant eux, il était entré dans le petit café depuis une minute, et ses subordonnés, dans l'animation de la discussion, ne l'avaient pas entendu venir.

M. Jordon regarda un instant, d'un air de reproche, ses inspecteurs, puis il dit d'une voix cinglante :

— Vous faites deux fameux policiers, allez... Et on peut vous donner quelqu'un à surveiller, vous qu'il ne voyez même pas entrer votre chef dans le café où vous êtes !

Muschard et Grosvin, rouges de confusion, baissèrent la tête comme des écoliers pris en faute.

— Ces messieurs discutaient ! reprit avec ironie le chef. Ces messieurs n'étaient pas d'accord, sans doute sur un coup douteux à la manille, ou sur la cote d'un cheval de course !

— Patron... commença timidement Grosvin...

— Assez ! coupa le chef. D'ailleurs, ce n'est pas de cela qu'il s'agit. Vous allez me lâcher immédiatement la filature de Robert Brancion...

— La lâcher !

— Oui... Vous êtes si adroits que votre client s'est aperçu qu'il était filé. Il est allé se plaindre au ministère de l'Intérieur, et comme il est, paraît-il, un homme du monde, un millionnaire et, par-dessus le marché, un explorateur et un savant, on lui a fait des excuses et on lui a promis de faire cesser la surveillance. Très étonné que vous vous fussiez trahis, j'ai voulu voir comment

vous opériez et je suis venu vous surprendre. Tous mes compliments, mes gaillards !

Puis, se tournant vers Mainfroy, qu'il connaissait bien, M. Jordon reprit :

— Quant à vous, monsieur Mainfroy, malgré toute l'estime et toute la sympathie que j'ai pour vous, permettez-moi de vous dire que, lorsqu'on n'appartient plus à la police il est très déplacé de venir distraire de leur travail ceux qui n'ont pas quitté la carrière... Au plaisir, monsieur !

Et le chef de la Sûreté sortit en coup de vent. Les deux inspecteurs, tout penauds, se regardèrent mutuellement :

— Muschard ?

— Grosvin ?

— Il nous est interdit de filer le Brancion pour le compte de la boîte...

— Mais pas pour notre compte...

— Et moi je veux revoir le nuage blanc de l'avenue de Suffren...

— Le nuage blanc où se cachent les autos.

— Et d'où ils émergent...

— Et puis ce client-là nous a fait rabrouer par le patron...

— Cela vaut une revanche !

Les deux intimes se serrèrent la main chaleureusement et cette étreinte avait son éloquence.

Hector ne laissa pas d'être attendri par le spectacle de cette entente parfaite, mais, comme toujours, cet attendrissement fut dissimulé sous une apparente sécheresse. Il tendit la main, lui aussi, aux deux inspecteurs et regagna son logis. Fatigué par les émotions de la journée, il se mit au lit de bonne heure et dormit profondément.

Le lendemain matin, en lisant son journal, il fut douloureusement impressionné par un fait divers intitulé :

MORTELLE IMPRUDENCE DE DEUX AGENTS DE LA SÛRETÉ

Ce fait divers était ainsi conçu :

Deux inspecteurs de la Sûreté, MM. Grosvin (Joseph), 38 ans, et Muschard (Alphonse), 36 ans, étaient montés, hier soir, dans un dessin que l'on ignore, sur le toit de l'immeuble portant le numéro 68 de l'avenue de Suffren. Les deux malheureux, ayant glissé sur le zinc du toit, sont tombés dans la cour de la maison voisine, ou un valet de chambre, attiré par le bruit, n'a trouvé que deux cadavres horriblement abîmés. Ce domestique, qui est muet, a eu beaucoup de peine (son maître étant absent) à faire comprendre l'accident au commissaire de police du quartier. Les corps ont été envoyés à la Morgue. L'immeuble portant le numéro 68 bis, dans la cour duquel on a relevé les deux malheureux, appartient à M. Robert Brancion, le savant bien connu, récemment rentré d'un long voyage d'études en Afrique centrale.

VIII

La revanche de Brunnel

Hector Mainfroy était dans le marasme. Ayant, d'une part, résigné ses fonctions, et ayant renoncé, d'autre part, sur l'injonction qui lui était parvenue d'une façon si bizarre, à continuer les recherches qu'il avait commencées, relativement à la disparition de l'autobus 519, il ne savait comment tromper l'impatience qui le rongeait.

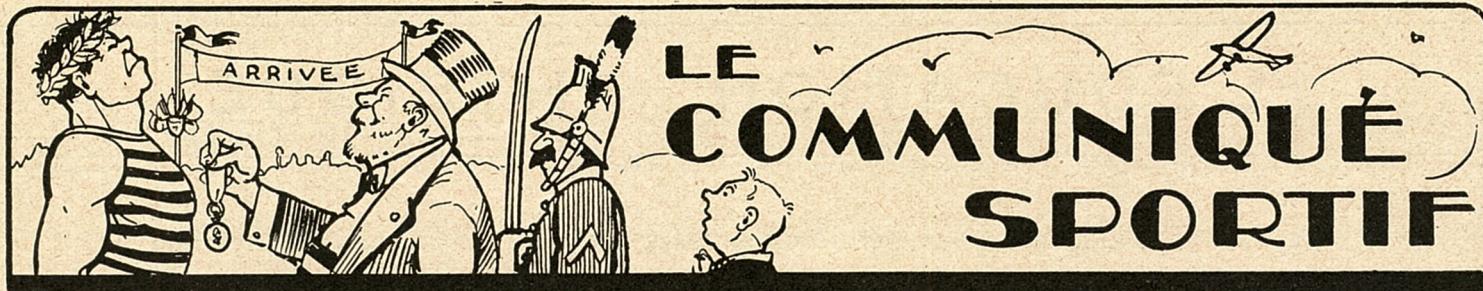
La lettre mystérieuse, écrite à la machine, et qu'il avait relue cent fois lui promettait formellement que, « s'il était sage », Germaine lui serait rendue. Quelque chose lui disait que l'homme qui avait eu l'audace de lui poser ainsi des conditions était assez fort, non seulement pour écraser tous les obstacles, mais encore pour tenir ses promesses. Et il avait confiance dans celle que lui faisait la lettre anonyme. Ainsi qu'il se l'était juré, il resterait inactif, et il serait discret.

Au surplus, la mort tragique de Muschard et de Grosvin lui avait montré combien il était dangereux de contrarier les desseins de celui qui tenait les fils de cette affaire.

Hector ne songea pas un instant à attribuer au hasard l'accident dont les deux inspecteurs avaient été victimes. C'était, sans aucun doute, une main criminelle qui les avait poussés dans l'abîme. Sa pensée allait aussi vers son ancien chef. Qu'était devenu Brunnel, depuis que Mainfroy s'était séparé de lui ? Etais-il dans la bonne voie et allait-il s'exposer, comme les deux inspecteurs, à périr dans quelque étrange accident ?

(à suivre).

Léon GROC.
(Autorisation spéciale de l'auteur.)



L'ACTIVITÉ DE L'A.S.T.

La 12^e Fête Annuelle de l'Association Sportive des Transports

La douzième fête annuelle de l'Association Sportive des Transports, qui s'est déroulée le Samedi 29 Novembre 1930 dans les Salons de la Mairie du 18^e arrondissement, a remporté un magnifique et complet succès.

Une très nombreuse assistance, évaluée à plus d'un millier de personnes s'empressait dans les deux belles salles, joliment décorées, du rez-de-chaussée et du premier étage.

La soirée comportait un programme éclectique (Bal, Intermèdes sportifs et artistiques, Concours de bonnets à l'occasion de la Sainte Catherine) et était placée sous la présidence d'honneur et effective de MM. Jean de Castellane, Président du Conseil Municipal de la Ville de Paris ; Marcel Delarbre, Secrétaire Général du Comité National de l'Education Physique ; André Mariah, Président du Conseil d'Administration de la S.T.C.R.P., Président d'Honneur de l'A.S.T. et M. Jayot, Directeur Général des Transports de l'Extension et de l'Inspection Générale, Président d'Honneur de l'A.S.T., lequel, souffrant, dut se faire excuser.

Parmi les personnalités marquantes reconnues dans l'assistance, on notait : MM. Dherbécourt, Sénateur de la Seine, G. Thomas, Conseiller Municipal du 18^e arrondissement ; le Colonel Arnould, Directeur de l'Ecole de Joinville ; le Colonel Dreyer, Président de l'A.S. Bourse ; le Capitaine de Pouzillac, représentant M. le Colonel Hemelot du Gouvernement Militaire de Paris ; Barthélémy, Directeur des Etudes et du Contrôle de l'Exploitation ; Journé, Ingénieur en Chef des Approvisionnements ; E. Mercier, Ingénieur Chef du Service de l'Atelier Central ; G. Mercier, Chef du Service Financier ; Peyron de Lajard, Vice-Président de la Société Amicale et de Précovoyance des Anciens Combattants ; M. Brailly, Adjoint au Maire, qui représentait M. Mayoux, maire du 18^e arrondissement, empêché ; M. Raphanel, Adjoint au Maire du 18^e arrondissement, les représentants des Sociétés Sportives : Galeries Lafayette, Printemps, etc., la Reine des Combattants de la S.T.C.R.P., les représentants des Fédérations Françaises et Ligues Sportives, les représentants des Services Publics et de la Presse Sportive et d'information, etc...

A 22 heures, tandis que les notes allègres de l'or-

chestre de l'Echo Philharmonique "Paris" sous la direction de M. A. Huys, entraînaient les couples dans les premiers fox-trot, salsas et tangos, M. Bleuse, Président de l'A.S.T. et les Membres du Comité, réussissaient leurs invités dans la Salle des Mariages.

Prenant la parole, le Président de l'A.S.T., dans un discours très applaudie, traduisit les efforts réalisés et le but poursuivi par l'Association Sportive des Transports.

M. Jean de Castellane, en termes vibrants, souligna l'œuvre féconde qu'accomplissent les Sociétés Sportives pour l'amélioration de la race. Les paroles prononcées par le Président du Conseil Municipal furent vivement applaudies.

Puis la voix prenante et éloquente de M. Marcel Delarbre se fit entendre. Après avoir adressé le plus vibrant autant qu'élogieux hommage à M. Bleuse pour son activité et son dévouement de toujours à la cause de l'éducation physique, et félicité sans réserve tous les Membres du Comité de l'A.S.T., il se montra pleinement d'accord sur le programme poursuivi par l'A.S.T., développant le Sport dans le cadre de l'amateurisme pur et en dehors des compétitions à grand spectacle.

De chaleureux bravos retentirent quand M. Marcel Delarbre invita l'assistance à viser une coupe à la gloire et à la prospérité de l'A.S. des Transports.

Puis l'on revint à la grande salle où, entre quelques danses, se déroulaient les intermèdes portés au programme.

A ce moment, minuit, la fête battait son plein et le coup d'œil était magnifique.

Ce furent d'abord les vedettes haltérophiles : Le Put, Champion de Paris 1930 et Vibert, ex-champion de France, qui présentèrent au public vivement intéressé, toute la gamme des « Arrachés » et des « Jetés » de la barre qui atteignit, pour terminer, le poids appréciable de 135 kilos. Des bravos enthousiastes saluèrent les efforts de ces deux as.

Mme Pascale, chansonnier montmartroise, fit ensuite applaudir ses œuvres d'esprit satirique, dont la butte seule a le secret. Ses couplets furent bissés et trissés comme il convenait.

Puis ce fut le tour de la mignonne petit Simone Thomas, prodige du piano. Agée de 10 ans seulement, cette enfant aux doigts de fée, démontra une fois de

plus « que la valeur n'attend pas le nombre des années », en exécutant avec une grande maîtrise « Sœur Monique » de Couperin et « Pastorale » de Scarlatti. Son succès fut grandiose.

M. Vibert de l'Opéra lui succéda. La voix de baryton, les intonations de ce grand artiste lui valurent l'admiration générale.

Un intermède hors-programme fut ensuite offert aux auditeurs charmés : Mlle Rose Doudieux qui a obtenu un grand, très grand succès, dans la Valse de « Mireille » et le grand air de Micaëla, de « Carmen ». Cette jeune et belle chanteuse possède une voix de soprano léger, chaude, bien timbrée et très étendue ; nul doute que sous l'habile direction de son excellent Maître Octave Labis de l'Opéra, elle ne devienne une parfaite artiste destinée à triompher sur nos grandes scènes lyriques.

Pour clore les intermèdes, la toute jeune et fine Micheline Seb, que nous avions déjà applaudie l'an dernier, fit admirer sa grâce et sa souplesse dans des danses acrobatiques de différents styles qui étonnèrent l'assistance.

Et l'on passa au grand concours de bonnets, réservé aux Catherinettes.

Une vingtaine de jolis visages, artistement coiffés, défilèrent devant un jury mixte composé de dames et messieurs choisis parmi l'assistance.

Le 1^{er} prix du Concours a été attribué à Mlle Scorio, qui portait un magnifique bonnet représentant un paon, finement exécuté. Elle reçut les félicitations du Jury, ainsi d'ailleurs que toutes les concurrentes.

Le bal se poursuivit avec entrain jusqu'au petit jour. A cinq heures du matin des centaines de danseurs infatigables se livraient encore à leurs langoureuses évolutions.

Et ce fut la fin d'une nuit splendide, très réussie, dont chacun emporta le plus heureux souvenir.

Le Comité de l'A.S.T. remercie bien vivement tous ceux qui, bénévolement, ont apporté leur concours précieux et dévoué dans l'organisation et ont contribué à la réussite de sa 12^e fête, en particulier :

MM. Martin, Rouquier, Suzzoni, Delcroix, Ramain, Thockler ; Mme Picaut, Mles Jean et Suzzoni.

Le Secrétaire de l'A.S.T.

Signé : CHARRIER.

Le Cyclo - Tourisme

à 21 h. 30, quai du Louvre (sous-sol). Là, entre pratiquants, on y parle technique, voyages, randonnées, on rappelle des souvenirs, on fait des projets.

Prochaines sorties :

Dimanche 4 janvier. — Prix Alcyon. Rendez-vous Porte de Neuilly (Ceinture) 7 h. 50.

Dimanche 11 janvier. — Prix de Clamart (voir Cyclo-Sport).

Dimanche 18 janvier. — Prix Alcyon. Rendez-vous Porte de Neuilly (Ceinture) 7 h. 50.

Mercredi 21 janvier. — La basilique de Saint-Denis (visite). Rendez-vous Porte de la Chambre 7 h. 45. Retour 12 heures.

Dimanche 25 janvier. — Prix de Clamart (voir Cyclo-Sport).

Mardi 27 janvier. — Réunion de la Section à 21 heures. Café « Le Corona ».

Dimanche 1^{er} février. — Prix Alcyon. Rendez-vous Porte de Neuilly (Ceinture) 7 h. 50.

Moyenne horaire 16 kilomètres. En cas de pluie les sorties de semaine sont supprimées. (communiqué)

Cours d'Éducation Physique pour les Apprentis

Il a déjà été brièvement parlé aux lecteurs de l'Echo de la S.T.C.R.P., dans un précédent numéro de cette intéressante Revue, d'un projet de cours de Culture Physique en faveur des apprentis de la S.T.C.R.P., projet qui sera mis en application à partir du printemps prochain.

La S.T.C.R.P. adoptant le projet présenté par l'Association Sportive des Transports, a décidé de comprendre l'Enseignement Physique dans les heures de travail et de l'intercaler dans l'emploi du temps des Apprentis.

Les leçons que recevront ces jeunes gens (au nombre de 150 environ) seront dirigées par un moniteur diplômé d'éducation physique, et auront lieu en plein air au Stade de l'A.S.T. de la Porte des Lilas.

Le but recherché est le perfectionnement du système nerveux en même temps que le développement musculaire, fonction respiratoire, correction des attitudes mauvaises et des déformations professionnelles, goût, habitude de l'effort et de la vie au grand air.

Point n'est besoin d'insister sur les bienfaits qu'apportera à des corps en plein épanouissement, l'application d'une méthode de culture physique progressive et dosée, au surplus contrôlée régulièrement par des visites médicales.

Le Professeur chargé des cours, M. Marcel Petiau, Agent de la S.T.C.R.P., a bien voulu rédiger les lignes que nous publions à la page suivante sur l'utilité de l'éducation physique rationnelle et la méthode qu'il compte appliquer.

L'ÉDUCATION PHYSIQUE

Exposé physiologique pour servir de préface au Cours d'Éducation Physique organisé par l'A.S.T., au bénéfice des apprentis de la S.T.C.R.P.

CEST exposé a pour but d'indiquer succinctement les bases physiologiques de l'éducation physique appliquée au cours des apprentis.

Pour ces jeunes gens, arrivés à la période post-pubertaire, le danger des exagérations en éducation physique est assez grand.

Il faut surtout se garder de surmené le cœur, soit par des efforts trop violents, soit par un travail musculaire intense et prolongé. Les dilatations aiguës du cœur ne sont pas rares chez les adolescents surmenés. Elles produisent des troubles graves dans la constitution générale et entravent la croissance.

Les exercices tendront à un développement harmonieux de tous les organes. La santé et la résistance organique seront les buts principaux.

En résumé, période d'entraînement particulièrement délicate, résistance des élèves faibles et force musculaire inférieure à celle que la taille pourrait faire supposer. Il faut même tenir compte que ces élèves n'ont pas la notion exacte de leur force et des moyens physiques dont ils disposent ; aussi leur fera-t-on exécuter avec prudence les exercices d'application.

La leçon d'éducation physique

La durée d'une leçon est de 30 à 45 minutes ; elle se présente sous la forme d'exercices préparant à tous les gestes ayant une utilité pratique dans la vie normale, c'est-à-dire marcher, grimper, sauter, lever-porter, courir, lancer et se défendre.

Nous envisageons pour le cours l'application du programme concernant le cycle secondaire d'Education Physique 1^{er} degré, c'est-à-dire, 13 à 16 ans.

Les exercices entrant dans la composition d'une leçon sont des « éducatifs » ou des « applications » sportives simples dans la proportion de 3 exercices éducatifs et de 4 applications par leçon.

Les exercices éducatifs sont excessivement complexes ; ils peuvent faire travailler séparément chaque segment de notre corps, puis se combiner entre eux de façon à reconstituer par synthèse l'application elle-même avec ses modalités.

Leur rôle est de préparer progressivement l'organisme à une application donnée, non seulement en obtenant le développement musculaire nécessaire, mais surtout en orientant la coordination des mouvements vers leur meilleure utilisation, vers l'économie.

PROGRAMME DES APPLICATIONS SPORTIVES ENVISAGÉES POUR LE COURS DES APPRENTIS

Les applications élémentaires suivantes seront exécutées au cours des leçons d'éducation physique ou dans des séances spéciales d'initiation sportive :

1^o Athlétisme :

course de vitesse 60 mètres (performance maximum) ;
course de demi fond 500 mètres (performance maximum) ;
saut en hauteur avec élan ;
saut en longueur avec élan ;
lancer de poids bras droit et bras gauche (poids 5 kilos maximum).

2^o Gymnastique :

barre fixe : rétablissements avec et sans élan ;
barres parallèles : rétablissements avec balancement, progression avec et sans élan ;
grimper de corde ;
saut de cheval avec appuis différents.

3^o Poids et haltères (avec engins très légers) :

à 1 bras	épaulé jeté
	épaulé développé
à 2 bras	épaulé développé
	épaulé arraché

4^o Sports de défense :

Lutte gréco-romaine	applications élémentaires
Lutte libre	démonstrations
Jiu Jitsu	applications élémentaires.

Les leçons d'Education Physique complètes, pourront être remplacées par :

- 1^o des séances de jeux ;
2^o des séances d'étude.

1^o Séances de jeux. — Des séances, composées uniquement de grands jeux, remplaceront de temps à autre les leçons complètes d'Education Physique ; elles sont limitées à une durée de 45 minutes.

Ces séances développent l'initiative, l'émulation, la solidarité, la discipline et préparent ainsi aux grands sports d'équipe.

Grands jeux sportifs d'équipe : Basket-Ball ; Volley-Ball.

2^o Séances d'étude. — La séance d'étude est une leçon partielle ayant pour but d'apprendre sans hâte des éléments nouveaux ou de rectifier certains exercices mal exécutés.

**

Nous voyons ainsi que les séances d'Education Physique seront de trois sortes :

1^o des leçons complètes, comprenant les sept familles d'application indiquées plus loin permettant seules d'atteindre le but de développement complet poursuivi ;

2^o des séances de jeux, remplaçant les leçons complètes ;

3^o des séances d'étude préparant aux leçons complètes et aux sports.

Toutes ces formes de leçon commencent toujours par une mise en train et se terminent par un retour au calme.

La mise en train qui échauffe progressivement l'organisme comprend des exercices d'énergie croissante :

Evolutions, assouplissements des bras, des jambes et du tronc ; assouplissements combinés, assouplissements dissymétriques et assouplissements de la cage thoracique.

Le retour au calme comprend au contraire des exercices d'énergie décroissante :

Marche lente avec exercices respiratoires, marche avec chant ou sifflet pour servir de contrôle ; ils se terminent par des évolutions. On le complète utilement, chaque fois que cela est possible par des ablutions.

La leçon complète doit posséder certaines qualités qui augmentent sa valeur aux points de vue physiologique et pédagogique.

Elle est graduée en intensité, c'est-à-dire que l'intensité des exercices croît depuis la mise en train jusqu'au milieu de la leçon, cette intensité décroissant ensuite jusqu'au retour au calme.

Les sept familles d'exercices sont placées dans l'ordre suivant :

- 1^o Marche ; 2^o grimper, escalade ; 3^o saut ; 4^o lever et transport de fardeaux ; 5^o course ; 6^o lancement ; 7^o se défendre. Les exercices du train supérieur et du train inférieur étant ainsi

alternés, la leçon peut être continue sans qu'il y ait de fatigue exagérée ; elle permet également d'acquérir l'endurance.

Les leçons sont rendues attrayantes par le choix des exercices, par leur complication et leur difficulté augmentant continuellement, mais aussi grâce à l'introduction de petits jeux dans le courant des leçons.

Plan d'une leçon d'Education Physique

(Cycle secondaire 1^{er} degré 13 à 16 ans).

Evolutions

Assouplissement des bras
Assouplissement des jambes

Mise en train

Exercices d'énergie
croissante.

Durée 30 à 45 minutes.

Assouplissement du tronc
Mouvement combiné
(bras, jambes, tronc)

Mouvement dissymétrique.

Assouplissement des poumons.

Marche
Grimper, escalade

Saut

1^{er} petit jeu

Lever-porter

Course

Lancement

2^o petit jeu

Défense.

Retour au calme

Exercices d'énergie
décroissante.

Durée 30 à 45 minutes.

Marche lente avec exercices respiratoires

Marche avec chant ou sifflet

Evolutions.

Régime de la leçon

Dans chaque famille, un exercice éducatif ou une application dans la proportion de 4 applications pour 3 exercices éducatifs.

Contrôle de l'entraînement

La collaboration d'un médecin est assurée au cours des apprentis.

Il sera établi, pour chaque apprenti, une fiche individuelle ; cette fiche consignera tous les 6 mois les résultats physiologique et sportif.

Le professeur du cours établira cette fiche en ce qui concerne : taille, poids, périmètre et élasticité thoraciques, capacité vitale et contrôle sportif.

Le médecin complètera cette fiche et indiquera les sujets à ménager.

Les deux contrôles physiologique et sportif auront lieu deux fois par an. Le médecin à la suite de sa visite, dont les résultats seront consignés sur les fiches individuelles, donnera des indications sur l'état général des apprentis. Ces indications aideront le professeur à doser son travail.

Le Certificat d'Education Physique secondaire 1^{er} degré

Les apprentis, ayant réussi à exécuter l'ensemble des performances suivantes, recevront le certificat d'Education physique secondaire, 1^{er} degré.

Le certificat se passe vers la 16^e année ; il comprend 8 épreuves ; chaque épreuve est éliminatoire, strictement individuelle et sans compétition.

Course de vitesse 60 mètres en 9 sec.

Course de demi-fond 800 mètres en 3 m. 30 s.

Saut en haut, avec élan 1 mètre.

LES CONSEILS DU DOCTEUR

CAUSERIE SUR L'HYGIÈNE ALIMENTAIRE

Faut-il boire du vin ?

« Un doigt de vin... Autant de pris sur le médecin... »

Vieux dicton populaire.

DANS notre dernière causerie, nous avons envisagé les boissons en général et l'eau en particulier.

« L'eau est la boisson du soldat », vous a-t-on appris autrefois au régiment, à la théorie. Elle doit être aussi la boisson du « civil ». Elle suffit, à elle seule, à nous désaltérer, et à fournir à nos tissus le liquide nécessaire.

Mais l'homme est plus raffiné que l'animal et, comme je vous le disais la dernière fois, il demande aux liquides de boisson de lui apporter autre chose que la simple hydratation.

Depuis les temps les plus reculés, il s'est attaché à faire de la prise de liquide un plaisir... quelquefois dangereux ; et, pour ce faire, il a aromatisé ce liquide. Ainsi, selon les régions, consomme-t-il des boissons fermentées : Vin, bière, cidre, etc..., ou des boissons alcooliques : Alcools les plus divers.

Tous les médecins et les hygiénistes sont d'accord pour condamner l'abus du vin pur en grande quantité, et des alcools de mauvaise qualité.

Mais, ici comme en matière d'aliments solides, il y a lieu de distinguer le gourmand et le gourmet : le gourmand, c'est le glouton qui engouffre des quantités considérables d'aliments sans les mastiquer, sans les goûter, c'est-à-dire sans les insaliver. La conclusion est inévitable : dilatation de l'estomac, dyspepsie et tous les troubles qui en découlent. Au contraire, le gourmet mange lentement. Il mastique ses aliments, il les insalive, en apprécie la valeur en les déglutissant lentement. Ces aliments arrivent dans l'estomac convenablement préparés pour leur digestion. Ils sont donc facilement digérés et assimilés.

Il en est de même en matière de boissons ; le glouton, étant ici, l'alcoolique.

L'alcoolique vide son verre d'un trait. La gorge s'ouvre et se referme avec la rapidité et la précision d'un clapet de machine. Le malheureux n'apprécie que la sensation de chaleur fugace produite par le vin ou l'alcool. Le poison pris de la sorte par un sujet d'ordinaire à jeun, n'est pas dilué par la salive et arrive dans un estomac à sec, ce qui contribue encore à augmenter sa nocivité (Regnault).

Une faible quantité de boisson suffit au contraire au gourmet : s'il veut abuser, ses sensations s'émoissoient et il s'arrête.

Donc, premier point : user, ne jamais abuser.

**

Sous cette réserve, l'usage du vin peut, dans certains cas, venir en aide au médecin pour faciliter la digestion.

A ce titre, il est intéressant d'examiner du point de vue de l'hygiène alimentaire, ce que les traités de gastronomie appellent « le Service des Vins dans un repas ».

Le Dr Félix Regnault et P. Montagné en ont donné un commentaire tout à fait instructif :

Dans un repas bien ordonné, disent-ils, on sert après le potage des vins secs fortement alcoolisés, titrant 15 à 20 degrés, tels que le madère, le marsala, le porto, le xérès. Plus tard, au contraire, on boira le Bordeaux et le Bourgogne qui ne titrent que 10 à 12 degrés. La richesse en alcool de ces vins excite fortement les contractions de l'estomac.

A la fin du repas on veut encore favoriser les contractions de l'estomac. Des vins fortement alcoolisés titrant de 15 à 20 degrés paraissent sur la table. Mais, cette fois ils sont sucrés comme il sied à des vins de dessert : ce sont le malaga, le malvoisie, le chypre, la lacyma christi, le syracuse, etc...

Si ces vins ne suffisent pas à réveiller un estomac paresseux ou si leur richesse en alcool les fait proscrire, les infusions chaudes y parviendront : ce sera alors le café, le thé ou l'infusion. Ce sera aussi trop souvent, hélas, le petit verre de liqueur forte ou aromatique !

Mais connaissez-vous le titre de ces liqueurs ? l'anisette titre 42 degrés, la chartreuse jaune, 43 ; le kirch, 45 ; le curaçao, 40 ; le cognac, 47 ou 50 ; l'eau-de-vie de marc, 52 ; le rhum, 55 et, enfin, la chartreuse verte, 57 degrés.

Nous ne conseillons nullement, naturellement, cette prise d'alcool après le repas puisque l'infusion produit les mêmes heureux résultats au point de vue de la digestion. Mais nous constatons seulement que, à titre exceptionnel, et par exemple dans un cas de digestion pénible, en l'absence d'autres moyens thérapeutiques, une petite quantité d'alcool de bonne qualité est capable d'activer les contractions d'un estomac paresseux.

A la campagne, où l'ordonnance des repas ne comporte pas cette variété de vins de table, il y a longtemps que les paysans ont remarqué que le fait de mettre du vin dans la soupe « ouvre l'appétit ». Le fait est réel, car ce mélange qui n'a peut-être rien de très engageant pour les palais délicats, détermine certainement des contractions efficaces de l'estomac. De

même, au cours de ces interminables repas de campagne, il est d'usage dans certaines régions, de prendre un petit verre d'alcool au milieu du repas. Cette pratique n'est certes pas à recommander non plus, mais physiologiquement, elle est très compréhensible : il s'agit de « faire de la place » en contractant l'estomac pour qu'il évacue son contenu.

Si donc vous êtes bien portant, que vous n'avez aucune lésion de votre foie ou de vos reins, que vous n'êtes ni arthritique, ni rhumatisant, ni goutteux, consommez aux repas un peu de vin. Dans le cas contraire, abstenez vous rigoureusement si vous ne voulez pas compromettre d'abord votre activité, puis votre santé et même votre vie.

Que fait, en effet l'alcoolique ? Il méprise ces règles d'hygiène qui consistent à boire lentement, à ne prendre de vin qu'aux repas et en petite quantité, à ne boire d'alcool ou d'apéritifs qu'exceptionnellement. L'alcoolique, dis-je, boit son petit verre le matin à jeun pour se donner du cœur, pour « tuer le ver » suivant l'expression consacrée. Il boit encore des apéritifs avant les repas et de l'alcool toute la journée. Il avale des verres de vin pur d'un trait. Tous ces liquides irritent la muqueuse gastrique, et les vaisseaux du foie et bientôt apparaissent inévitablement des signes de gastrite et de cirrhose.

Si l'on ajoute que l'alcoolique, conscrivant une grosse partie de son budget à la boisson, le fait au détriment de la saine alimentation qui lui serait nécessaire, on comprend comment, si l'on s'en tient uniquement du point de vue du tube digestif, l'abus des boissons alcoolisées et du vin pur peut être nocif pour la santé de l'individu.

**

A la S.T.C.R.P., où les nécessités du service obligent une grande partie du personnel à prendre ses repas d'une façon irrégulière, ces règles d'hygiène alimentaire, que j'ai essayé de vous exposer aussi clairement que possible, prennent une importance capitale.

Il vous est possible d'assurer, malgré ces heures irrégulières, un bon service sans aucun danger pour votre santé à la condition d'être parfaitement sobre, de choisir vos aliments, de régler votre menu, suivant le temps dont vous disposez.

Dr F. BOURGEOIS.

Ancien interne des Hôpitaux de Paris,
assistant à l'Hôpital Cochin,
médecin de gastro-entérologie à la S.T.C.R.P.

ASSOCIATIONS ET GROUPEMENTS

A la Société Amicale et de Prévoyance des Anciens Combattants

Le « *Trait d'Union* », organe officiel des Anciens Combattants, militaires, mobilisés, veuves et orphelins des T.C.R.P., dont le Rédacteur en Chef est notre sympathique collaborateur Peyron de Lajard, publie quelques renseignements susceptibles d'intéresser un grand nombre de nos lecteurs, que nous nous faisons un plaisir de reproduire ci-après, à toutes fins utiles.

MÉDAILLE MILITAIRE

Plusieurs de nos camarades nous ont demandé à quelle autorité ils devaient adresser leur demande en vue d'être l'objet d'une proposition pour la Médaille Militaire, lorsque les régiments auxquels ils ont appartenu ont été dissous.

Dans tous les cas, les demandes doivent être adressées aux autorités ci-après :

« 1^o En ce qui concerne les militaires appartenant aux réserves : aux chefs de corps ou de services mentionnés sur le fascicule de mobilisation placé dans leur livret militaire. Dans le cas d'affectations spéciales ou de non-affectation : à leur bureau de recrutement :

« 2^o En ce qui concerne les militaires réformés avec une invalidité de 10 à 60 %, résultant de blessure de guerre : au général commandant la division du domicile :

« 3^o En ce qui concerne les militaires réformés avec une invalidité minimum de 65 % résultant de blessure de guerre : au général commandant la subdivision du domicile :

« 4^o Enfin, en ce qui concerne les militaires définitivement dégagés de toutes obligations militaires par leur âge, par leur situation de famille, par réforme pour une cause autre que des blessures de guerre, à la condition qu'ils aient des titres de guerre (blessures de guerre ou citations avec croix de guerre) : au commandant du bureau de recrutement d'origine (s'il s'agit des classes 1898 et postérieures) ; au ministère de la Guerre, direction de l'arme à laquelle ont appartenu les intéressés, infanterie, cavalerie, etc., (s'il s'agit des classes 1897 et antérieures).

« Dans tous les cas visés ci-dessus, la demande doit indiquer les nom, prénoms, date et lieu de naissance, adresse, recrutement d'origine et numéro matricule à ce recrutement, grade, dernier corps d'affectation, dates des citations, s'il y a lieu, nature et origine des infirmités, taux d'invalidité. »

ELECTION DE LA REINE DES T.C.R.P.

Le Samedi 20 décembre dernier, au cours d'une fête de nuit d'un éclat exceptionnel, Mlle Dora Delafoy, une charmante blonde de 16 printemps a été élue Reine et Mlles Jeanne Delayen et Germaine Tirel, âgées la première de 19 ans et l'autre de 17 ans, demoiselles d'honneur.

Le Président de la République s'était fait représenter par l'Amiral Vedel et M. Steeg par M. Marchandea, sous-secrétaire d'Etat à la Présidence du Conseil.

ARBRE DE NOËL

Une matinée de Gala aura lieu le 11 Janvier, pour la distribution des jouets aux orphelins et enfants des anciens combattants de la S.T.C.R.P. Un goûter sera servi à tous les enfants présents.

LA LÉGION D'HONNEUR aux Combattants Volontaires

Le 7 avril 1930 est parue une loi réservant dans la promotion annuelle de l'ordre de la Légion d'honneur : une cravate de commandeur, cinq rosettes d'officier et vingt croix de chevalier, aux volontaires pour le front, à quelque titre que ce soit. Nous donnons ci-dessous la demande à formuler en vue de bénéficier éventuellement des dispositions de cette loi :

Nom
Prénoms (en toutes lettres).....

Date et lieu de naissance.....

Classe

Engagement volontaire ou départ volontaire au front :

Date

Lieu

Au titre de quel régiment.....

Bureau de recrutement

Grade

Régiment (notamment le dernier pendant la guerre).....

Services accomplis (en années) :

a) Dans l'active

b) Dans la réserve.....

Réforme ou exemption :

Date

Commission ou conseil qui l'a posé

Invalidité :

Cause

Taux

Campagnes (en ans et mois) :

France

T. O. E.....

Colonies

Blessures de guerre : nombre de blessures :

.....

Pour chacune :

Nature

Date

Lieu

Citations avec croix de guerre :

.....

Pour chacune :

Nature

Date

(Joindre une copie conforme des textes.)

Croix de la Légion d'honneur et médaille militaire :

Date de l'arrêté ou du décret de concession.....

Autres décosations attribuées au titre militaire :

Enumération

Date des décrets.....

LA CROIX DU COMBATTANT

Décret

Article premier. — La croix du combattant sera en bronze du module d'environ 36 millimètres.

Elle portera l'inscription « République Française » et les mots « Croix du Combattant » ou tel motif essentiellement caractéristique de la nature de cette croix.

Elle sera suspendue à un ruban par un anneau sans bélière.

Le ruban, d'une largeur de 36 millimètres, sera bleu horizon et coupé, dans le sens de sa longueur, de sept raies de couleur rouge-garance, d'une largeur uniforme de 1 millimètre et demi.

Art. 2. — Le modèle de la croix du combattant sera fixé à la suite d'un concours ouvert aux artistes titulaires de la carte du combattant.

Le règlement de ce concours fera l'objet d'une instruction spéciale du ministère des Pensions.

Art. 3. — Seront seuls autorisés à porter la croix du combattant les titulaires de la carte du combattant.

Les intéressés devront pouvoir justifier leur droit au port de la croix par la production de ladite carte, qui leur tiendra lieu de brevet.

Ils devront se procurer la croix à leurs frais.

Temps de séjour au front (en ans et mois).

Emplois occupés pendant les hostilités.....

Situation de famille au moment où le candidat a fait acte de combattant :

.....

Volontaire : a) Ascendants, descendants ou frères tués à l'ennemi.....

Volontaire : b) Ascendants, descendants ou frères blessés à l'ennemi.....

Volontaire : c) Ascendants, descendants ou frères servant au front.....

Adresse actuelle

Observations (donner ici tous renseignements susceptibles de justifier la qualité de combattant volontaire).....

A....., le.....

(Signature) :

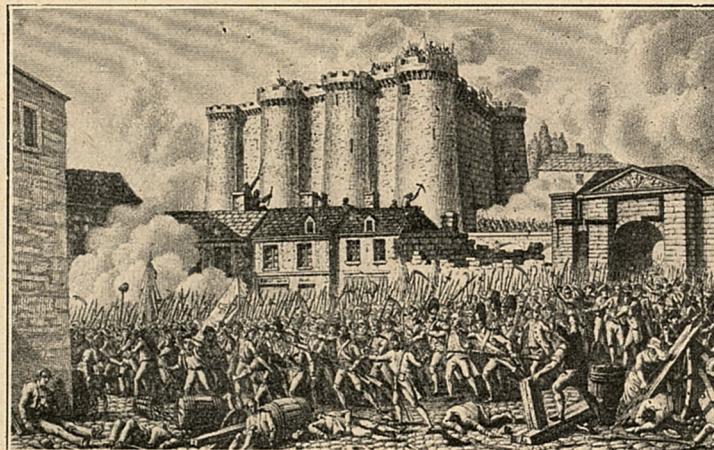
Nota. — Dans l'intérêt des candidats, il est recommandé de donner, avec précision, tous renseignements demandés par le présent formulaire.

(Journal Officiel, du 27 juin 1930.)

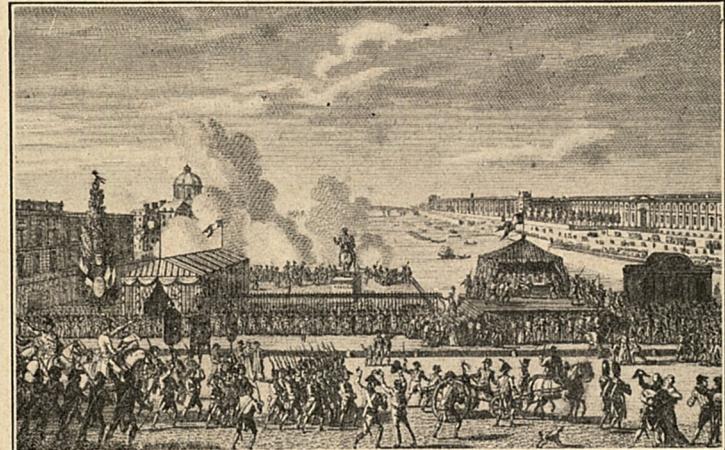
L'Histoire de France vue de la Plate-forme

Voici cinq gravures, tirées des collections de M. Barthélémy, Directeur des Etudes et du Contrôle de l'Exploitation, se rapportant à des événements historiques connus et dont Paris fut le théâtre.

Désignez les arrêts d'omnibus, dont l'Emplacement correspond à celui où se sont déroulés les événements que nous mettons sous vos yeux :



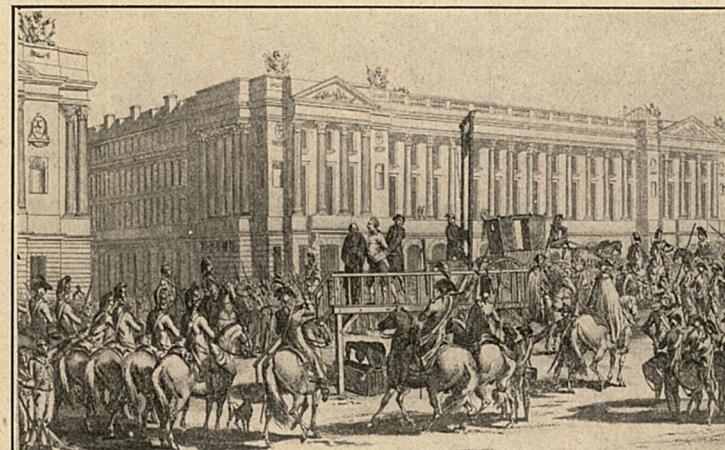
Prise de la Bastille — 14 juillet 1789.



Proclamation de la Patrie en Danger, 22 juillet 1789.



Événements de la journée du 10 août 1792.



Exécution du Roi Louis XVI — 21 janvier 1793.



Départ de la charrette menant les condamnés à mort à la guillotine.

Le concours est uniquement réservé aux enfants des agents de la S.T.C.R.P., âgés de 14 ans au plus.

Les solutions devront parvenir au gérant du journal : M. Georges Lecomte, bureau 2.28, Direction du Personnel, avant le 15 février 1931 et sous pli fermé. Les gagnants seront désignés, par voie de tirage au sort, parmi les concurrents ayant donné toutes les solutions exactes. *Les lauréats seront au nombre de Cent.*

Les prix seront constitués par des livres, numéros spéciaux de *L'Illustration*, collections des *Annales*, et objets divers de réelle valeur.