

L'ÉCHIO

DE LA STCRP

JOURNAL ILLUSTRÉ
d'informations professionnelles

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

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



LE ROI BOIT ! (Scène d'Epiphanie) de Jordaens
 (Musée royal de Bruxelles)
 (Voir notre article sur l'Epiphanie à la page 17)

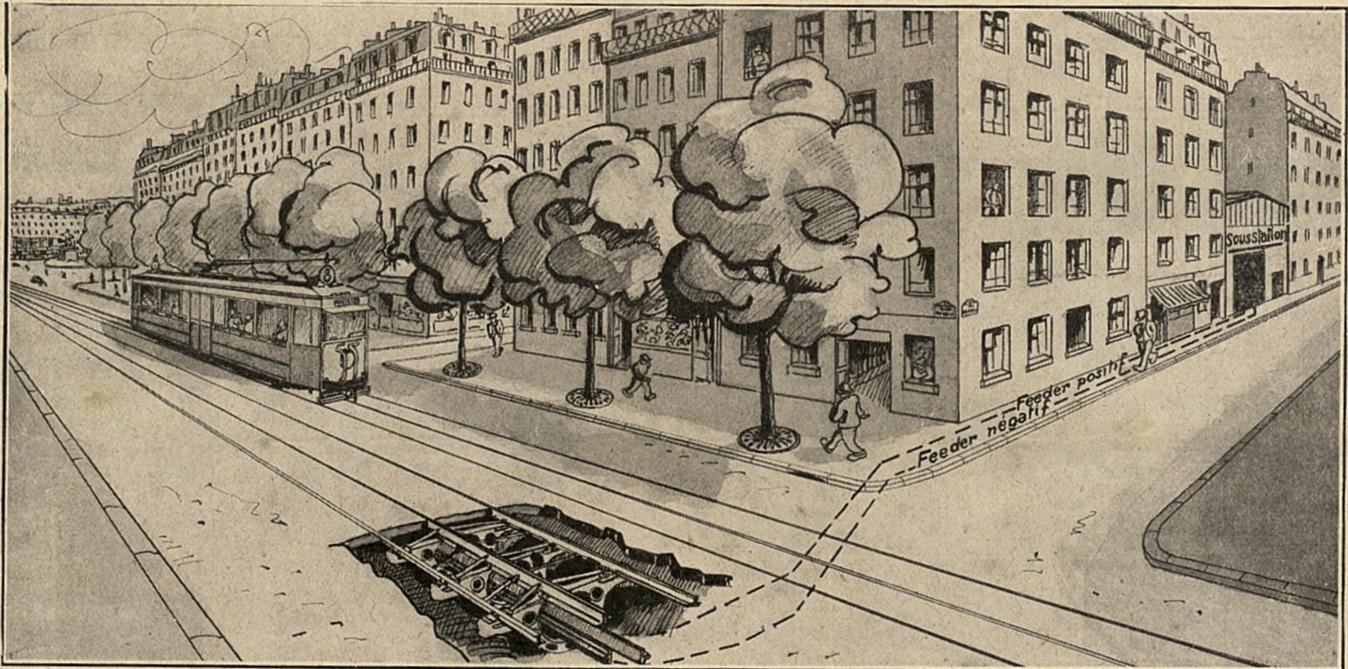
Museo pittorico *Museo pittorico* *Museo*

SOMMAIRE (Janvier 1930)

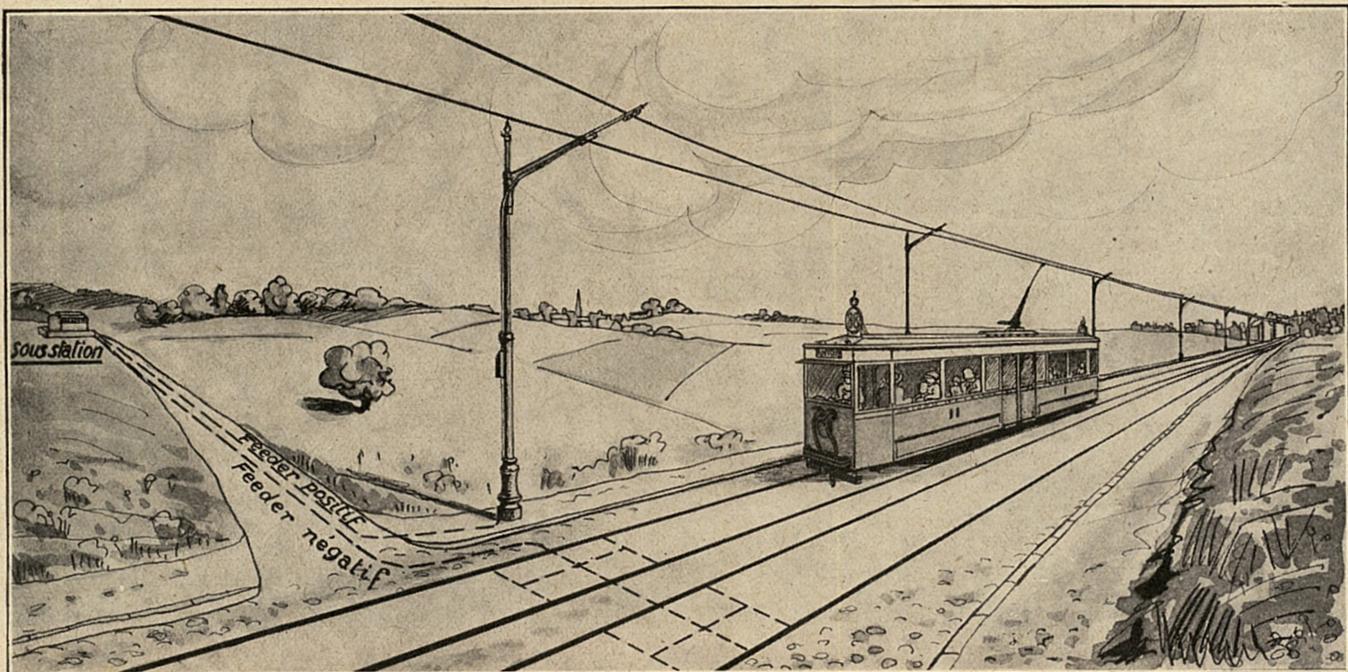
	Pages		Pages
AU GUI L'AN NEUF !		LA CHRONIQUE DES GRANDS-AUGUSTINS, par Henri Mourot...	11
Le Procès du Jour de l'An, par Emile Faguet...	3	ASSOCIATION MOTOCYCLISTE ET AUTOMOBILISTE DES TRANSPORTS	12
LES ŒUVRES ET ASSOCIATIONS	4	LE SALON DE L'AUTOMOBILE	
LE COIN DES JEUX ET DES RÉBUS	4	Les voitures de tourisme, par Humbert	13
VISAGES ET IMAGES DE PARIS		LE SALON DE LA T. S. F., par Andriès	14
Quelques pages sur la vie d'un fleuve. La Seine et ses bateaux...	5	LES CONSEILS DU DOCTEUR, par le Docteur Metzger...	15
VOYAGE AUTOUR DE MON RÉSEAU. La Défense nationale	7	L'ORGANISATION DU TRAVAIL A LA S. T. C. R. P.	16
LE COMMUNIQUÉ SPORTIF. La fête annuelle de l'A. S. T.	8	LA PAGE D'ECONOMIE DOMESTIQUE. La galette des rois...	17
COMMENT SONT ALIMENTÉS NOS TRAMWAYS		VARIÉTÉS LITTÉRAIRES...	18
La Distribution de l'énergie électrique...	9	LA PAGE DU RIRE. Le meilleur moyen	20
SOLUTIONS ET LISTE DES GAGNANTS DES CONCOURS DE DÉCEMBRE	10		

LA RÉDACTION DE "L'ÉCHO DE LA S.T.C.R.P." PRÉSENTE A SES LECTEURS ET NOMBREUX AMIS
SES VŒUX LES MEILLEURS POUR L'AN NOUVEAU ;

elle est, en outre, heureuse de leur faire connaître que pour répondre au désir exprimé par de nombreux agents, elle augmentera le tirage du prochain numéro. En conséquence, les agents désireux de recevoir régulièrement notre Revue voudront bien donner leur nom à leur chef de service, afin d'être assurés d'une distribution régulière.



Comment sont alimentés nos tramways — L'alimentation par caniveau (voir l'article, page 9)



Comment sont alimentés nos tramways — L'alimentation par le fil de trolley (voir l'article, page 9)



LE PROCÈS DU JOUR DE L'AN

POURQUOI faire commencer l'année le 1^{er} janvier ? Ce n'est pas un commencement de saison, ce n'est pas une fête religieuse, ce n'est pas un anniversaire historique. Ce n'est rien, absolument rien. C'est le commencement de l'année ; et pourquoi fixer ce commencement à ce jour-là plutôt qu'à tout autre ? Pour rien. Absolument pour rien. C'est tout de même trop arbitraire. Toute chose doit avoir sa raison, au moins apparente.

« On comprendrait le « jour de l'An » au commencement de l'hiver, du printemps, de l'été, de l'automne. On le comprendrait le jour anniversaire de la création du monde. Ce serait assez difficile à retrouver (mais les archéologues sont là pour quelque chose) mais un jour absolument quelconque, c'est aussi par trop quoi que ce soit.

« Et encore, s'il était quelconque seulement ! Mais à la fois, il est quelconque, et, quoiqu'il soit n'importe quoi, il semble choisi avec malice par un génie maléfisant. Il entraîne des courses, des visites, des voyages et il est placé au moment de l'année où les jours sont les plus courts, où le temps est le plus mauvais et où tous les malaises qu'il comporte peuvent devenir des maladies effroyables. Cette date n'est pas seulement stupide, elle est meurtrière. Cette date constitue un massacre annuel. Ce jour devrait être sous le patronage de saint Barthélemy...

**

Le réquisitoire renferme beaucoup de vérités, et je ne songe pas à refuser toute raison ni toute logique à l'organe du ministère public. Et cependant, il y a quelque chose, il y a beaucoup à dire pour disculper, excuser au moins cette date malencontreuse.

Je ne m'attarderai pas à faire valoir cette considération, intéressante cependant, que ce qui fait le désagrément des uns fait le petit profit des autres ; que les médecins, par exemple, ont le droit de vivre, malgré tout le mal qu'on ose dire d'eux, que le jour de l'An ainsi placé leur est un auxiliaire dont ils ne laissent pas d'avoir besoin et qu'il faut faire quelque chose pour la Faculté.

Je ne ferai pas remarquer que les humbles d'ici-bas n'ont d'autre récréation que les mésaventures des privilégiés et que le jour de l'An est un des divertissements de haut goût que l'almanach leur accorde périodiquement. Car il n'y a que les privilégiés qui souffrent du jour de l'An et de sa date ; il n'y a qu'eux qui en sont malades, il n'y a qu'eux qui en meurent, et c'est la revanche du prolétaire...

Mais cet argument peut exciter, en les satisfaisant, des passions mauvaises. Je ne veux pas en user. Non, messieurs, je n'en userai pas.

Mais il y en a un autre. Je vois dans le choix de cette date, idiote en apparence, une attention délicate et charmante de je ne sais quelle providence ingénieuse. Faire commencer l'année à un commencement de saison, ce serait très logique, mais ce serait très dur, ce serait cruel. Avez-vous remarqué qu'on le faisait autrefois et qu'on y a renoncé ? L'année commençait, autrefois, le premier mars. C'est même pour cela que le dixième mois de l'année était décembre, ce qui veut dire dixième, en sorte que maintenant le mois de l'année qui s'appelle « dixième » est le dernier des douze, ce qui est encore une absurdité assez burlesque. Mais ne quittons pas notre propos.

Donc chez les Romains l'année commençait en mars, c'est-à-dire, en ces pays heureux, aux premières promesses du printemps. C'était assez raisonnable.

Plus tard, le centre de l'Europe s'étant déplacé, étant remonté vers le Nord, le commencement de l'année fut à Pâques, c'est-à-dire, à ce qui était pour les gens du Nord, le commencement du printemps ; et cela encore était assez rationnel. Il était à peu près de sens commun de faire commencer l'année à l'époque où elle commence, et il était normal que le printemps fût le « premier temps » de l'année. Maintenant le printemps est le second temps de l'année comme le douzième mois s'appelle dixième. C'est un peu bouffon.

**

Eh bien ! malgré tout cela, malgré la logique, malgré le sens commun, je trouve encore que le jour de l'An est bien placé, parce qu'au-dessus de la logique, messieurs, au-dessus du sens commun, au-dessus de la raison, il y a l'humanité, il y a la pitié, il y a la religion de la souffrance humaine. Et si l'on a abandonné ces dates rationnelles où du premier mars ou de Pâques, c'est à mesure que l'humanité l'a emporté sur la régularité, sur la norme et sur l'ordre, ou plutôt c'est à mesure que l'ordre moral l'a emporté sur l'ordre matériel.

Ce qu'on a voulu — qui, on ? Je ne sais ; mais ce fut un cœur exquis, une sensibilité maternelle — ce qu'on a voulu, c'est précisément que le premier jour de l'année ne fût au commencement de rien et à la fin de rien, pour qu'il fût moins dur, moins cruel, se fit moins sentir, passât vite, comme insensible, comme inaperçu et comme impalpable. La grande tristesse d'une année qui finit, « d'une année de plus », on a voulu l'alléger, la dissimuler, la masquer, on a voulu au moins qu'elle ne fût pas doublée par les manifestations naturelles, donc trop franches et trop sensibles, du renouvellement des temps.

Au printemps, on le sent à tout ce qui nous environne, c'est bien réellement une année qui finit et une année qui commence ;

c'est bien une année de plus. Y mettre le commencement de l'année officielle, c'eût été, c'était jadis, trop souligner, trop accuser la chose. C'eût été, c'était jadis, trop inhumain.

Au commencement de l'automne, mettre le commencement de l'année, c'eût été le comble de la cruauté. Certes, il est déjà assez triste par lui-même, l'automne ! Venir nous dire à ce moment-là, officiellement : « Une année finie ! » c'eût été un raffinement. Personne jamais n'y a songé. Le calendrier a ses délicatesses.

Il y aurait bien une époque où le jour de l'An serait assez humainement placé : ce serait au milieu de l'été. Là, rien ne commence, rien ne finit. C'est un bon moment pour proclamer que nous avons une année de plus, sans que nous y fassions trop attention. Mais encore on est joyeux en été, on respire à l'aise, on boit le ciel. C'est une manière d'être des Dieux. Pourquoi troubler cette joie par ce coup de cloche sinistre : « Une année de plus » ? Coup de cloche qui serait vite oublié en cette saison-là, coup de cloche cependant lugubre dans la saison bénie, coup de tonnerre dans le ciel serein. Non ! pas en été non plus.

Alors que reste-t-il ? Précisément le temps où nous sommes...

**

La fin de décembre est le moment où tout est en train, où tout suit son cours normal. Année judiciaire, année scolaire, année industrielle, année scientifique, tout cela est commencé depuis trois mois et ne cessera que dans six ; tout cela est au moment de la plus vive activité ; tout cela bat son plein. Parfait ! Excellent moment pour nous dire : « Il y a une année de plus dans le passé. » Nous répondrons : « Oui ! C'est ennuyeux ! » Mais nous n'avons pas le temps d'approfondir. C'est précisément ce qu'il faut, que nous n'approfondissions pas.

D'autre part, la saison est exécrable. Excellent encore. Il faut le plus possible mettre toutes les choses désagréables ensemble. Une de plus, une de moins ! Et cela débarrasse le terrain pour plus tard. Vous voyez, au mois de mars, plein d'espérance, plein d'aspiration, regardant avec délices revenir le printemps, l'hiver désarmer et vous disant : « Oui, mais c'est le premier de l'An dans trois semaines ! » Tous vos pauvres printemps seraient gâtés. Le pessimisme universel en serait augmenté dans des proportions considérables.

Non, décidément, le jour de l'An est bien placé. Le jour de l'An est un très vilain monsieur, comme caractère ; mais il est galant homme, comme le Temps, son père. Se sachant désagréable, il a la délicatesse de ne se présenter qu'au temps où il l'est le moins, se perdant dans le désagrément universel.

Emile FAGUET.

ŒUVRES ET ASSOCIATIONS

A tous les Agents des T. C. R. P.

Fondée en 1924, la Société amicale et de prévoyance des anciens combattants, militaires et mobilisés des T. C. R. P. affiliée à la Fédération des amicales régimentaires et d'anciens combattants (140.000 membres), adhérente à l'Union départementale de la Seine, est représentée à la Confédération nationale des anciens combattants et victimes de la guerre.

Depuis 1924, notre Société est sur la brèche ; partie de peu, elle s'honore d'un long chemin joliment parcouru dans la voie des revendications matérielles et morales que peuvent à juste titre élever tous nos camarades A. C. des T. C. R. P. leurs veuves et leurs orphelins.

Déjà une conquête a été obtenue : la carte du combattant avec ses nombreux avantages (prêts d'honneur, prêts sur les habitations à bon marché, privilège spécial en matière de loyers). Elle ouvre droit à la subvention de l'Etat de 25% sur les versements aux mutuelles retraites.

Ce sont là, certes, des conquêtes partielles, mais d'autres sont en voie de réalisation : retraite gratuite de l'Etat aux titulaires de la carte du combattant, croix du combattant, soins gratuits aux combattants non pensionnés, etc.

D'autre part, notre Société s'est donnée comme tâche d'apporter son aide fraternelle à tous les camarades des T. C. R. P. C'est une grande famille au sein de laquelle vous trouverez toujours appui, conseil et dévouement.

Elle accorde de nombreux secours, recherche gratuitement des emplois à ses adhérents retraités de la S. T. C. R. P., à leurs veuves et à leurs

orphelins, donne des primes de natalité et s'efforce d'assurer des funérailles convenables à ses membres décédés.



M. Gaston Lesenfant.

à ses membres de combattre la vie chère.

Pour le Conseil d'administration, le Président,

Gaston LESENFANT,
Médaille militaire, Croix de guerre,
carte du combattant n° 20.816.

Extrait des statuts

1° Entraide et assistance mutuelle sous toutes ses formes ;

2° Grouper en une vaste amicale, tous les agents des T. C. R. P. sans distinction de grade ou d'opinion politique ou religieuse ;

3° Créer un office de placement gratuit en faveur des adhérents retraités de la S. T. C. R. P., des veuves et des orphelins ;

4° Créer un Service médical, un Service juridique, un Service d'architecture et un Service de remises commerciales ;

5° Constituer une caisse de secours en faveur des veuves et des orphelins et pour ceux des camarades dont la situation est digne d'intérêt ;

6° Créer une colonie de vacances pour les enfants, un orphelinat, une Maison de convalescence et de retraite pour les membres de leur famille ;

7° Accorder des primes de natalité et donner chaque année des jouets aux enfants ;

8° Intervenir auprès de l'autorité compétente chaque fois que les intérêts de la Société ou de ses membres l'exigeront.

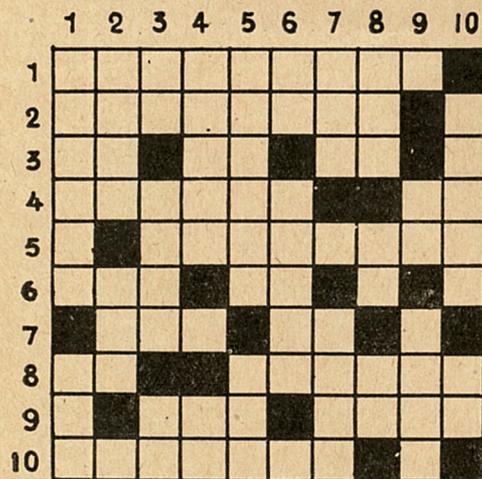
Sont membres participants, les agents des T. C. R. P. Ils paient une cotisation trimestrielle de 6 francs, et ont droit à tous les avantages de la Société.

Les membres honoraires versent une cotisation annuelle de 25 francs ; les membres bien-faiteurs une cotisation annuelle de 50 francs ; les membres honoraires perpétuels une cotisation unique de 250 francs ; les membres bien-faiteurs versent une cotisation unique de 500 fr.

Pour tous renseignements complémentaires et adhésions, s'adresser à M. Peyron de Lajard, médaille militaire, croix de guerre, carte du combattant n° 15.624, secrétaire général de la Société amicale et de prévoyance des anciens combattants, militaires et mobilisés des T. C. R. P. 53 ter, quai des Grands-Augustins, Paris (6^e).
(Communiqué).

Le Coin des Jeux et des Rébus

Nos Mots Croisés



Horizontalement.
1. A la tête de plusieurs services. — 2. Plat ; ligne allant à l'Hôtel de Ville. — 3. Possessif ; préfixe ; abréviation postale ; préposition. — 4. Sans activité ; pronom personnel. — 5. Prénom féminin. — 6. Volatile ; interjection. — 7. Article ; article étranger. — 8. Note ; fleuve chanté par Maurice Barrès. — 9. A travers ; victoire de Napoléon. — 10. L'autobus de l'avenir.

Verticalement.
1. Jeu de société ; roue à gorge d'une poulie. — 2. Chef de certains Etats d'Arabie ; Dans la mer. — 3. Note de musique ; père de Thésée ; deux lettres de porto. — 4. Choisir ; 2 voyelles. — 5. Milieu ; rivière de France. — 6. Deux fois la même consonne ; l'air le plus pur. — 7. Saison ; prescriptions émanant de l'autorité. — 8. Anagramme de vue ; ville de Chaldée ; venu au monde. — 9. Abréviation signifiant semblable ; volcan. — 10. Faire entendre des sons raques ; diphongue.

Nos Charades

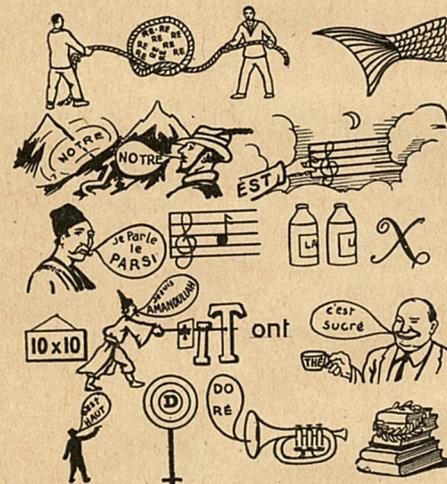
I

Autrefois on chanta sur un air hystérique
Mon Premier qu'au jardin Messidor fait murir,
Et le plus mon second ne fut point le comique
Mais ce pauvre public qui le vint applaudir.
Il faut être, en effet, cousin de mon troisième
Pour aider au succès des chansons d'à présent ;
Où êtes-vous Bruant, Rollina, chers bohèmes,
Et vous, grand Béranger, prince des plus beaux
(chants ?
Mais ces vers ne sont point pour évoquer le rêve
Qui montait autrefois au ciel pur de Paris,
C'est pourquoi ma charade en cet instant s'achève
Pour penser à mon tout, grand dépôt, plein de
(bruit.

II

Dans une charmante ballade
Musset compara mon Premier
Au tableau que, fait, en passage
Phœbé dominant un clocher.
Parmi les sables désertiques
Chemine un étrange animal,
Coupez en tranches syllabiques
Son nom sonore et guttural,
Puis, prenez, seule, la première
Pour découvrir un mon Second
Qui soit en style fractionnaire
Le mon Trois de l'opération.
Bruit de sandales sur la pierre,
Vêtus de mon Quatre à pas lents
Des moines à la face de terre

Notre Rébus



Gagnent lentement leur couvent.
Dans un creuset mettez ensuite
Tous ces Mon peu mystérieux
Et la chimie aura bien vite
Placé mon entier sous vos yeux.
D'ailleurs, si vous étiez myope
Son odeur le révélerait
Vous faisant tomber en syncope
Si vous en étiez saturés.



QUELQUES PAGES SUR LA VIE D'UN FLEUVE

La Seine et ses bateaux

PARIS, la vieille cité, portant au cœur de ses armes, parmi l'azur semé de fleurs de lys d'or, la nef d'argent qui flotte impavide et ne sombre pas, Paris, l'antique Lutèce, aux îles riantes et boisées, où se groupaient les Nautés, cette corporation de bateliers fiers de se proclamer « fils du fleuve », qui, sous l'empereur Tibère, érigeaient à la gloire de Jupiter un autel à l'endroit où s'est élevée, depuis, Notre-Dame; Paris, ville des « marchands de l'eau », utilisa, depuis les temps les plus reculés, sa rivière pour le transport des hommes, des denrées et des matériaux.

Les moyens de transports en commun ont existé sur la Seine bien avant que les premiers habitants de Lutèce, qui étaient tous des insulaires, eurent l'idée d'ouvrir des routes et d'élever des ponts pour partir à la connaissance de la terre voisine. C'est ainsi qu'on peut dire que la géographie commence ici avec la construction et l'utilisation de la barque, coque grossièrement taillée, que le vent pousse, que le courant conduit et dont l'image viendra s'inscrire dans l'imagination de l'homme pour les migrations de l'âme dans les régions mystérieuses de la mort.

Les troncs d'arbres reliés par des lianes fournirent la matière des ponts primitifs qui rapprochèrent les îles; des pilotis furent plantés et réunis par groupes sur lesquels on fixa, à l'aide de traverses et longrines, des planchers limités par de légères barrières latérales; mais la crainte de l'incursion de voisins rapineurs, d'étrangers et aussi le peu de solidité de ces passerelles ne portèrent pas nos « ancêtres » à les multiplier.

Sous la conquête romaine, les Lutécien n'avaient à leur disposition que deux ponts, l'un situé au Nord et l'autre au Midi de l'île de la Cité.

Julien l'Apostat, qui habita Lutèce lorsqu'il fut nommé César et gouverneur des Gaules par l'empereur romain Constance, écrivait que « cette cité était entièrement entourée par les eaux de la rivière et située dans une île peu étendue où l'on abordait de deux côtés par des ponts en bois ». L'un était probablement le « Petit Pont » où aboutissait la voie romaine (aujourd'hui rue Saint-Jacques) venant du côté du Midi, l'autre était le « Grand Pont » situé, probablement, à l'endroit où se trouve actuellement le Pont au Change.

Lorsque Lutèce devint Paris, que la cité se développa et qu'au cours de l'histoire elle s'allongea sur les rives de la Seine, la construction de nouveaux ponts s'imposa. En 861, Charles le Chauve, voulant défendre Paris contre les Nor-

mands et les empêcher de remonter en haute Seine, fit construire un pont d'une extrême solidité, muni de forteresses à chaque extrémité, au point d'arrivée de la voie romaine venant du côté de Sèvres, par les rues du Four et Saint-André-des-Arts. Il est probable que ce pont occupait la place prise plus tard par le Pont Saint-Michel; il fut détruit vers l'an 886. Le fleuve ne se laissa pas dominer aussi facilement qu'on le pourrait croire; des crues successives et violentes, des débâcles de glaces, comme aussi l'ignorance des constructeurs d'alors firent que les travaux entrepris durent être recommencés plusieurs fois et en pure perte. Il faut arriver à l'année 1364 pour voir un véritable et beau pont: celui de Saint-Michel

lui-même, faillit la même année être emporté par la violence du courant au moment du dégel.

Les Parisiens qui n'avaient à leur disposition pour passer d'une rive à l'autre qu'un pont relativement solide et trois bacs de très petite capacité furent donc dans l'obligation de traverser fréquemment la Seine en barques. Ce n'était pas une opération facile d'autant plus que vers l'an 1437 le bruit courut, et des plaintes le colportèrent, que des loups affamés et énormes s'introduisaient dans Paris par la rivière pour venir manger enfants et chiens.

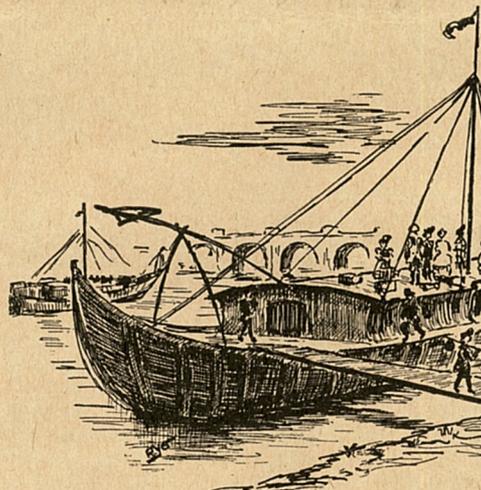
Des services à peu près réguliers de passage d'eau, assurés par des batelets pouvant contenir jusqu'à cinq passagers, s'établirent en de nombreux endroits qui changèrent, d'ailleurs, avec l'agrandissement de la ville.

On donnait six deniers par personne pour passer la rivière. Le transport ne s'effectuait, évidemment, que dans le sens transversal. Il en fut ainsi jusqu'au XVII^e siècle.

Le 1^{er} septembre 1467 eut lieu sur la Seine une bien curieuse exhibition, dont il est parlé longuement dans la *Chronique* de Jean de Troyes; Charlotte de Savoie, seconde femme de Louis XI rentra à Paris par la Seine, ce qui était une façon inusitée d'aborder la grand-ville. Peut-être cela vous amusera-t-il de savoir quel cérémonial on adopta ce jour-là? Les conseillers et les bourgeois de la ville allèrent au-devant de la reine dans de grandes barques couvertes de riches tapisseries et de draps de soie. Sur d'autres bateaux se tenaient les enfants de chœur de la Sainte-Chapelle qui chantaient de nombreuses chansons et bergerettes, tandis que des trompettes sonnaient de joyeux airs.

Dès que le bateau royal parut, on présenta à la reine une pâtisserie qui avait la forme d'un cerf, l'animal était en confiture. A ce présent, les bourgeois en joignirent d'autres si nombreux que la reine était littéralement couverte de fleurs, de fruits, d'épicerie diverses. Mais revenons à notre sujet. Le bachotage était loin de répondre au goût de la promenade qui se développa petit à petit et chaque jour davantage chez nos Parisiens, surtout lorsque Louis XIV autorisa l'établissement, à Paris, des carrosses de louage; de plus, au fur et à mesure de la construction de nouveaux ponts, les points de passage s'espacèrent et on n'en vit plus qu'aux endroits où la distance entre deux ponts était trop grande.

Aussi, ce fut avec grande satisfaction qu'on vit apparaître, vers 1660, une petite



Un cochelet d'eau

qu'on appela longtemps, aux dires de Christine de Pisan, « Petit Pont Neuf ». Il était chargé de maisons et de boutiques et les constructions qu'il portait ne disparurent définitivement qu'en 1808.

Dès 1296, la fréquence des inondations avait obligé le roi Philippe le Bel à établir trois bacs dont les revenus devaient être consacrés à reconstruire les ponts détruits; l'un de ces bacs allait de l'île Notre-Dame à la rue des Bernardins, l'autre à la rue de Bièvre et le troisième au Pont Saint-Paul.

Dans le cours de l'année 1394, le Petit Pont fut détruit sept fois; le « Grand Pont » éprouva pendant l'hiver de 1408 une telle secousse, par suite du heurt des glaces sur les piliers, que 14 boutiques de changeurs qui étaient installées dessus furent détruites. Le Pont Saint-Michel,

LISTE DES COCHES D'EAU			PASSAGE A CHOISY			
			ETE		HIVER	
			Heures		Heures	
			Matin	Soir	Matin	Soir
Lundi	Depart de Paris	Sens	9		10	
	Retour à Choisy	Montereau		4		5
Mardi	Depart de Paris	Bray et Montargis <i>en un seul coche</i>	9		10	
	Retour à Choisy	Melun et Briare <i>en un seul coche</i>		2		5
Mercredi	Depart de Paris	Auxerre	9		10	
		Corbeil	midi		midi	
	Retour à Choisy	Villeneuve S.G.	midi		midi	
Jeudi	Depart de Paris	Auxerre <i>en fin de semaine</i>	9		10	
		Corbeil <i>en fin de semaine</i>	10		11	
	Retour à Choisy	Villeneuve S.G.	10		11	
Vendredi	Depart de Paris	Montereau et Briare <i>en un seul coche</i>	9		10	
		Nogent	9		10	
	Retour à Choisy	Melun	9		10	
Samedi	Depart de Paris	Sens	11		2	
		Corbeil	midi		midi	
	Retour à Choisy	Auxerre	9		10	
Dimanche	Depart de Paris	Corbeil	9		10	
		Villeneuve S.G.	11		2	
	Retour à Choisy	Auxerre <i>en fin de semaine</i>	10		11	
Quand le Roy est à Fontainebleau	Depart de Paris	Nogent	9		10	
	Retour à Choisy	Montargis et Bray <i>en un seul coche</i>	9		10	
	Depart de Paris	Corbeil	9		10	
	Retour à Choisy	Villeneuve S.G.	9		10	

Nota Le Coche de Briare vient dans celui de Melun pour arriver à Paris le Mardi et part le Jeudi dans le Coche de Montargis et reprend son Coche à la Boisse de S. Mamès pour aller à Briare

Les Cochons d'Auxerre, Sens, Melun, Montargis, Montargis et Nogent partent du Port S. Paul Les Cochons de Corbeil le grand et le petit Villeneuve S.G. partent de la Barrière S. Bernard Le Coche de Corbeil retarde d'une heure les jours de fêtes à cause de la messe

Les Cochons d'Auxerre et de Sens manquent souvent les heures marquées en descendant à cause qu'ils sont obligés de s'arrêter aux Marchandises dans certains de leurs destinations et aussi à cause de mauvais temps

Le Grand et le petit Coche de Villeneuve S.G. commenceront à marcher à Piques et cessent à la S. Martin Le petit Coche de Villeneuve S.G. passe à Choisy en descendant pour Paris à 6 heures du matin

flottille de batelets de toutes formes qui conduisit les promeneurs aux villages des environs, faisant une concurrence redoutable aux carrosses à cinq sols.

Dans un ouvrage intitulé : *Les Curiosités de Paris*, daté de 1716, on peut lire :

« Le long de la rivière, vous verrez tous les jours et à toute heure, nombre de ces petits bateaux qui pour 2, 3 ou 4 sols, selon le lieu, par personne, vous mèneront aux villages des environs les plus agréables pour la promenade de la bonne chère, comme Chaillot, Passy, Auteuil, Boulogne, Saint-Cloud, Le Moulin de Javelle. Au bas du Pont Royal, vous trouverez la *Galliotte de Sève* pour Versailles et celle de *Saint-Cloud*. Elles partent le matin, l'une à 8 heures, l'autre l'après-midi sur les 5 heures. »

Comme dans la chanson, les petits bateaux allèrent ainsi sur l'eau jusqu'en 1807, époque vers laquelle le guide Richard annonçait encore aux excursionnistes : « La *Galliotte* » et le « *Zéphir* » font le service de Paris à Saint-Cloud. Le départ est à 10 heures. On les trouve en dessous du Pont Royal auprès des Tuileries. Excepté les dimanches et fêtes où ces voitures sont très fréquentées, on y est fort commodément. Il faut ajouter au prix quelques sous pour Saint-Nicolas (pourboire des bateliers). On y trouve une compagnie agréable. »

Pour les exubérants (et il y en avait alors ! le romantisme sentait pousser ses

ailles) aller, par la Seine, jusqu'aux coteaux de Saint-Cloud, c'était presque appareiller pour les échelles du Levant. On appelait cela *voyager de Paris à Saint-Cloud par la mer*.

Par la mer ! c'était prétentieux... on allait assez loin tout de même. Des cochons d'eau, arches impressionnantes, prenaient voyageurs et bagages au « Quai des Ormes » et au « Mail aux Pommes » pour les conduire jusqu'à Sens, Briare, Montargis et Auxerre. En consultant l'affiche « *Liste des cochons d'eau* » insérée dans ce texte, vous pourrez relever le nom de ces localités et notamment la mention : « Quand le Roy est à Fontainebleau-Valvin ; tous les jours, départ de Paris à 7 heures ».

Vous lirez également dans le bas de l'affiche : « Le coche de Corbeil retarde d'une heure les jours de fête à cause de la messe ». En ce temps-là personne n'hésitait à prendre le « *Corbillard* » car, c'est de ce nom, aujourd'hui peu engageant, qu'on appelait alors le coche de Corbeil.

Les bateliers étaient des gens très bien, ils jouissaient d'ailleurs d'une honorable considération... comme les gondoliers de Venise, ils chantaient à la barre... on les chanta aussi et Favart composa même à leur intention un opéra-comique intitulé *Les Bateliers de Saint-Cloud* où les dames disaient d'amusants couplets :

*Sans avoir aucune amourette,
Nos bateliers s'en vont gaiement,*

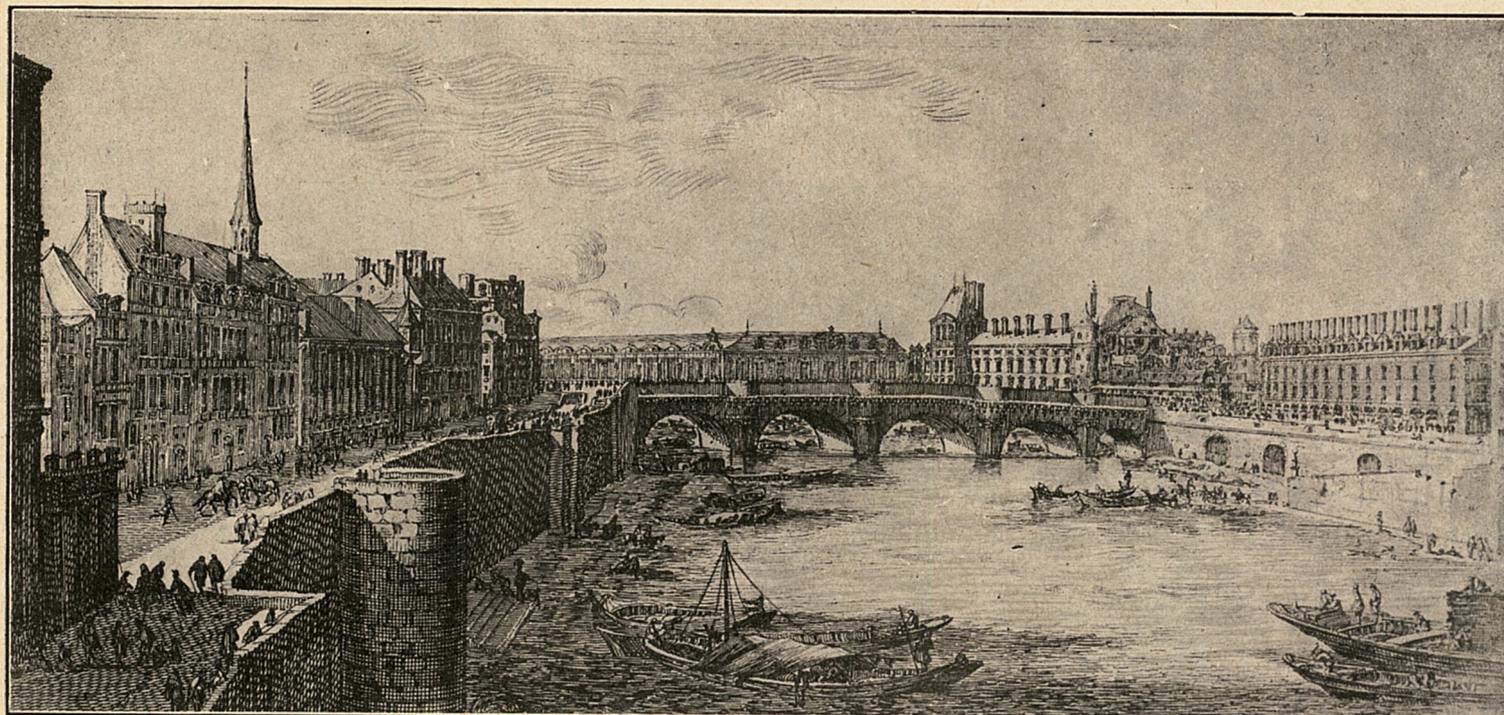
*Quelquefois par amusement
Nous écoutons conter fleurette ;
Mais si quelque joli garçon
A la parole joint le geste
Ziste, zeste,
Zon, zon, zon,
On lui fait faire le plongeon.*

Tout cela était joliment poétique ! mais ces rudimentaires moyens de transport allaient bientôt disparaître.

En effet, la vapeur allait tout transformer ; elle était connue depuis longtemps déjà comme une puissance capable de produire le mouvement et d'être appliquée à la propulsion d'un bateau. En 1681, un disciple du célèbre physicien hollandais, Christian Huyghens, Denis Papin, originaire de Blois, avait combiné un appareil à vapeur, ancêtre des autoclaves modernes, muni d'une soupape de sûreté et qu'il appelait « *digesteur* ».

Hélas ! Denis Papin rencontra sur sa route des embûches sans nombre, c'est un des plus tristes exemples du génie en proie à une adversité constante. La Révocation de l'édit de Nantes avait été décrétée en 1685 par le roi Louis XIV et Denis Papin avait le tort impardonnable d'être protestant et fidèle à sa foi religieuse. Il fut obligé, pour fuir la persécution, de s'expatrier comme d'ailleurs des milliers de ses coreligionnaires. Ce fut à l'étranger que Denis Papin réalisa le plus grand nombre de ses inventions.

(A suivre).



Batelets et Cochelets en 1650. — Vue du grand Couvent des Augustins qui regarde l'Île du Palais et le Château du Louvre. Collection Georges Hartmann. Gravure d'Israël Silvestre.



Transport de Sénégalais au front.

VOYAGE AUTOUR DE MON RÉSEAU

La participation des Réseaux à la Défense nationale



Les omnibus au front.

DANS le second numéro de cette revue, nous avons vu que la mobilisation des omnibus s'était opérée sans à-coups et selon un programme arrêté à l'avance, qui permit l'utilisation du matériel roulant ainsi que du personnel de conduite et d'entretien au mieux des intérêts de la défense nationale.

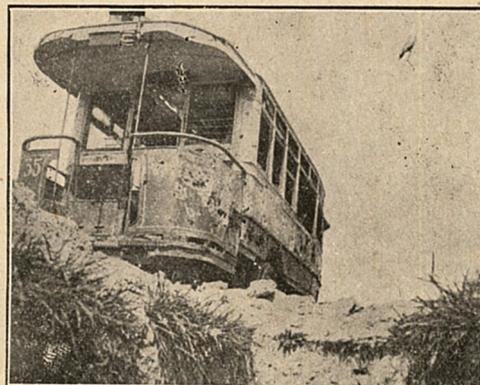
Utilisés pour toutes sortes de transports : arrivage de troupes sur le front, déplacement d'unités combattantes, évacuation de blessés ou de prisonniers, ravitaillement des troupes, les autobus ont rendu de signalés services aux armées et ont fait preuve de réelles qualités d'endurance et de solidarité.

L'autobus a ses chevrons de gloire, c'est un ancien combattant comme la plupart d'entre nous, voyez-le, échoué sur le bord d'une tranchée occupée par les troupes françaises, au milieu des fils de fer barbelés, cible tragique criblée d'éclats d'obus.

Tous les dépôts inoccupés du fait de la réquisition du matériel roulant automobile, lit-on dans le Livre d'or des agents des voies ferrées d'intérêt local, furent immédiatement mis à la disposition de l'autorité militaire. Les uns servirent de magasins d'approvisionnement et de parcs automobiles, tels que les dépôts de la Contrescarpe, de Bagnolet, de Bastille, de Clichy, du Hainaut, de Montrouge, de Lebrun, de Croix-Nivert, de Malessher-

bes ; d'autres furent transformés provisoirement en parcs aux bestiaux et abattoirs, tels que les anciens dépôts des Gobelins, d'Haxo, d'Ivry, du Panthéon, de Jemmapes ; d'autres enfin furent occupés par les troupes.

C'est à l'Atelier central que s'installa, dès le début des hostilités, et pendant une année, le détachement d'usine C. G. O. (constitué presque exclusivement d'agents de la Compagnie), unité administrative militaire dépendant du centre d'approvisionnement de matériel automobile de Vincennes (C.A.M.A.)



L'omnibus de Berry-au-Bac.

Ce détachement était chargé de constituer les unités automobiles (instruction du personnel, encadrement, habillement) avec le matériel fabriqué dans l'Atelier central et destiné aux transports de troupes (T.P.) et de matériel (T. M.) ou de ravitaillement en viande fraîche (R.V.F.). Il avait, en outre, à remettre en état, avec le personnel de la Compagnie, les véhicules qui lui étaient envoyés pour réparation, et à fournir des pièces de rechange aux unités en service au front.

En ce qui concerne les tramways de la C. G. O., la Compagnie reconstitua son réseau aux prix d'efforts soutenus, dont nous parlerons un jour. Elle facilita, dans la mesure du possible, le transport des ouvriers se rendant dans les usines de guerre ou en revenant. D'accord avec les autres réseaux parisiens, elle créa, pour le transport des matières premières et des pièces en partie usinées, des services entre divers ateliers et usines travaillant pour la guerre.

Enfin, sur l'initiative de l'Union des voies ferrées d'intérêt local de France, et agissant de concert avec les autres Compagnies de tramways de la région parisienne, elle constitua une organisation commune pour mettre à la disposition des Services et des hôpitaux de l'armée, des bons de transport à prix réduit, utilisables indifféremment sur tous les réseaux. Pendant toute la durée de la guerre, les

ateliers fonctionnèrent sans arrêt, répondant aux commandes de camions automobiles faites par l'autorité militaire ; c'est ainsi que la Compagnie fournit aux armées avec les pièces de rechange nécessaires : 2.643 véhicules automobiles. Elle entreprit aussi la fabrication des obus et, vers la fin de l'année 1917, elle se consacra plus spécialement à celle des avions, hélices et moteurs d'avions.

En dehors des véhicules automobiles, la C. G. O. a fabriqué pour le compte de l'autorité militaire 1.300.000 obus de 75 ^m/_m, 60.000 de 105 ^m/_m, 45.000 de 155 ^m/_m, 45.000 de 270 ^m/_m, 420.000 grenades, 70.000 bombes à ailettes, 1.100.000 gaines-relais pour obus de 75 ^m/_m, 660 avions Salmson, type S.E.A. L-2, 5 avions Caudron type C-23 ; 605 moteurs Salmson type Z. Ces chiffres attestent, sans qu'il soit utile d'entrer dans de plus amples développements, l'activité qu'a déployée la C. G. O. en des temps particulièrement difficiles ; on peut dire qu'elle a mis en œuvre utilement toutes les ressources dont elle pouvait disposer.

La Compagnie générale parisienne de tramways installa à son dépôt d'Ivry, un petit atelier produisant par mois 12.000 obus de 75, puis, plus tard, entre-

prit l'usinage d'appareils pour la marine, de pièces de forge, de tourillons de canon de 75, etc., et fabriqua même pendant un certain temps des obus de 105. Au moment de la marche des Allemands sur Paris elle fut chargée de transporter vers

l'acquisition d'importants terrains alentour du dépôt des Lilas lui permit de construire de nouveaux bâtiments où s'effectua, sur une grande échelle, l'usinage des obus de 105. La Compagnie des tramways de l'Est Parisien compta même parmi les plus gros fournisseurs de projectiles de ce calibre, puisqu'il sortit de ses ateliers jusqu'à 3.000 obus par jour.

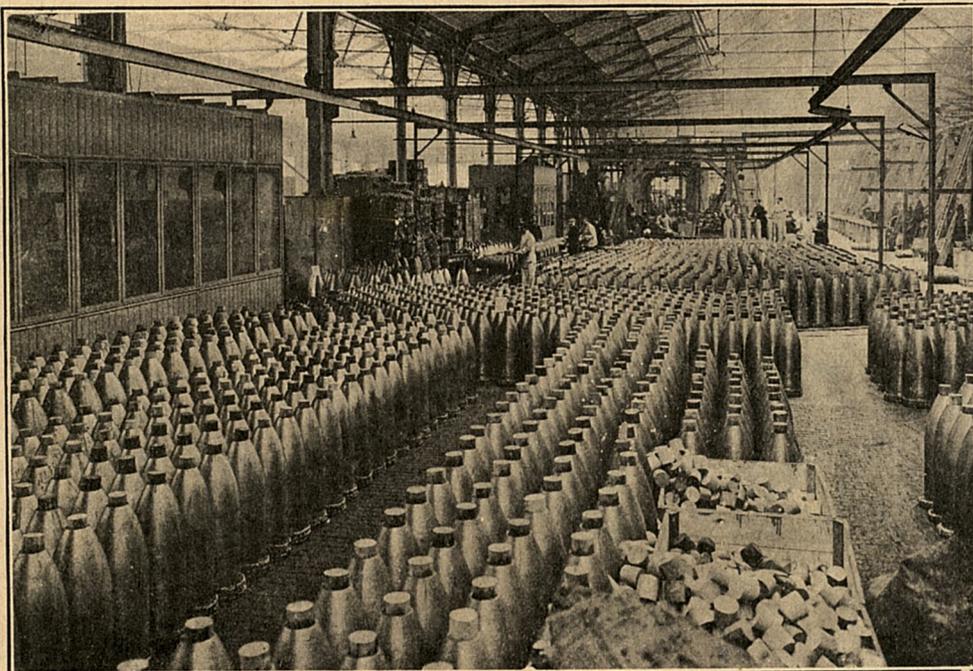
La Compagnie des chemins de fer nantais assura les transports militaires dans la direction de Chelles et Noisy-le-Grand, celui des malades des asiles de Maison-Blanche et Ville-Evrard, pendant les journées terribles des 4 et 5 septembre 1914. C'est elle, également, qui fut chargée du transport des ouvriers de la cartoucherie de Vincennes.

Il faudrait tout un volume pour dire justement la part extraordinairement active qu'ont prise dans l'œuvre de la défense nationale, les Compagnies de transports en commun.

industries qui furent, parmi celles que la guerre a sévèrement touchées, les plus atteintes.

Nous verrons dans un prochain numéro la sévère lutte économique qu'elles ont dû subir dans la région parisienne.

(A suivre).



A l'atelier de fabrication de Championnet.

les gares le personnel et les malades des asiles de Villejuif, de l'hôpital Paul Brousse etc., ainsi que le transport de nombreux blessés.

Dès l'année 1915, la Compagnie des tramways de l'Est-Parisien entreprit la fabrication des obus de 75 ; par la suite,

LE COMMUNIQUÉ SPORTIF

La XI^{me} Fête Annuelle de l'A. S. T.

La 11^e fête annuelle de notre Association sportive a connu un succès égal sinon supérieur, à ses devancières. Excellente organisation, affluence, programme éclectique, tout a contribué à la réussite de l'inoubliable soirée.

La présence de hautes personnalités a encore accru l'éclat de ce véritable gala offert le 23 novembre par l'active Commission des fêtes de l'A. S. T. dans les salons de la Mairie du 18^e arrondissement. On y remarquait en effet :

M. arcel Delarbre, Chef de Cabinet du Sous-secrétaire d'Etat de l'Education physique, qui avait bien voulu accepter de présider cette fête ;

M. André Mariage, Président du Conseil d'administration de la S. T. C. R. P. ;

M. Jayot, Directeur général des Transports, de l'Extension et de l'Inspection générale ;

M. J. de Castellane, Conseiller municipal, Président du Groupe sportif à l'Hôtel de Ville ;

M. Rognon, Directeur des Services généraux ;

M. Henrich, ingénieur, chef du Service électrique ;

M. Régnier, chef du Service de la comptabilité générale ;

M. Mercier, ingénieur, chef du Service de l'atelier central ;

M. Bleuse, inspecteur principal, président de l'A. S. T. ;

M. Goupil, vice-président ;

M. Picaut, directeur sportif ;

M. le Docteur Gaullieur L'Hardy ;

MM. Popard, Dombildes, Giroux, Barré, Ravary, président de l'A. S. Industrie hôtelière ; les représentants de la presse sportive ;

MM. Charrier, secrétaire de l'A. S. T., Gaudeau, trésorier ; Paschal, Rudolf, Logette, membres du Conseil d'administration de l'A. S. T. ; Massé, de la Fédération de Base-Ball et de nombreux sociétaires des différentes sections de l'A. S. T.

Tandis que le remarquable orchestre de « l'Echo Philharmonique Paris » dirigé par M. Aubert, entraîna de nombreux couples dans de langoureuses

vals et danses modernes, une réception toute simple, à laquelle prirent part les notabilités précitées et les membres de l'A. S. T., se déroulait dans un petit salon, spécialement réservé. Après avoir remercié les hautes personnalités de leur présence, M. Bleuse, président de l'A. S. T. exposa la raison d'être de l'Association sportive des transports et les bienfaits physiques et moraux procurés par la pratique des sports.

Prenant ensuite la parole, M. Marcel Delarbre, en termes éloquentes et persuasifs, adresse un vibrant appel au concours indispensable des grands chefs d'industrie pour aider à la propagation, dans le monde du travail, de l'œuvre si utile de l'éducation physique, source de santé et par conséquent d'équilibre moral constituant le meilleur remède aux plus grands fléaux sociaux.

Puis M. J. de Castellane, grand ami et défenseur des sportifs, à l'Hôtel de Ville, se fit l'interprète de la plupart de ses collègues du Conseil municipal pour assurer l'A. S. T. de sa sympathie et de son concours toujours dévoué.

A son tour, M. André Mariage, nous fit connaître le vif intérêt qu'il prenait aux diverses manifestations sportives et artistiques organisées par l'A. S. T. et félicita chaleureusement M. Bleuse des résultats obtenus. Sportif lui-même, il souhaite voir la section de marche reconstituée pour en être l'adhérent le plus actif. En terminant, M. André Mariage promit de donner tout son appui pour faciliter et encourager le sport au sein de la S. T. C. R. P.

Invité par M. Marcel Delarbre à nous dire quelques mots, M. Jayot félicita l'A. S. T. d'avoir réuni tous ses membres dans les salons de la Mairie du 18^e. Ancien sportif, il suit les progrès constants de notre Association. De plus, il souhaite voir nos équipes en compétition avec celles du Métropolitain ; il s'occupera personnellement, de cette rencontre entre sportifs des transports en surface et sportifs des transports souterrains.

Etant répartiteur des deniers municipaux, M. Jayot

explique son souci de sauvegarder les intérêts généraux dont il a la charge, promettant toutefois de contribuer à l'avenir, dans la plus large mesure, au développement des sports et de soutenir l'A. S. T. financièrement et moralement.

De vigoureux et prolongés applaudissements retentissent pendant et après chacun de ces exposés, soulignant ainsi le caractère fécond de cette courte mais utile cérémonie.

Une coupe de champagne fut vidée à la gloire et à la prospérité de l'Association sportive des transports.

A minuit, l'affluence était telle que les organisateurs furent dans l'obligation d'ouvrir une deuxième salle où un nouvel orchestre retint les amateurs de tangos et de charlestons.

La partie artistique, prévue au programme, se déroula à partir d'une heure du matin et obtint le plus franc succès.

Nul doute que cette belle fête resserre, encore plus étroitement, les liens de confiance, de camaraderie et d'amitié, non seulement des membres de l'A. S. T. mais aussi de tous les agents présents de la Société des T. C. R. P.

Le secrétaire de l'A. S. T.
CHARRIER.

Les artistes amateurs de : peinture, sculpture, gravure, aquarelles, dessins, photo graphie, ouvrages de dames, etc., etc., sont invités à préparer leurs œuvres pour le Salon artistique de 1930, de l'Association sportive des transports, qui aura lieu dans le courant du mois d'avril 1930.

Tout agent ou parent proche d'agent, de la Société T. C. R. P. pourra exposer à ce Salon.

Des renseignements complémentaires seront donnés dans le journal de l'A. S. T. du mois de janvier et dans le prochain numéro de L'ECHO de la S. T. C. R. P.

Le président de l'A. S. T.,
A. BLEUSE.

- Comment sont alimentés nos Tramways -

La distribution de l'énergie électrique

AINSI que nous l'avons vu dans un précédent article, la transformation de l'énergie dans les sous-stations, s'effectue à l'aide de machines électriques dites « groupes convertisseurs ».

Ces groupes sont constitués d'un transformateur et d'une commutatrice.

Le transformateur est un appareil statique — c'est-à-dire qui ne bouge pas — qui abaisse la tension à une valeur convenable, et la commutatrice est une grosse machine, à la fois moteur et dynamo, qui tourne à une vitesse relativement réduite, reçoit d'un côté le courant fourni par le transformateur et restitue, de l'autre côté, du courant continu à 600 volts.

La puissance et le nombre des groupes installés dans une sous-station varient avec l'importance de celle-ci.

Les groupes utilisés sont de 500, 750, 1.000 ou 1.500 kw. chacun. Pour parer à tout accident éventuel, on s'arrange en général pour qu'aux heures du trafic maximum — heures dites de forte charge — il y ait toujours, dans la sous-station, un groupe en réserve, qui peut, si besoin est, être mis en route immédiatement.

Le kilowatt, désigné plus haut par l'abréviation kw., est l'unité de puissance électrique. Pour vous donner une idée de son importance, nous vous rappelons que les compteurs installés dans vos appartements ont généralement une puissance de 300 watts, c'est-à-dire de 0,3 kw.

Le kilowatt-heure est l'unité d'énergie, il représente une puissance de 1 kw fournie pendant une heure et se désigne en abrégé par kwh.

Le secteur électrique qui vous éclaire vend de l'énergie électrique, mais il facture cette énergie en hectowatt-heure (dixième du kilowatt-heure). Cette unité est plus pratique que le kilowatt-heure pour l'établissement des factures qui se rapportent aux petites quantités d'énergie que vous consommez.

Des sous-stations, l'énergie est envoyée aux lieux d'utilisation, c'est-à-dire aux lignes de contact, à l'aide de câbles à courant continu que l'on appelle des *feeders*, — le mot feeder vient de l'anglais et signifie nourrisseur. Les feeders sont plus ou moins importants ; ils peuvent comporter un ou plusieurs câbles.

On désigne souvent par *canalisation basse tension* (en abrégé *canalisation B. T.*), ou encore par *canalisation à courant continu*, un groupe plus ou moins important de feeders.

Les feeders à courant continu sont constitués de la même façon que les câbles H. T. ; toutefois, leur isolement est moins grand puisqu'ils n'ont

à supporter au maximum que 600 volts et ils ne comportent qu'un seul conducteur.

Nous donnons, ci-dessous, la coupe d'un câble en cuivre de 1.000 m/m² de section pour courant continu.

On distingue deux sortes de feeders: les feeders positifs et les feeders négatifs ; ces feeders, absolument identiques au point de vue de leur constitution, se distinguent simplement entre eux au point de vue électrique par leur polarité,

des barres d'acier doux profilées, fixées dans un caniveau. Ces barres sont isolées du sol ; l'une d'elles est reliée aux barres positives de la sous-station et l'autre aux barres négatives.

Le fil de travail des lignes équipées en trolley est toujours positif et les rails de roulement sont toujours négatifs ; les feeders positifs et les feeders négatifs empruntent les mêmes tranchées, mais ils sont, dans une certaine mesure, indépendants l'un de l'autre, autrement dit, l'alimentation n'est pas symétrique.

L'alimentation des lignes équipées en caniveau est, au contraire, rigoureusement symétrique ; le système de feeders positifs est identique au système de feeders négatifs et la polarité des barres conductrices n'est pas fixée d'une manière immuable. Le courant peut donc être inversé selon les besoins de l'exploitation.

Pour compléter cet exposé, nous allons donner quelques renseignements statistiques qui vous permettront de vous faire une idée de l'importance, au point de vue électrique, du réseau que nous exploitons et des quantités d'énergie annuellement consommées.

Le réseau de tramways s'étend sur la Seine et la Seine-et-Oise, il comporte, actuellement, 117 lignes de tramways, correspondant à :

1.020 km. environ de voies simples, dont 910 équipées en trolley et 110 équipées en caniveau.

L'énergie est fournie par 36 sous-stations. 18 d'entre-elles sont alimentées par du courant haute tension et exploitées par la S. T. C. R. P. ; les 18 autres sont exploitées par des fournisseurs d'énergie.

Les sous-stations exploitées par la S.T.C.R.P. fournissent environ 60% de l'énergie totale nécessaire aux besoins de la S. T. C. R. P. ; les autres sous-stations fournissent le complément, soit 40% environ.

Dans la zone d'action de chaque sous-station, trolley et caniveau sont divisés en sections, qui correspondent à la zone d'action de chaque feeder ; sur le trolley, la délimitation est obtenue par des *isolateurs* de section ; sur le caniveau, par des *coupures* réservées dans les barres conductrices.

Les réseaux de canalisations haute tension et basse tension sont accompagnés d'un réseau de canalisations téléphoniques, qui constitue le réseau dit de « sécurité ». Ce réseau, qui est exclusivement employé pour les questions ayant trait à l'alimentation en énergie, met en relation directe le personnel qualifié du Service électrique avec les fournisseurs d'énergie, comme avec le personnel des sous-stations.

L'énergie fournie sous forme de courant continu est livrée à 600 volts, dans un certain nombre de sous-stations, par trois fournisseurs d'énergie : l'Union d'électricité ; l'Ouest-Lumière et le Nord-Lumière. De là, cette énergie est acheminée vers les lignes de contact d'une manière absolument identique à celle que nous avons indiquée plus haut pour l'énergie fournie sous forme de courant à haute tension.

Le schéma général que nous donnons à la page suivante résume et illustre, d'une façon simple, tout ce que nous avons dit sur la distribution de l'énergie, depuis l'usine génératrice jusqu'aux lignes de contact.

La longueur des canalisations haute tension qui assurent l'alimentation des sous-stations exploitées par la S. T. C. R. P. est de 260 km.

La longueur totale des canalisations en courant continu — feeders positifs et feeders négatifs — atteint 711 km.

Le réseau H. T. comporte deux postes de couplage importants et le réseau des canalisations B. T. en comprend une trentaine.

L'énergie annuellement demandée par les divers Services a été, en 1928, de l'ordre de 100.000.000 de kwh.

Pour avoir cette quantité d'énergie aux lieux d'utilisation, il faut produire aux usines génératrices environ 120.000.000 de kwh. ce qui re-



La Sous-Station de l'Alma.

c'est-à-dire par la borne à laquelle ils sont reliés à la sous-station. Quand il s'agit de sous-stations on dit aussi les *barres* ; c'est ainsi que l'on parle de barres positives et de barres négatives d'une sous-station.

Les feeders positifs sont reliés aux barres positives et les feeders négatifs aux barres négatives. Dans les feeders positifs, le courant va de la sous-station à la ligne de contact ; dans les barres négatives, au contraire, il va de la ligne de contact à la sous-station.

Les câbles, qu'il s'agisse de câbles H. T. ou de câbles B. T. sont livrés par les fabricants en longueurs voisines de 200 mètres. On les assemble à l'aide de boîtes spéciales, dites *boîtes de jonction*.

L'ensemble des lignes ou parties de lignes alimentées par une même sous-station constitue la *zone d'alimentation* de cette sous-station.

Cette zone est plus ou moins étendue, suivant l'importance de la sous-station.

Les feeders à courant continu passent fréquemment avant d'aboutir aux lignes de contact, dans des *postes de couplages B. T.* Ces postes situés à proximité des centres importants constitués par les croisements des lignes de tramways permettent l'isolement des câbles défectueux et leur remplacement provisoire par un câble en service en bon état, que l'on surcharge au besoin.

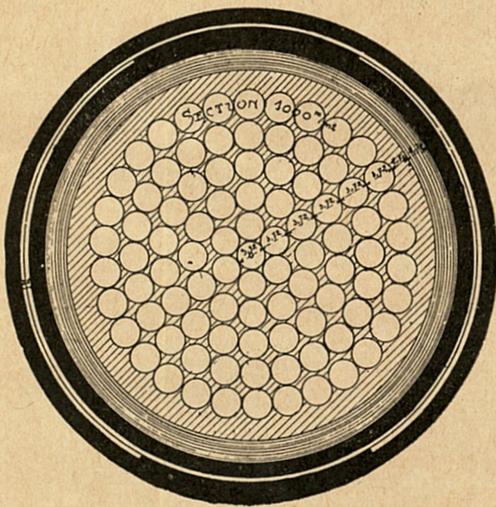
Les postes de couplage B. T. sont destinés à faciliter les secours en courant continu, de feeder à feeder, ou même de sous-station à sous-station, quand les feeders de deux sous-stations voisines aboutissent dans le même poste.

Les lignes de contact sont de deux sortes : le *trolley* et le *caniveau*.

Au point de vue électrique, le trolley est essentiellement constitué par un fil de cuivre d'une centaine de m/m² de section à l'état de neuf, appelé *fil de travail*, tendu horizontalement sur les voies publiques empruntées par les lignes de tramways, à l'aide de supports qui sont, soit des *poteaux* implantés sur la voie publique, soit des *rosaces* scellées dans les immeubles riverains.

Sur les lignes équipées en trolley, les rails de roulement servent de ligne de contact ; le pôle positif est relié au fil de travail et le pôle négatif aux rails de roulement.

Sur les lignes équipées en caniveau, les rails de roulement ne sont pas utilisés comme ligne de contact ; celle-ci est constituée par



Coupe d'un câble BT de 1.000 m/m² de section.

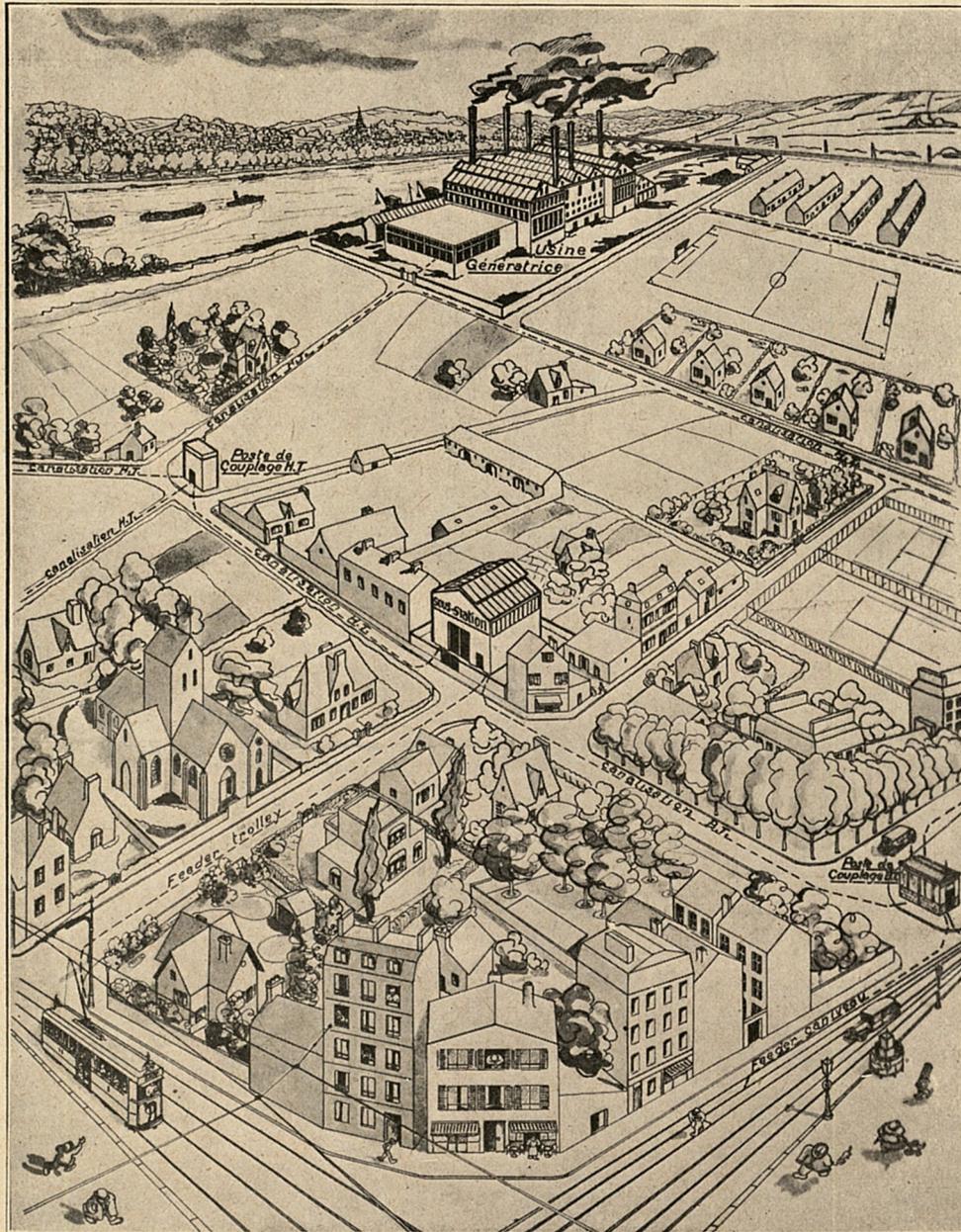
présente la consommation de 100.000 tonnes de charbon environ.

Chacun de nous dépense, en un an environ, pour son éclairage, ce que la S. T. C. R. P. consomme en une demi-minute pour son exploitation.

Il resterait à vous parler de l'exploitation propre-

ment dite des installations que nous avons décrites, mais la place nous fait défaut, et nous conservons cette question pour un numéro prochain.

Au reste, tout article technique qui se respecte devant se terminer sur des chiffres, nous livrons à vos méditations ceux qui précèdent et qui sont pour le moins impressionnants.



La distribution de l'énergie électrique depuis l'usine génératrice jusqu'aux lignes de contact.

SOLUTIONS des Concours de Décembre

1^{re} CHARADE : Alfort.

2^e CHARADE : Omnibus.

RÉBUS : Le couvent des Grands Augustins fut détruit et remplacé par le Marché de la Vallée.

Mots croisés de Décembre

	1	2	3	4	5	6	7	8
I	H	U	M	A	N	I	T	E
	Y			A				O
II	D	U		N	R		E	L
III	R	T		A	Q		R	U
IV	O	R		V	U		I	C
V	C	E		A	O			S
VI	A	V	A	L	I	S	A	I
	R			S				I
	B	X		E	X			O
	U			M				N
VII	R		L	E		L	I	N
VIII	E		U	N		E	R	E
IX	S	A	I	N	T	M	A	U

AVIS

aux agents prenant part à nos Concours

Nous serions reconnaissants aux agents qui prennent part à nos concours de ne point découper la page des Jeux et Rébus, pour nous adresser les solutions ; les inscriptions qu'ils y portent ne sont pas assez lisibles et par ailleurs leur intérêt est de conserver intacte, en vue d'une collection future, une Revue dont les premiers numéros seront introuvables dans quelques mois.

N. D. L. R.

Petite Correspondance

C... M... machiniste au dépôt de la Bastille.

Merci pour votre lettre du 17 novembre et la suggestion qu'elle propose en vue de la protection des machinistes contre les intempéries. Nous avons transmis votre proposition au service intéressé.

L... Dépôt de Lagny.

"Vires acquirit eundo" Rassurez-vous, nous avons la foi qui soulève les montagnes et si les chiens aboient, la caravane passe.

Liste des Gagnants des Concours de Décembre

Ont trouvé les solutions exactes, les agents dont les noms suivent

MM. ALLO, C.A.F. ; ARNAUD, s.-élect. ; BERGERON, comptabilité ; BOURGEOIS, S.E.A. ; BRUSSET, D.E.C. ; CAUDAL, comptabilité ; DUTHOIT, D.E.A.P. ; GORSE, V. et B. ; GOULIN, approv. ; GRELET, D.Gx. ; HILLIER, comptabilité ; HANNEBERT, S.E.A. ; LECOMTE Ernest, D.E.A.P. ; LE GAC, caisse ; LEJEUNE, V. et B. ; MAUTOUCHET, D.G.E.S.T. ; NETTRE, D.E.C. ; NICAUD, A.C. ; PELLÉ, Lebrun ; PERREL, C.A.F. ; PHILIPPE, Bagnolet ; POTIER, approv. ; POUTEYROUX, S.E.T.C.E. ; POLONAIS, Lebrun ; ROUDIL, V. et B. ; ROUDIL, S.E.A. ; SABADEL, Flandre ; SADDIER, S.E. ; SAVIGNET, V. et B. ; SEGUIN, D.E.A.P. ; TURPIN, comptabilité ; VILLOCEL, Flandre ; ZAYSSER Robert, comptabilité ; ASTIER, Brig. Est ; BEFFARA, S.E. ; BOUDIN, La Jatte ; DORLIAT, comptabilité ; GEILER, Alfort ; GROS, Bastille ; GUTET, A.G.L. Lilas ; GUTOT, A.G.L. Lilas ; LAURENT,

Bagnolet ; LEBLOND, V. et B., St-Ouen ; MASSÉ, Appr. ; PAGÈS, Brig. Est VILLEBESSEYX, Alfort ; BARRAQUÉ, Ivry ; ASTORG, Malakoff,

Ont droit à un ouvrage des collections dont nous sommes détenteurs, les agents désignés ci-après et qui nous ont fait parvenir les 26 premières solutions exactes :

MM. ALLO, BERGERON, BOURGEOIS, BRUSSET, CAUDAL, GEILER, GRELET, GROS, HANNEBERT, LEJEUNE, MAUTOUCHET, NETTRE, NICAUD, PAOLI, PHILIPPE, PERREL, POUTEYROUX, POLONAIS, ROUDIL (SEA), ROUDIL (V. et B.), SADDIER, SAVIGNET, SEGUIN, SABADEL, VILLOCEL, ZAYSSER.



Les Tombeaux de l'Église des Grands-Augustins

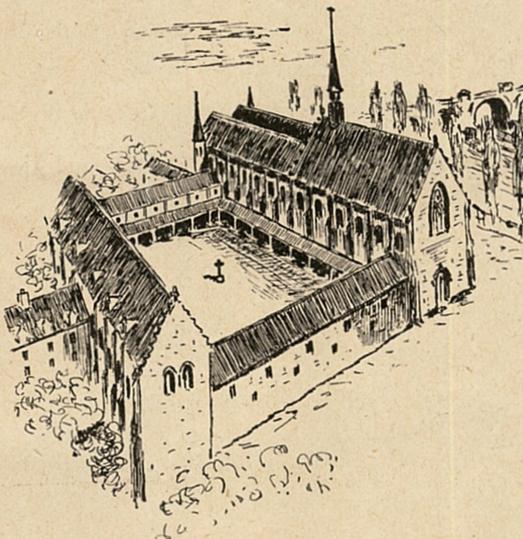


Si, pendant cinq siècles, on enterra des morts dans l'Église des Grands Augustins, c'est au XVI^e siècle que ladite Église eût mérité de prendre le nom de nécropole, tant furent nombreux les cadavres qu'on y amena. Trente-trois personnes, plus ou moins obscures, ou plus ou moins célèbres, y furent déposées. Laissons de côté les « obscures » ; vouloir en parler nous obligerait à établir une simple nomenclature, sans intérêt, et jetons un coup d'œil sur les autres, sur ceux que la gloire de l'illustre Commynes (1509), leur voisin, ne rejette pas complètement dans l'ombre.

Voici trois évêques : Louis Chantereau, évêque de Mâcon (mort en 1537), confesseur de Louis XII, puis du roi François I^{er}. Si l'histoire ou la légende de la « Belle Ferronnière » ne fut que le dernier chapitre, le chapitre fatal de la vie galante du joyeux roi, Louis Chantereau ne tenait pas une sinécure.

François de Rohan-Gié, évêque d'Angers et archevêque de Lyon, primat d'Aquitaine, mourut en 1536. Il vécut à une époque où le népotisme était, pour ainsi dire, une institution officielle. Magistrats, guerriers, gens d'église ne devaient, généralement, leur situation qu'au privilège de la naissance ou des alliances. François de Rohan avait la chance d'avoir un nom fameux (il était prince) et un père, maréchal de France (grâce à Louis XI, qu'il avait d'ailleurs bien servi) ; il avait 18 ans quand, le 24 mars 1499, (Jean de Rély, évêque d'Angers étant mort) le roi Charles VIII écrivit aux chanoines de cette Église qui devaient élire le nouvel évêque, et leur demanda de voter pour François de Rohan. Comme on le voit, la candidature, officielle jouait en ce temps, *royalement*. Les chanoines, froissés, refusèrent. Or, le roi, prévoyant cette opposition, avait dépêché, à Rome, un émissaire diligent, et, en 20 jours, aller et retour — rapidité extraordinaire pour l'époque — l'envoyé du roi apportait à François de Rohan, une bulle le désignant pour le siège d'Angers. Mais le Pape remédiait à la jeunesse de François en imposant un administrateur qui régirait le diocèse, jusqu'au jour où de Rohan aurait 25 ans, âge requis pour sa consécration épiscopale. Avant cette date, François de Rohan fut encore élu, sans pression cette fois, archevêque de Lyon ; il avait 21 ans. Il n'avancait pas ; il courait. Commencée sous le signe des privilèges et de l'abus inhérent aux époques troublées, la vie de François de Rohan eût pu s'écouler dans une médiocrité princière. Il n'en fut

pas ainsi. Dans ce favori, il y avait un homme de valeur, un caractère qui s'épanouit dans la suite. François de Rohan prit une heureuse part au gouvernement de la France, comme conseiller du roi, et se montra toujours patriote. Citons, parmi ses interventions, celle de 1510 ; il présida, alors, le Concile national de Tours, convo-



Ce qu'un aviateur aurait vu vers 1600, en survolant les Augustins.

qué par Louis XII, pour savoir s'il convenait de déclarer la guerre au pape Jules II qui voulait dépouiller de ses états le duc de Ferrare, ami du roi de France. En 1528, il soutint vigoureusement François I^{er} qui voulait répondre à l'insolent cartel de défi que Charles-Quint avait envoyé au roi de France. Ami des lettrés et leur protecteur, il multiplia ses générosités et fit imprimer les instructions populaires du célèbre Jean Gerson, l'ancien chancelier de l'Université de Paris et le défenseur de Jeanne d'Arc. Quand il mourut, à Paris, le 13 octobre 1536, le Parlement assista à ses obsèques, dérogeant ainsi à la tradition, qui ne réservait cet honneur qu'aux princes du sang ou aux grands

officiers de la couronne. Nous avons dit qu'il reposait dans l'Église des Grands Augustins ; mais il ne faut rien exagérer ; il n'y fut enterré qu'en partie : on y mit seulement ses entrailles, et son corps fut transporté en son Église métropolitaine de Lyon. Curieuse coutume, déjà pratiquée au XIII^e siècle, puisque Saint-Louis fut bouilli dans du vin, à Tunis, avant d'être ramené à Saint-Denis. On sait aussi que le roi d'Angleterre, Henri V, mort à Vincennes en juillet 1422, fut ouvert, que ses entrailles furent enterrées à l'abbaye de Saint-Maur-les-Fossés, et que le reste de son corps fut bouilli avec de l'eau (les rois de France avaient droit au vin), dans une chaudière, pour empêcher la décomposition des chairs et permettre, en de bonnes conditions (!), leur transfert en Angleterre.

Au XVI^e siècle, on avait renoncé à cette macabre cuisine, mais on continuait de découper le cadavre et d'en faire trois parts : le corps, le cœur, les entrailles ; cela faisait trois sépultures et trois cérémonies ; il fallait être riche pour s'offrir pareil luxe.

Un autre évêque, encore un favori, vint dormir sous les dalles des Grands Augustins, mais il n'eut pas le temps de légitimer, par des mérites transcendants, la faveur dont il fut l'objet, puisque, nommé à 18 ans évêque de Senes, il mourut à 24 ans, en 1550. Il s'appelait Pierre de Quiqueran. Musicien, mathématicien, botaniste, poète latin, il laissa cependant deux volumes, l'un en prose, l'autre en vers, tous deux écrits en latin. Et voilà qui s'appelle aller vite à vivre et à mourir.

Les querelles religieuses qui, au XVI^e siècle, mirent aux prises, catholiques et protestants et furent si violentes, couchèrent, sous les dalles mortuaires de l'Église des Grands Augustins, plusieurs victimes.

Benoît de Ruspide, seigneur de la Bussière, mourut, disait son épitaphe, *pour la conservation de l'honneur de Dieu, de l'autorité du roi et du repos universel du royaume, à la bataille donnée entre Paris et Saint-Denis, le dixième jour de novembre 1567*. Cette bataille fut gagnée par le connétable de Montmorency (qui fut tué dans la mêlée) sur le prince de Condé, chef des Huguenots, qui voulaient s'emparer du roi Charles IX, âgé de dix ans, l'amener à Paris et commander en son nom, à tout le royaume.

Nicolas de Grimonville, seigneur de Larchant, fut tué au siège de Rouen sous Henri IV, en 1591. C'était un fameux guerrier. Son épitaphe

en vers, rappelait les batailles auxquelles il avait pris part : Dreux, Saint-Denis, Jarnac, Montcontour, Ivry ; les expéditions en Allemagne, en Turquie, en Hongrie et la poésie se terminait ainsi :

*Le malheur ayant fait qu'au siège infortuné,
Qui pressait de Rouen la muraille rebelle
L'effort d'une sortie et la meurtrière grêle
Des balles, que lançaient les mousquets ennemis,
Lui foudroya le pied d'un coup, qui s'est permis,
Sur son être mortel ce qu'un trait homicide
Entreprit sur celui du vaillant Eacide ;
Le ciel les égalant par un semblable sort,
Aussi bien qu'en valeur en espèce de mort.*

Ne pleure pas sa mort, mais imite sa vie.

On ne s'attendait pas, après tant de milliers d'années, à voir une ressemblance entre la flèche qui blessa au talon le bouillant Achille, l'Achille au pied léger d'Homère, au siège de Troie, et la balle qui foudroya le pied de Nicolas de Grimonville, 1591 ans après Jésus-Christ.

C'est peut-être une question de rime... Eacide rime si bien avec homicide !

Le 18 du mois de novembre 1562, un assassiné fait son entrée dans l'Eglise des Grands Augustins ; c'était Jean-Baptiste Sapin, conseiller-clerc au Parlement de Paris, et tout le Parlement assista en corps à ses funérailles. Le 2 novembre précédent, il était à Orléans, pour trancher un différend entre catholiques et calvinistes. Ces derniers, sans vouloir entrer en pourparlers, s'étaient emparés du malheureux et, après l'avoir corrigé, l'avaient pendu. Et quand un juge est pendu, le jugement reste en suspend ! C'est bien ce qu'escomptaient les calvinistes. Il est vrai qu'à la Saint-Barthélémy, dix ans après, les calvinistes purent méditer la parole évangélique : « *Qui se sert de l'épée, périra par l'épée* ». Et Jean-Baptiste Sapin pourrait affirmer que la corde peut très bien remplacer l'épée.

Le 7 mars 1577, l'ombre de Commynes, l'illustre historien qui, depuis 68 ans, reposait sous les dalles de la vieille Eglise, dut frémir de contentement : un grand écrivain venait dormir à ses côtés, un poète de race. La Pléiade, une fois de plus, était de nouveau en deuil. Déjà, elle avait perdu du Bellay (1560), de la Péruse (1555), Jodelle (1573) ; Remy Belleau, mort la veille, était conduit à l'Eglise des Grands Augustins, où son tombeau devait s'élever. Le convoi funèbre fut grand, par celui qui disparaissait et grand par ceux qui avaient voulu le porter sur leurs épaules, à savoir le roi de la Pléiade : Ronsard ; Baif, le poète-philosophe ; Amadys ; Jamyn, le reflet de Ronsard, a-t-on dit ; Philippe Desportes, le poète des Salons. Ils enterraient « le peintre de la nature », le « gentil » Belleau, comme disait Ronsard. C'était aussi, à une époque où la mauvaise littérature avait envahi le sentier des lettres, c'était un lutteur, un rénovateur qui payait de sa personne.

En 1552, quand Jodelle voulut représenter sa tragédie *Cléopâtre*, d'abord à l'Hôtel de Reims, puis au Collège de Boncourt, en présence de Henri II, les comédiens de l'époque refusèrent leur concours et ce furent Jodelle (l'auteur), et ses amis Remy Belleau et Jean de la Péruse qui tinrent les premiers rôles. Sait-on aussi que Belleau, le gracieux Belleau, fut attaché à René de Lorraine et fit, avec le fameux marquis et guerrier, général des Galères, l'expédition de Naples, en 1557 ? Que pouvait bien faire Remy Belleau à la guerre ? Nous l'aimons mieux avec sa lyre, si diverse. Ne fit-il pas

une comédie, *La Reconnue*, des *Eglogues*, le *Cantique des Cantiques*, en style délicieusement naïf et amoureux ? Ses *Bergeries* et *Pierres précieuses* sont remplies de petits chefs-d'œuvre, où miroitent l'épithète et l'antithèse, scintillent des étoiles, papillonnent de jolis sentiments qui captivent, sans aller, il est vrai, jusqu'au fond



L'illustre Chroniqueur Philippe de Commynes

de l'âme. Remy Belleau fut un charmeur. Tout le monde connaît sa délicate poésie sur l'avril :

*Avril, l'honneur des bois,
Et des mois,
Avril, la douce espérance
Des fruits, qui sous le coton
Du bouton,
Nourrissent leur jeune enfance.*

*Avril, l'honneur des prés verts,
Jaunes, pers,
Qui, d'une humeur bigarrée,
Emailent de mille fleurs
De couleurs,
Leur parure diaprée.*

Pourquoi transcrire, ici, ce que chacun sait par cœur ? Lisez plutôt ceci, et dites si Remy Belleau n'est pas un précurseur de La Fontaine, avec sa morale gracieuse et sa malicieuse expérience de la vie ?

AMOUR PIQUÉ D'UNE MOUCHE A MIEL

*Amour ne voyait pas, enclose
Entre les replis de la rose,
Une mouche à miel qui soudain
En l'un de ses doigts le vint poindre ; (piquer)
Le mignon commence à se plaindre.
Voyant enfler sa blanche main.*

*Aussitôt à Vénus la belle,
Fuyant, il vole à tire d'aile :
« Mère, dist-il, c'est fait de moy,
C'en est fait, et faut qu'à ceste heure,
Navré (blessé) jusques au cœur, je meure,
Si secouru ne suis de toy.*

*« Navré je suis, en ceste sorte,
D'un petit serpenteau qui porte
Deux ailerons dessus le dos,
Aux champs une abeille on l'appelle :
Voyez donc ma playe cruelle,
Las ! il m'a piqué jusqu'à l'os.*

*— Mignon, dist Vénus, si la pointe (dard)
D'une mouche à miel cette atteinte
Droit au cœur (comme tu dis) fait,
Combien sont navrez davantage
Ceux qui sont espoins (piqués) de ta rage,
Et qui sont blessez de ton trait ? »*

Quelquefois aussi Belleau était triste, comme le sont, de temps en temps, tous les poètes ; la tristesse, chez eux, n'est pas, d'ailleurs, un défaut, mais une mine de sentiments, qui meublent leur esprit d'images, de contrastes, richesses de la poésie. Peut-être quelque ami, le 7 mars 1577, a-t-il, un sanglot dans la gorge, récité, devant la tombe béante, les stances de Belleau, sur la Mort :

*Mon haleine est devenue
Si courte et si corrompue,
Et la fin me presse tant,
Que je ne vois plus que l'ombre
Et la fosse noire et sombre
D'un sépulcre qui m'attend.*

*J'ai fait mon lit en ténèbres,
Et, sous les tombes funèbres,
Je m'en vais tenir prison.
La pourriture est mon père,
Les vers : ma sœur et ma mère,
Et le lombeau : ma mère.*

*Où est donc mon espérance,
Et qui a la connaissance,
Seigneur ! de ce que j'attends,
Sinon toi, qui seul embrasses
Le ciel, les jours et les temps ?*

Mais, sans doute, n'a-t-on rien dit au service funèbre de Remy Belleau. Tout le monde devait pleurer. Plus tard, Ronsard — et c'est l'honneur final de Belleau — composa une épitaphe qui, pendant des siècles, jusqu'à la Révolution, chanta aux Parisiens la gloire du plus gracieux des poètes de la Pléiade, de l'orfèvre qui cisela les *Pierres précieuses*, son maître livre :

*Ne taillez, mains industrieuses,
Des pierres, pour couvrir Belleau.
Lui-même a bâti son tombeau
Dedans ses Pierres précieuses.*

(A suivre.)

Henri MOUROT,
Administrateur-Fondateur
de la Société d'Histoire et d'Archéologie
de la Banlieue sud-est.

Amicale Motocycliste et Automobiliste des Transports

Remercions tout d'abord la Direction de *L'Echo de la S. T. C. R. P.* d'avoir bien voulu nous accorder l'hospitalité de ses colonnes, dans le précédent numéro afin de nous permettre d'exposer à tout le personnel, l'origine et le but de l'*Amicale motocycliste et automobiliste des transports*.

Voici le détail des sorties effectuées par A. M. A. T. au cours de la saison 1929 :

Sorties touristiques sur Compiègne (Carrefour Armistice), Chartres (visite de la cathédrale), Melun (visite de la Brasserie Gruber).

Sorties pique-nique : Forêt de Fontainebleau (visite du château), Les Andelys (Château Gailard), Provins (Tour de César).

Ces sorties ont obtenu un franc succès parmi nos sociétaires, qui nous ont engagé à en envisager d'autres en 1930.

Pour les fervents de la vitesse et du fond, nous avons eu le plaisir d'engager deux équipes de trois machines dans le Rallye-Salon organisé par *Moto-Revue*, à l'occasion du Salon de la motocyclette.

Les lecteurs de *L'Echo de la S. T. C. R. P.*

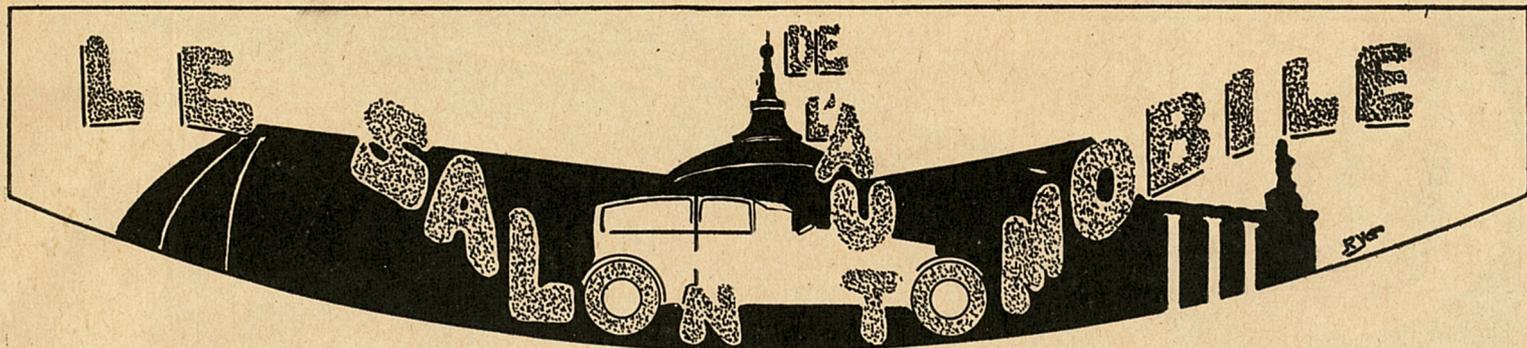
ont vu par ce qui précède que, pour un début, l'A. M. A. T. n'a pas chômé.

Rappelons que des avantages appréciables remboursent largement la cotisation annuelle.

Pour tous renseignements concernant l'A. M. A. T., s'adresser au Siège de l'Amicale, 132, avenue de la République, Paris (11^e), tous les vendredis de 21 heures à 23 heures.

Le secrétaire général se fera un plaisir de répondre par lettre à toute demande de renseignements.

Le président : P. BOLOT.



LES VOITURES DE TOURISME

Il est vraisemblable que la plupart d'entre nous ne connaîtront jamais la satisfaction de posséder une luxueuse « conduite intérieure » pas même, hélas ! une démocratique « Citroën », ce n'est point, cependant, une raison suffisante pour nous désintéresser d'une industrie qui compte parmi les premières dans l'activité nationale. Nul ne reste insensible aux progrès incessants réalisés dans le domaine de l'aéronautique, nul ne considère sans une légitime fierté les exploits magnifiques réalisés par des hommes comme Costes, Bellonte et Bailly. Les performances de ces héros de l'air sont dus pour une large part au cran et à l'habileté des pilotes, mais aussi, ne l'oublions pas, à la qualité des appareils. Il en est de même pour l'automobile. Il n'est pas donné à tout le monde de posséder son avion et cependant tout le monde se passionne pour l'aviation. Il doit en être ainsi de l'automobile ; aussi avons-nous pensé qu'il vous serait agréable, bien que n'utilisant ce véhicule que sous la forme de l'autobus et du « taxi » de connaître les tendances nouvelles de l'industrie automobile dans la branche touristique.

Tous les ans avec les premiers jours d'octobre, revient la série des manifestations dans lesquelles les constructeurs de l'automobile, du cycle et des appareils annexes exposent, avec la gamme variée de leur production, les perfectionnements mécaniques, les nouveautés de tous ordres qui leur permettront d'attirer d'abord, de fixer ensuite, l'attention d'une clientèle de jour en jour plus nombreuse, plus renseignée et, disons-le, plus exigeante.

La première, en date et d'ailleurs la plus importante, tant par le nombre des exposants que par celui des visiteurs, est le salon des voitures de tourisme, dont l'importance dépasse le cadre d'une manifestation nationale, pour prendre celle d'une manifestation internationale, tant est grand le nombre des constructeurs étrangers qui y participent.

C'est que l'industrie automobile, qui occupe en France près de 400.000 personnes, est encore beaucoup plus développée aux Etats-Unis où de puissantes Sociétés, comme Ford ou la General Motors, peuvent mettre mensuellement plus de 180.000 voitures sur le marché. A cette cadence et quelle que soit la prodigieuse faculté d'absorption du marché américain (il existe aux Etats-Unis 24.000.000 de voitures, soit 1 pour 5 habitants), il est encore nécessaire de créer de nouveaux débouchés. Aussi, les constructeurs américains avantagés par leurs bas prix de revient, résultant d'une organisation technique constamment perfectionnée, jointe à une remarquable organisation commerciale, n'hésitent-ils pas à venir nous concurrencer sur notre propre marché. Le nombre de leurs exposants était particulièrement élevé cette année.

Quelles sont maintenant les tendances qui se dégagent d'une visite parmi les stands ?

L'industrie automobile est arrivée à un degré de perfectionnement si élevé qu'il ne faut plus s'attendre, à moins d'une nouvelle invention extraordinaire, à des modifications capitales dans sa conception d'ensemble. Une visite attentive ne peut donc guère faire apparaître, d'une façon générale, que des transformations de détails améliorant encore la technique de la voiture, avec cependant quelques conceptions nouvelles qui, demain, après une période nécessaire de mise au point entraînant certains perfectionnements, constitueront peut-être des solutions classiques et universellement adoptées.

On avait dit, en parlant du Salon de l'année dernière, qu'il était celui de la 6 cylindres, le Salon de cette année suit la même tendance et l'accentue. Nombreuses sont même les 8 cylin-

dres qui constituent cependant des voitures d'un prix relativement élevé. D'une façon générale, les constructeurs ont surtout dirigé leur attention vers l'efficacité du freinage et vers l'étude de la boîte à deux vitesses silencieuses. Ils ont également orienté leurs recherches vers l'amélioration de certains points de détail, allumage des moteurs, suspension, graissage des articulations.

On pourrait encore dire du 23^e Salon qu'il est essentiellement celui de la carrosserie. On y voit de moins en moins de châssis nus. Les châssis surbaissés sont indiscutablement à la mode. La conduite intérieure règne en maîtresse, les carrosseries sont en général plus larges et la mode est aux lignes courbes.

Châssis, moteurs. — Qu'ils soient à 6 ou 8 cylindres, la conception générale des moteurs n'a guère varié, le poids des attelages a été réduit au minimum par l'utilisation des métaux légers, les vilebrequins sont rigoureusement équilibrés, les soupapes sont généralement latérales avec culasse rapportée. On trouve quelques moteurs à culbuteurs, mais très peu avec soupapes en tête.

La modification la plus sensible est la vive régression de l'allumage par magnéto simple qui cède le pas à l'allumage par batterie dont le type le plus répandu est le système Delco-Rémy. On trouve également quelques combinaisons mixtes, telles que l'Alco S. E. V., dans lesquelles l'allumage par magnéto et l'allumage par batterie se superposent.

Le refroidissement par circulation d'eau est la règle presque générale, la pompe à eau est le plus souvent employée et le thermosiphon perd du terrain. A signaler ici les nouveaux modèles Renault comportant le radiateur à l'avant du châssis. Néanmoins, quelques constructeurs utilisent le refroidissement par circulation d'air qui nécessite toutefois l'emploi d'une turbine à air.

Embrayages, boîtes de vitesses, transmissions, pont arrière. — La très grande majorité des embrayages est à disque unique fonctionnant à sec. Les embrayages à cône ont presque complètement disparu.

L'embrayage est le plus souvent enfoncé dans le bloc moteur-boîte de vitesses. On obtient ainsi un tout compact.

En général, les boîtes de vitesses comportent trois combinaisons de marche avant et la marche arrière. Le gros progrès consiste dans la construction de boîtes de vitesses silencieuses à engrenages hélicoïdaux, toujours en prise ou à dentures intérieures comportant un arc de conduite très important. A signaler la boîte de vitesses électromécanique Cotal, dont un modèle est actuellement en essai sur deux omnibus de la S. T. C. R. P.

La transmission est presque toujours assurée par des joints de cardan. Souvent le joint est unique, la réaction est alors réalisée par le tube central. Sur un certain nombre de châssis, les joints de cardan sont remplacés par des accouplements élastiques constitués par des flectors en toile caoutchoutée.

Les ponts arrière ne présentent guère de particularité nouvelle, les engrenages coniques de commande sont à denture Gleason.

Freins. — Tous les châssis sans exception possèdent les freins sur quatre roues qui sont, normalement, commandés par la pédale. Le frein de secours placé sous la dépendance du levier à main agit soit sur roues arrière seulement, soit sur un tambour calé sur l'arbre de transmission en arrière de la boîte de vitesses.

Les servo-freins sont nombreux ; les types les plus répandus sont les servo-freins à dépression, systèmes Westinghouse ou Dewandre.

Nous signalerons également une légère progression de la commande hydraulique, particulièrement sur les châssis à roues indépendantes.

Suspension. — La majorité des constructeurs reste fidèle à la suspension classique par ressorts à lames munis d'amortisseurs. On ne trouve guère que quelques suspensions utilisant soit les ressorts en hélice, soit l'air.

C'est ici le lieu d'attirer l'attention sur le développement du système de suspension dit « à roues indépendantes », caractérisé par une suspension individuelle de chaque roue ne possédant aucun lien avec les suspensions des autres roues. On obtient ainsi la suppression des phénomènes vibratoires gênants et celle des chocs continus sur le volant de direction. La tenue de route s'en trouve considérablement améliorée ; de plus, la fatigue de la timonerie de direction étant également beaucoup moindre, celle-ci peut pendant plus longtemps se conserver sans jeu.

Organes de direction. — Les directions sont soit à vis et secteur, soit à came et levier. Quelques constructeurs ont adopté des dispositifs de rattrapage de jeu. La recherche constante de la suppression des jeux dans les articulations a amené certains d'entre eux à adopter les axes Silentbloc qui sont constitués par deux douilles métalliques entre lesquelles se trouve comprimé un cylindre de caoutchouc, qui permet à l'une des bagues d'osciller par rapport à l'autre sans que se produise aucun frottement.

Le souci d'épargner du travail d'entretien à la clientèle a conduit à l'installation du graissage centralisé des articulations sur certains châssis d'un prix supérieur à la moyenne.

Traction par roues avant motrices. — Il nous reste maintenant à parler du dispositif de traction par roues avant motrices qui se trouve assez brusquement mis en lumière par l'augmentation sensible du nombre des châssis qui en sont munis. A vrai dire, la traction par roues avant motrices n'est pas absolument nouvelle, certains constructeurs, en particulier Latil, l'ont déjà utilisée notamment sur certaines voitures à usage commercial (voitures de livraison de quelques grands magasins).

Les avantages de ce système sont incontestables : il assure une plus grande stabilité, une meilleure tenue de route et les dérapages dans les virages sont beaucoup moins à craindre. Il permet, en outre, un allègement appréciable du poids non suspendu, mais il est surtout, particulièrement, propre à réaliser un surbaissément important de la carrosserie sans obliger à surélever le plancher dans l'axe de la voiture pour permettre le débatement de l'arbre de transmission.

La traction par roues AV se combine aisément à l'indépendance des roues avec les avantages que nous avons précédemment signalés.

Elle procure enfin la possibilité de grouper tous les organes mécaniques sur un avant-train moteur compact facile à séparer de la partie carrossée. Il est alors possible, comme cela a été réalisé sur les omnibus Voran en service à Berlin, d'effectuer le remplacement de l'ensemble mécanique sans une longue immobilisation de la voiture.

Les expériences faites sur la route par des voitures à roues avant motrices semblent montrer qu'aujourd'hui la mise au point parfaite est bien près d'être réalisée. Il n'est donc pas impossible que ce nouveau type de châssis prenne une grande et rapide extension.

HUMBERT,

Ingenieur-dessinateur au Service des Etudes techniques et du contrôle des Essais.



UN souci incontestable de présentation, de riches coffrets, des meubles élégants, telle est l'impression première d'une visite au 6^e Salon annuel de la T. S. F. organisé au Grand Palais sous les auspices du Syndicat professionnel des industries radioélectriques.

Par contre, absence presque totale de documentation sur le contenu de ces ébénisteries prestigieuses : certains constructeurs se refusant même à donner la moindre indication sur la nature du montage adopté et priant le visiteur de s'en rapporter exclusivement aux résultats obtenus.

Ceci est surtout frappant dans le cas des postes à alimentation directe par le réseau et semble dénoter, de la part de certains constructeurs, quelque appréhension du constat de contrefaçon.

Il est, dans ces conditions, bien difficile d'analyser les tendances actuelles d'autant que pour les raisons les plus diverses : faillites, regroupements, etc., les stands de constructeurs de pièces détachées sont de moins en moins nombreux pour le plus grand dommage de l'amateur qui tient essentiellement à réaliser lui-même ses montages.

Enfin, une large part de l'exposition ne se rapporte pas à la T. S. F. proprement dite, mais aux applications les plus diverses de la radio-électricité : amplification phonographique, téléphotographique, télémechanique, etc.

Les postes. — Ainsi qu'il était facile de le prévoir, parmi les nombreux postes présentés, le changeur de fréquence par lampe bigrille est roi.

La modicité de son prix d'établissement, la simplicité de son réglage et sa sélectivité en font le poste rêvé pour le sans-filiste qui, peu soucieux de pénétrer les mystères des ondes, se borne à écouter les concerts.

Les changeurs de fréquence ont d'ailleurs fait l'objet de quelques perfectionnements tendant à accroître plutôt leur pureté que leur sensibilité et leur puissance, et il semble que cette tendance soit la seule digne d'intérêt.

Il est, en effet, bien entendu que tout sans-filiste possédant un changeur de fréquence peut entendre tous les postes étrangers, séparer des émissions différant de moins d'un kilocycle, etc., mais à quoi bon si les plus belles auditions sont accompagnées de parasites d'ordre atmosphérique ou industriel que le meilleur poste ne peut éliminer ?

Aussi, la pureté doit-elle prendre le pas sur la sensibilité et la puissance.

Nous signalerons parmi les perfectionnements tendant à améliorer la pureté, l'emploi de transformateurs moyenne fréquence moins syntonisés, en vue d'amplifier plus uniformément toute la gamme des fréquences utilisées.

Nous signalerons également la réduction du nombre des étages de moyenne fréquence grâce à l'emploi de lampes spéciales à haut rendement, telles les lampes à écran. C'est ainsi que plusieurs postes ne comportent qu'un étage de moyenne fréquence.

Enfin, l'amélioration de l'amplification en basse fréquence s'est surtout traduite par la réduction à un du nombre des étages de basse fréquence, sauf dans les postes de luxe où toute distorsion est évitée grâce au montage push-pull.

De nombreux perfectionnements semblent, en outre, avoir été apportés aux transformateurs basse fréquence dont les caractéristiques magnétiques et électriques sont de plus en plus étudiées en corrélation avec celles des lampes correspondantes.

La réduction de la puissance qui accompagne la réduction du nombre des étages a d'ailleurs — comme pour la moyenne fréquence — été limitée grâce à l'emploi de lampes spéciales telles les trigrilles, si bien que de nombreux

changeurs de fréquence procurent, avec plus de pureté et quatre lampes seulement, les mêmes résultats que les postes à six lampes précédents. Nous n'oserons toutefois pas en déduire que, parallèlement, le prix de vente a subi la même réduction.

L'accroissement de la sensibilité et de la sélectivité par l'adjonction d'un étage à haute fréquence avant la bigrille fait l'objet de réalisations de moins en moins nombreuses. En fait, il semble bien que toute amélioration dans ce sens ne profite qu'au constructeur.

Le réglage de tels postes est, par ailleurs, plus compliqué. A noter, à ce point de vue, le nombre moins grand de postes à réglage unique, probablement par suite des difficultés de réalisation de la commande des deux condensateurs par un seul organe et de l'accroissement du prix de revient qui en résulte.

En dehors des changeurs de fréquence, on remarque quelques postes à réaction ou à résonnances simples ou multiples, d'ailleurs plus spécialement étudiés en vue de la réception des ondes courtes, dont on nous promet depuis longtemps de belles transmissions.

Ces postes conserveront toujours de nombreux adeptes parmi les véritables sans-filistes, ceux que ne rebutent ni les montages les plus délicats, ni les insuccès.

Il suffit de rappeler qu'avec une détectrice à réaction bien montée, suivie d'une seule basse fréquence, les postes américains, Melbourne, etc., sont reçus... à 3 heures du matin et avec quel accompagnement de parasites !

D'autre part, quel changeur de fréquence égalera en pureté, pour la réception des postes parisiens, un simple poste à résonance à 3 lampes !

Notons, pour en terminer avec les postes, que tout appareil qui se respecte est prévu pour l'amplification phonographique par pick up électromagnétique, ce qui est généralement — quoique pas toujours — un indice de bonne construction des éléments amplificateurs de basse fréquence.

Les lampes. — La lampe « à tous usages » a virtuellement disparu et tous les constructeurs, même les plus modestes, présentent des lampes spécialement étudiées pour chaque fonction, amplification haute ou moyenne fréquence, détection, 1^{re} ou 2^e amplification basse fréquence, etc.

La plupart des constructeurs ne se bornent d'ailleurs pas à la présentation d'une série de lampes de chaque type, mais bien de 2 et même 3 séries, dont certaines plus ou moins étonnantes... surtout par leur prix.

Remarquons, en passant, combien l'essai d'une lampe en dehors d'un laboratoire spécialement agencé est délicat et combien il est inutile de se passionner pour les valeurs respectives des lampes de telle ou telle marque, les caractéristiques de différentes lampes d'un même type étant pour une même marque, souvent très variables.

Ces caractéristiques ne devraient, d'ailleurs, pas être examinées, seules, mais en corrélation avec celles des appareils connexes : transformateurs, haute, moyenne et basse fréquence, capacités et résistances de détection, etc., ce qui expliquerait très souvent des résultats apparemment contraires à toute logique.

Enfin, aux prix actuels des lampes, une autre caractéristique n'est pas négligeable : « la durée ».

Quoi qu'il en soit, d'intéressants perfectionnements ont été apportés dans le domaine des lampes.

Parmi les plus importants, nous citerons : Les filaments à oxydes rapportés dont le pouvoir émissif est notablement supérieur à celui des filaments métalliques ;

Les dispositions adoptées pour réduire les capacités internes des lampes et en particulier l'écran de grille, dont l'emploi en moyenne fréquence a permis de réduire le nombre des étages et le bruit de souffle parfois si désagréable.

Nous voudrions bien parler des nouvelles lampes à chauffage indirect de la cathode pour l'alimentation directe des postes par le réseau, mais, bien qu'imaginées, il y a plusieurs années, ces lampes sont depuis si peu de temps sur le marché qu'il est encore prématuré de porter un jugement sur leur intérêt.

Qu'il nous soit permis, cependant, de faire remarquer aux sans-filistes possédant un récepteur très sensible que le simple voisinage d'une canalisation électrique à courants alternatifs suffit à faire entendre un léger ronflement. Que penser, par suite, de l'introduction dans le poste même d'un transformateur ?

L'alimentation des postes. — Le 6^e Salon de la T. S. F. devait être le « Salon de l'alternatif ».

En fait, malgré le nombre assez élevé des postes à alimentation totale par le secteur, soit directe, soit indirecte, il est incontestable que la grande majorité des exposants ne tiennent pas à abandonner la construction des postes alimentés par piles ou par accumulateurs.

Il importe, en effet, que la tension continue appliquée aux divers circuits du poste soit absolument stable.

Il faut en outre, que les parasites soient très faibles comparativement à l'intensité de l'émission reçue.

Ces deux conditions sont bien difficiles à réaliser dans le cas de l'alimentation par certains secteurs alternatifs.

Nous avons déjà parlé des lampes à chauffage indirect de la cathode relativement peu employées jusqu'à présent.

Une méthode plus courante consiste à redresser le courant alternatif au moyen de valves thermoioniques, de soupapes électrolytiques ou de contacts rectifiants, tels que le contact cuivre-oxyde cuivreux, et à filtrer le courant dans des circuits comprenant des selfs et des capacités de valeurs élevées ou de petites batteries tampons.

Pendant, si poussée que soit la rectification du courant, il est bien évident que ce dernier ne peut être rigoureusement continu.

Aussi les constructeurs de batteries de piles et d'accumulateurs ne semblent-ils pas devoir redouter la concurrence de l'alimentation par le secteur.

L'emploi des accumulateurs tend même à se généraliser, car avec les débits importants exigés pour l'alimentation des postes à grand nombre de lampes ou à lampes spéciales, l'emploi des batteries de piles devient ruineux.

Le problème de la recharge des accumulateurs est, d'ailleurs, actuellement complètement résolu, grâce aux redresseurs à valves ou à contacts rectifiants.

A noter la disparition progressive des redresseurs à liquides dont les débits et rendements sont insuffisants.

Plusieurs constructeurs d'accumulateurs qui les utilisaient pour la recharge permanente (accus-secteur) leur préfèrent maintenant les contacts rectifiants.

A noter également la généralisation, pour tous les types de batteries, de l'emploi des bacs en verre qui, outre un bon isolement, permettent si efficacement de se rendre compte de l'état des éléments.

(à suivre).

ANDRIÈS

Inspecteur Divisionnaire
au Service des Études Techniques
et du Contrôle des Essais.

Les Conseils du Docteur

Propos de chirurgie

INSTRUIRE en amusant, c'est le but que poursuit, je pense, *L'Echo de la S. T. C. R. P.*

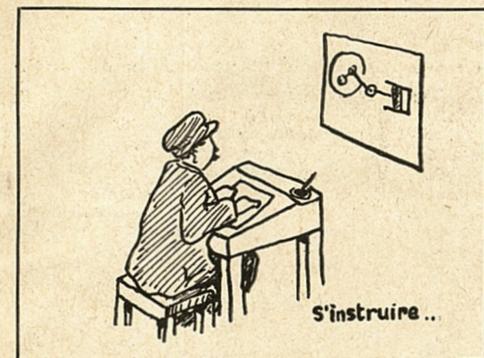
Histoire charmante de ces voitures pour tous, coquet carrosse à cinq sols, fille citadine de la poudreuse diligence, omnibus patriarcal, cahotant sur les pavés sa lanterne qui clignote en de jaunes reflets sur des coussins bleus, autobus à impériale, monstres mal assurés rattrapant à chaque tournant un incertain équilibre, c'est le passé si proche que ces quelques feuillets ont évoqué pour vous... Les pages tournent : un coin du vieux Paris renaît... les livres, les recettes, les sports, les moteurs... Et je viens, moi aussi, parler un peu de ce précieux moteur que vous renfermez en vous, de cet organisme que vous connaissez si peu et que vous entretenez si mal, et je voudrais vous dire un peu comment il est, surtout comment il s'use, comment il se casse.

A votre machine, un accident : vous arrêtez, vous regardez. Le mécano vient, il fait la petite réparation qui empêchera le mal de gagner ; vous voilà reparti. Cela ne va toujours pas fort ; votre machine rentre à l'atelier pour des soins plus graves. Et ce que vous faites, sans y penser, pour ce robuste corps d'acier, vous l'oubliez pour le corps délicat que vous animez ? Et pourtant, bien autre que le corps d'acier, le vôtre puise en lui-même les éléments de sa propre défense ; encore faut-il que vous l'y aidiez !

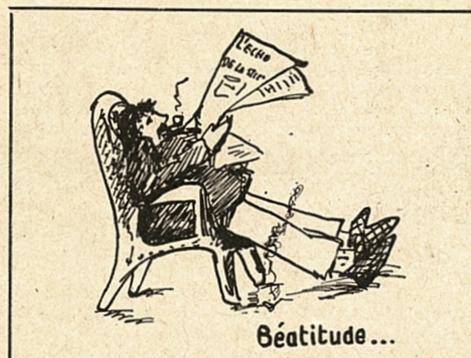
En cela, je voudrais vous guider : Comment naît le mal, comment il s'étend, comment il s'aggrave. Ce qu'il faut faire, comment le faire, surtout ce qu'il ne faut pas faire, je tâcherai de vous l'indiquer en quelques articles tout simples. Les meilleures intentions sont parfois cause de graves désastres et l'ignorance de petites choses entraîne de grands malheurs. En voulez-vous un exemple vrai ?

Il était une fois un tout petit garçon que sa maman aimait bien. Un soir, il se mit à tousser assez fort ; voilà maman partie chercher des médicaments ; la pharmacie est fermée ! Heureusement, maman rencontre sa grosse voisine : « Y tousses votre petit Poulot ? Moi j'ai un baume auquel rien ne résiste, j'en mets tous les soirs à mon mari, vous savez, qu'a tant d'asthme ! ».

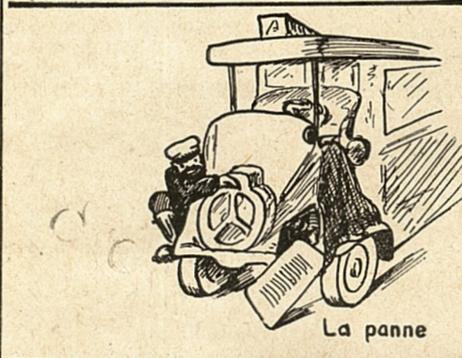
Le baume, un peu d'ouate et Poulot s'endort. La nuit, Poulot crie ; « C'est que ça agit ». Le matin, Poulot crie plus fort ; maman le déballe, Poulot a une grande brûlure, c'est gonflé, ça coule, ça saigne un peu ! On court à l'hôpital.



S'instruire...



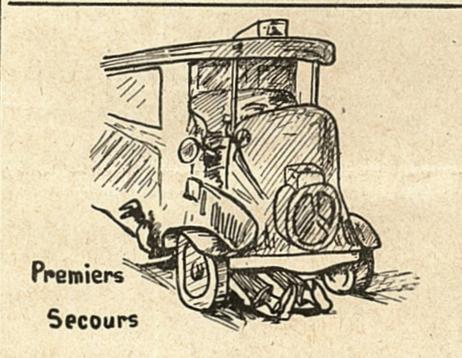
Béatitude...



La panne



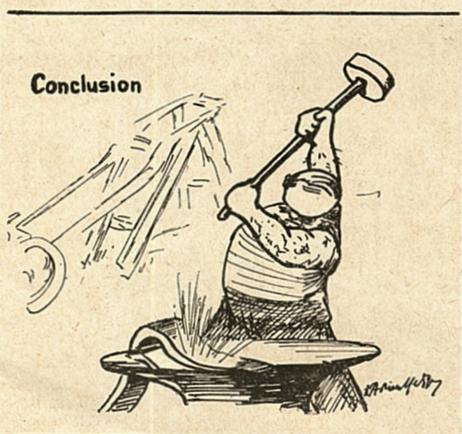
L'imprevu



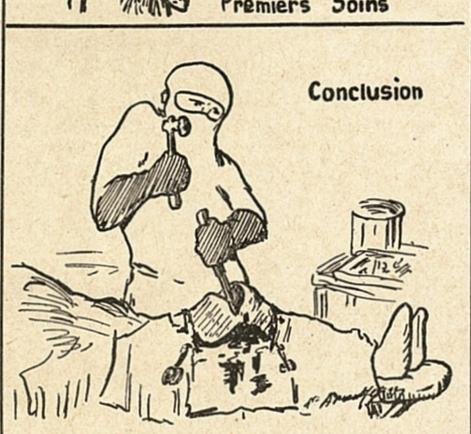
Premiers Secours



Premiers Soins



Conclusion



Conclusion

Cela suppure et après des semaines, il reste de grandes cicatrices qui retiennent le bras et que le chirurgien opérera un jour. Que voulez-vous ? Maman ne pensait pas que Poulot avait la peau moins dure que son gros voisin le déménageur !

Sans doute, vous ne deviendrez pas médecin en lisant ces petits propos... si vous les lisez. Mais vous ne ferez peut-être pas trop d'imprudences qui coûtent tant de larmes.

Chaque mois, je viendrai causer un peu avec vous et ensemble nous verrons, si vous le voulez bien :

Les accidents et leurs suites qui vous guettent à chaque instant ;

Ces malaises du ventre qui vous ennuiet longtemps jusqu'à ce qu'ils éclatent, soudain dramatiques.

Enfin ce qu'endurent les femmes ou ce qui les menace.

Pourtant, un jour peut-être, vous devrez recourir au médecin ou au chirurgien ; mais vous y viendrez à temps et sans vous être vous-même meurtri.

D^r Adrien METZGER.

Chef de Clinique chirurgicale à la Faculté de Médecine,
Chirurgien de la S. T. C. R. P.

Nota. — Une consultation de chirurgie et de gynécologie (maladies des femmes) a lieu le mardi et le jeudi, à 14 heures, à la Station médicale centrale, 118, rue du Mont-Cenis.

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

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

Bien que notre revue entende n'être qu'atrayante et qu'elle ne vise point à la conférence professionnelle encore moins à l'ordre de service, elle ne saurait négliger d'entretenir de temps en temps et aussi brièvement que possible, ses lecteurs, qui tous sont agents de la S. T. C. R. P., sur la façon dont celle-ci a compris, chez elle, l'organisation du travail.

Nous avons publié dans nos colonnes plusieurs articles techniques, où l'employé de bureau, le sédentaire attaché à ses dossiers, livré au « parapheur » ignorant la plupart du temps les questions de technique, a pu trouver aliment suffisant pour sa curiosité, il était assez logique que nous pensions aussi à nos collègues qui, n'appartenant pas au cadre administratif, sont cependant désireux de connaître les rouages et le fonctionnement des divers services, leurs

attributions respectives et leurs mutuelles relations.

Si nous examinons l'entreprise au point de vue général, il nous apparaît tout de suite qu'un service de transports en commun nécessite, en même temps qu'un réseau de voies ferrées avec installations électriques, dépôts et matières (le tout en parfait état), un matériel bien entretenu et un personnel convenablement éduqué et spécialisé.

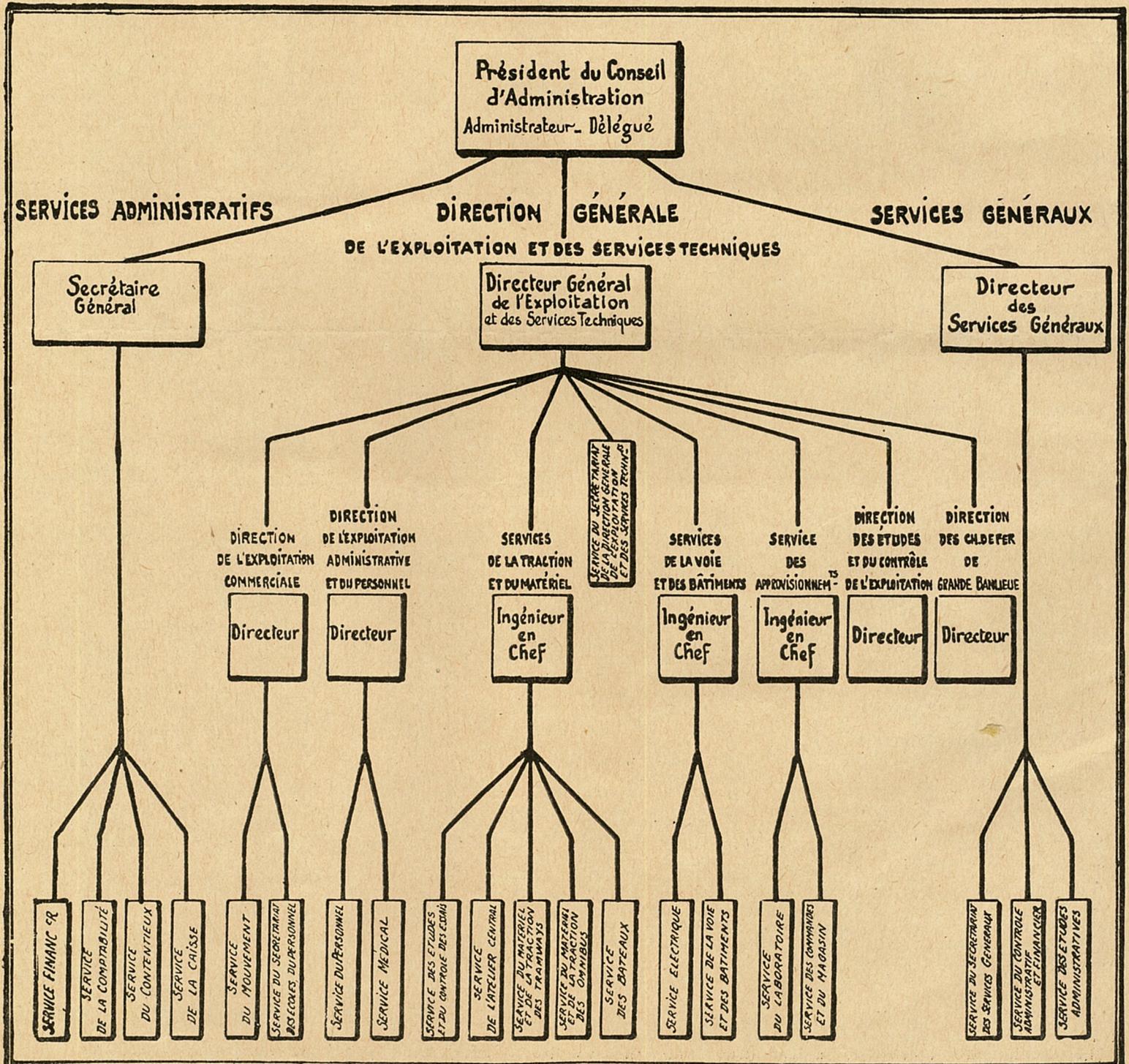
Au-dessus de tout cela, se place l'Administration proprement dite, sorte de poste de commandement, dirigeant l'ensemble des services, coordonnant la marche de l'affaire, établissant et interprétant les résultats et surtout prévoyant l'avenir, puisque, suivant l'expression fort judicieuse « administrer c'est surtout prévoir ». Tous ces besoins, inhérents à une grande

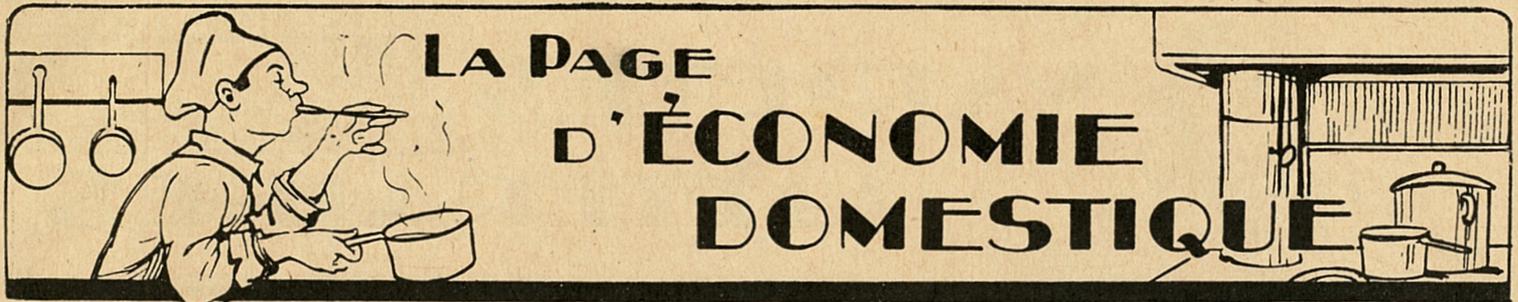
entreprise, sont entièrement satisfaits, grâce à l'organisation fonctionnelle de la S. T. C. R. P.

Le chef suprême de l'entreprise est le Président du Conseil d'administration, Administrateur-délégué ; il est secondé dans ses hautes fonctions par trois chefs : le Directeur général de l'Exploitation et des Services techniques, le Secrétaire général et le Directeur des Services généraux.

Chacun de ces trois chefs de groupe a sous ses ordres un certain nombre de services, il vous suffira de considérer attentivement le schéma ci-dessous pour comprendre immédiatement le groupement de ces services.

Nous verrons, dans un numéro prochain, les attributions de ces divers Services.





LA GALETTE DES ROIS

6 janvier ! Epiphanie ! Cortège somptueux des vieux rois mages, guidés par l'Etoile de Bethléem, légende aimable, souriante et dorée. Marche à l'Etoile, course à la « galette »... celle-ci est de tous les jours et de tous les temps. Mais ne parlons, aujourd'hui, que de la galette épiphannique.

La coutume du gâteau des rois remonte assez loin dans l'histoire, il en est parlé dès l'année 1311 dans une charte de Robert, évêque d'Amiens. Dans le gâteau on enfermait déjà une fève à laquelle était attachée la souveraineté du festin. Au 17^e siècle, cet usage s'observait même à la table de nos rois : « Ce soir, écrivait vers 1648 Mme de Motteville, pour divertir Sa Majesté, la reine nous fit l'honneur de nous apporter un gâteau, à Mme de Breteign, à ma sœur et à moi. Nous le séparâmes avec elle et bûmes à sa santé avec l'hypocras qu'elle nous fit apporter. »

Louis XIV aimait beaucoup ce divertissement. On cite aussi le gâteau tiré par Louis XV, en compagnie de ses trois fils, qui ont régné après lui et où la fève, coupée en trois morceaux, fut comme l'annonce prophétique du règne successif et malheureux des trois enfants, qui devinrent : Louis XVI, Louis XVIII et Charles X.

La coutume pour le roi de la fève de choisir une reine a donné lieu à des vers charmants, citons ceux-ci de je ne sais plus quel auteur vieillot, et qui pour être anciens n'en sont pas moins très spirituels.

Eglé ! je te fais souveraine !

Au sort, je dois ma royauté,

Tu dois la tiende à la beauté ;

Le hasard m'a fait roi, l'amour seul te fait reine.

Demain je ne serai plus roi,

Demain, tu seras toujours belle,

Amour ! Fais que demain elle fasse pour moi

Ce qu'aujourd'hui je fais pour elle !

De nos jours, dès « potron-minet », pâtisseries et boulangers chauffent le four : toutes fumantes, derrière les vitrines s'étalent les galettes des rois ; impressionnants louis d'or, qui nous parlent de ceux, trébuchants et sonnants, dont nous connaissons autrefois le doux son de clochettes, et qui ont quitté nos goussets ; lunes appétissantes, onctueuses et grasses, qui, pareilles à la grande sœur accrochée au ciel dont le charme attire, deux fois par jour, depuis les premiers temps du monde, l'élément liquide, nous font venir l'eau à la bouche.

La galette des rois est, par excellence, symbolique de l'union familiale, elle voit à l'entour d'elle se réunir petits et grands ; quelle magnifique et pantagruélique galette nous dégusterions ensemble si les agents de la S. T. C. R. P. exprimaient tous le désir de fêter, en corps, l'Epiphanie ; il faudrait pour la découper congrûment, une vaste plateforme qui occuperait toute la place de la Concorde. Hélas ! Semblable régal ne se réalise qu'aux grandes chroniques du sieur Rabelais, c'est bien dommage, à cause du gâteau et pour la « concorde » !

Ce qui plaît aux yeux ne convient pas toujours à « gaster », les galettes épiphanniques sont bien souvent indigestes, surtout depuis que les boulangers et pâtisseries, dédaigneux des vieilles coutumes de leur corporation, font payer à leurs clients ces gâteaux qu'autrefois ils donnaient avec un sourire. De nos jours, on n'a même plus le droit au sourire, mais il vous est toujours permis, d'attraper une indigestion avec la pâte au mastic où gît la fève. Ce n'est point faute cependant qu'on arrose la galette, car la cérémonie qu'elle occasionne exige un imposant

concours de parents et d'amis, tous, plus ou moins assouffés. Aussi serait-ce de la dernière inconvenance, pour plaire au pâtissier ou au boulanger, de négliger, de propos délibéré, le mastroquet du coin qui tient à votre disposition, en dehors des grands crûs étiquetés par ses soins, un « piccolo » de « derrière les fagots », un délicieux « casse pattes », un « quile » de blanc bien tassé... toutes choses qui facilitent bougrement la digestion des invités.

Sus ! sus ! Pinte et Fagot,

Sans souci de l'écol,

Buvons à tasses pleines,

Achevons, achevons de remplir nos bedaines,

Dussions-nous en crever, trinquons jusqu'à demain,

Il est beau de mourir, les armes à la main.

La fête des rois est décidément une cérémonie charmante, on ne la conçoit pas sans un défilé de flacons rubiconds, on a le droit imprescriptible de beugler tout son saoul, de crier : « Vive le roi » impunément, sans avoir à redouter les foudres républicaines ; vous avez licence également de vous laver les doigts dans le pinard et de barboter dans les verres afin de plonger au fond d'iceux le petit « baigneur », qui confère la couronne !

C'est intéressant d'être prince de la fève surtout lorsqu'on a une jolie voisine, près de soi, aux charmes de laquelle on a déjà rendu un pressant et discret hommage en écrasant le vernis des « Richelieu » ; mais la fonction est onéreuse, il faut avoir, avec gosier ferré, porte-monnaie bien garni et celui qu'on a proclamé, avec force lampées, roi de la « galette » risque fort de boire toute la sienne.

Heureusement, tout le monde n'accède pas au trône épiphannique et les veinards dont le verre n'a point servi de lavabo se contentent de porter la santé du triomphateur du jour et d'attendre qu'on remplisse leurs gobelets aux frais du prince ! *Non licet omnibus adire corinthum.* N'est-ce pas que tout cela est gentil, innocent et de bon goût. Mais ne poussons pas trop loin l'ironie, respectons les traditions, ne boudons pas contre le ventre et coupons tous, le 6 janvier prochain, la galette feuilletée, celle dont le cuisinier poète, Achille Ozanne, livrait ainsi le secret :

Sur votre table vous mettez

Deux livres de bonne farine

A laquelle vous ajoutez

Deux tas de gros sel de cuisine,

Un litre de crème, quatre œufs,

Une livre d'excellent beurre.

Ensuite, mélangez entre eux

Vivement ces produits sur l'heure.

A la pâte donnez un tour

Puis un autre et mettez au four.

Ce jour-là, croyez-le sans peine,

Je prends le sceptre sans effroi,

Et mon bonheur quand je suis roi :

C'est surtout... d'embrasser la retine.

Qu'en dites-vous ? pas mauvaise la recette d'Achille Ozanne, mais n'est-ce pas une galette par trop « galetteuse ». On la fait tout aussi onctueuse, croyez-m'en, en réduisant singulièrement les proportions, prenez votre stylo et notez mes conseils moins poétiques, sans doute, mais plus faciles à suivre, pour des budgets modestes.

Sachez tout d'abord, ô gourmands et voraces ! que vous n'aurez jamais de bonne galette si vous n'apprenez à la lettre ce que je vais vous enseigner. On n'a rien sans peine. En somme, le pâtissier Ozanne est un farceur qui vous a chatouillé agréablement le tympan (c'est une

image orphéique) avec des vers fort bien tournés, mais pour le gaudissement du palais... bernique ! Or, voici le grand secret, pour parler à la manière de Maurice Maeterlinck, l'arcanes, qui, au fur et à mesure que vous avancerez dans sa connaissance, portera à l'hypersecrétion vos glandes salivaires ! Prenez, avec une mâle assurance, 375 grammes de belle farine finement tamisée, placez-la en forme de couronne sur votre table de cuisine qu'au préalable vous aurez évidemment nettoyée avec soin. Dans le vide du milieu, placez 5 grammes de sel, un bon demi-litre d'eau et 2 jaunes d'œufs. (Si les œufs coûtent trop cher, vous êtes autorisés à les laisser chez le fruitier). Trempez vos mains dans l'eau tiède, puis attaquez la pâte délibérément, elle doit être molle et sans grumeaux ; si elle s'émiette et récalcitre, calmez-la en l'aspergeant de quelques gouttes d'eau. Foulez, comprimez, battez la pâte en la saupoudrant de temps en temps de farine comme vous faites, mesdames, aux heures de ravalement.

Le travail de malaxage doit durer 5 minutes, cette opération s'appelle « fraiser la pâte ». Si la pâte est trop compacte, il faudrait y remédier en ajoutant quelques petits morceaux de beurre et en goupillonnant avec un peu d'eau, puis on laisse reposer un quart d'heure dans une serviette humide. Si la pâte est trop molle, ajoutez un peu de farine.

Lorsque la pâte est convenablement pétrie, prenez un rouleau (rien du compresseur russe) et abattez la pâte en la saupoudrant le moins possible. La pâte ainsi aplatie prend le nom « d'abaisse ». (Rien de celle des Augustins) Couvrez cette abaisse avec un linge sec et laissez-la en repos pendant 30 minutes (elle ne l'a pas volé !) dans un endroit assez froid, la chaleur étant nuisible au feuilletage.

Lorsque votre pâte a terminé sa sieste, ajoutez-y le beurre par le procédé suivant : Sur la moitié de l'abaisse vous placez avec le pouce plusieurs petites noix de beurre, d'épaisseur sensiblement égale. Il faut veiller soigneusement à ce que le beurre ne soit ni trop ferme, ni trop mou ; un beurre trop dur donne une pâte sèche qui s'effrite ; un beurre trop coulant offre un feuilletage pleurnichard. C'est là le point névralgique de la question ! Evitez d'un côté le ciment armé et de l'autre le chewing-gum. Cruelle alternative ! Quand votre beurre est en place, repliez la pâte et passez le rouleau en tous sens de manière à ce que celle-ci soit partout de même épaisseur et assez mince. On replie en trois la pâte amincie et on roule. Cette opération se renouvelle deux fois encore ; à chaque tour, s'il est nécessaire, on saupoudre de farine, où l'on place quelques noix de beurre. C'est au manipulateur de juger la consistance de la pâte. Lorsque votre dernier repliage est terminé, laissez reposer votre pâte sans la rouler, vingt minutes, à couvert. Abaissez ensuite la pâte, en abaisse ronde, de deux doigts d'épaisseur, posez-la sur une tourtière bien graissée de beurre ou même de saindoux ; dorez-la en-dessus avec du blanc d'œuf mêlé au jaune légèrement battu, ou seulement avec le jaune étendu d'eau, ou à défaut avec le blanc seul. Le beurre fondu fait quelquefois aussi même office. Rayez la pâte avec la pointe d'un couteau et cuisez-la 40 minutes à four modéré.

Et... voilà !... ce n'est pas plus difficile que cela ! Quand vous aurez réussi votre galette, faites-moi signe afin que j'aie vous aider à la manger, peu m'importe la fève ou le baigneur, si la pâte est savoureuse, le vin bien chambré et l'hôtesse accorte !



VARIÉTÉS LITTÉRAIRES

Bibliographie Littéraire et Technique - La Revue des Livres

HISTOIRE ET LITTÉRATURE

La Prise d'Alger, par Henriette Celarié, éditions Hachette.



Le vice-amiral Duperré, qui commanda l'escadre française devant Alger.

Voilà un petit livre qui vient à son heure puisqu'en janvier le gouvernement de la République célébrera, par anticipation, le centenaire de la prise d'Alger. C'est, en effet, le 4 juillet 1830, que les troupes françaises entrèrent en victorieuses dans la ville « blanche ». Grande date : événement considérable qui nous valut un territoire magnifique, dont le legs sans prix peut, dans une certaine mesure, faire pardonner au roi Charles X, les imprudences et les erreurs de la monarchie « légitime » et les ordonnances de Polignac. Mme Henriette Celarié nous conduit tout d'abord au « patio » où le dey Hussein, grand chef des Barbariques qui, depuis des siècles, ravageaient les côtes méditerranéennes, donne audience à notre Consul Deval ; il réclame à la France le paiement d'une fourniture de blé faite sous le Directoire par deux marchands, juifs algériens, Jacob Bacri et Brisnach. Au cours de l'entretien, le dey d'Alger, irrité par la lenteur des négociations, s'empporte et frappe notre représentant avec son chasse-mouches. Certains auteurs prétendent que notre consul n'a pas été frappé, mais seulement insulté ; c'est, à notre humble avis, une question de détail, car la guerre vint

beaucoup moins de l'outrage fait à Deval, que du bombardement exercé par les batteries algériennes contre le vaisseau *La Provence* qui avait amené vers Hussein, en vue de pourparlers, le contre-amiral de la Bretonnière, sous protection du pavillon parlementaire (1827). Les relations furent rompues et une escadre bloqua Alger pendant trois ans. L'expédition ne commença que le 25 mai 1830, elle comportait une flotte de 104 unités et 27.000 marins sous le commandant du vice-amiral Duperré ; l'armée de terre comptait 36.000 fantassins, 500 cavaliers, 3.500 hommes des autres armes et 112 canons, sous la direction du ministre de la Guerre, le général Bourmont.

Lisez donc ce livre dont le prix est à la portée de toutes les bourses, puisqu'il coûte la modique somme de sept francs. Il vous passionnera. C'est de l'Histoire et une belle histoire !

La Vie de Saint-Just, par Emmanuel Aegerter, N. R. F., éditions Gallimard.

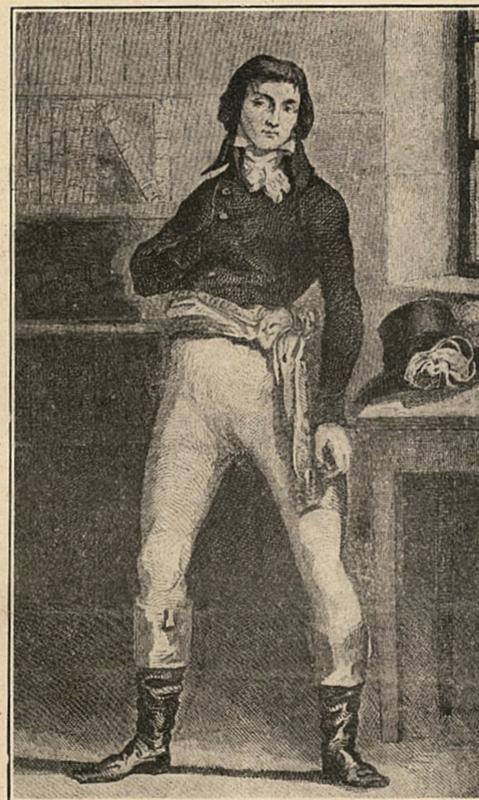
Je ne sais si cela tient à ce que je connais bien le département de l'Aisne où je suis né et où Saint-Just a vécu et trouvé sa voie, mais le livre de M. Aegerter m'a littéralement et tout de suite emballé ; j'étais accoutumé, par ailleurs, à considérer Saint-Just au travers de mes premiers livres d'histoire et je dois à ma loyauté d'avouer que la figure du Conventionnel m'apparaissait comme celle d'une froide canaille ; elle fait place, aujourd'hui, à une image singulièrement attachante. Au reste, comme le dit fort bien, dans sa préface, l'auteur du livre, si Saint-Just fut terrible, il le fut en des heures non moins terribles, « nous n'avons pas à l'absoudre ; qui donc sonderait les cœurs ? Nous n'avons pas à le défendre, son ombre sanglante et hautaine ne demande nul avocat ; moins sévère mais plus complexe notre effort sera de le comprendre ».

M. Aegerter est parvenu à me le faire comprendre, il a mieux fait, il me l'a presque rendu séduisant ; c'est que Saint-Just fut toujours essentiellement préoccupé de la gloire de la France et du triomphe de l'ordre dans son pays.

A L'ÉPOQUE DE LA PRISE D'ALGER



Fantasia d'Eugène Delacroix.



Louis Antoine de Saint-Just (1767-1794) Conventionnel, membre du Comité de Salut Public.

A l'opposé de Danton, il ne fut pas un tribun mais surtout un législateur. Créateur de la mystique républicaine, il a donné à la Démocratie, avec la « déclaration des Droits de l'homme et du citoyen », sa charte véritable.

On peut même dire (et voici qui le rendra peut-être sympathique aux générations actuelles) qu'il fut un des premiers hommes à caractère « européen », il voulait que le monde entier profitât des grandes et généreuses idées que son pays avaient élaborées. « Le bonheur est une idée neuve en Europe, disait-il ». Or, le bonheur que concevait Saint-Just, il le voulait édifier avec la justice ; vouloir la justice, faire triompher la justice, ce sont des mots qui reviennent sans cesse dans les véhéments discours qu'il prononçait à l'Assemblée nationale. Ces interventions tombaient sur les auditeurs comme des couperets de guillotine ; « Peuple, criait-il, punis quiconque blessera la justice ! elle est la garantie du gouvernement libre ; on a le droit d'être audacieux, inébranlable et inflexible lorsqu'on veut le bien ! » Saint-Just voulait le bien, il fit hélas, beaucoup de mal, mais *errare humanum est*. Il paya de sa tête les erreurs de sa vie ; à vingt-sept ans, en

pleine jeunesse, en plein triomphe, beau à damner une sainte, beau comme en son portrait fameux du Musée Carnavalet, il monta à l'échafaud, impassible, une fleur rouge à la boutonnière de son habit.

L'espace me manque pour parler dignement du livre de M. Aegerter, vous y trouverez, prises parmi les discours de Saint-Just, des phrases dignes de figurer dans des anthologies, comme celles-ci par exemple :

« On ne contraint pas le commerce par la violence ».

« Un peuple malheureux n'a pas de patrie ».

« Vous voulez une République, faites que le peuple ait le courage d'être vertueux ».

On « ne peut régner innocemment ».

Les conquêtes d'amour et de gloire du Maréchal, duc de Richelieu, par Paul Reboux, éditions Flammarion.

Avec son grand talent de conteur et d'évoca-
teur, Paul Reboux nous présente le duc de Richelieu, guerrier, diplomate et par dessus tout « homme galant » ; mais qu'on y prenne garde, ce que l'auteur a voulu surtout nous montrer ce n'est point tant cet extraordinaire coureur d'alcoves, marié trois fois, incarcéré autant de fois à la Bastille, membre de l'Académie Française bien qu'incapable d'orthographe, non plus que le soldat qui fut brave à Fontenoy, mais c'est surtout l'homme représentatif par excellence du XVIII^e siècle. Ce siècle ne fut point une époque de bergeries, de madrigaux, de menuets et de fades calineries, mais un âge ardent qui, souvent, fit bon marché de la morale, mais où la France a le mieux rempli son double destin : « Inspirer les artistes de toutes les nations, écrit Paul Reboux, et, par ses philosophes, annoncer l'idéal prochain de l'humanité. »

D'autres auteurs avant Paul Reboux avaient été tentés par la vie de cet extraordinaire maréchal, qui, par plus d'un trait, ressemble à Voltaire, et fut aussi expert en l'art de la guerre qu'au plaisir de l'amour, mais nul ne l'avait révélée d'une manière aussi amusante. Peut-être y a-t-il, çà et là, quelques entorses à l'Histoire, mais Paul Reboux a prévenu à l'avance la critique en avouant que l'authenticité de certains épisodes secondaires pouvait prêter à controverse. Ce n'est donc qu'une vie romancée, oui, mais elle est de Paul Reboux et celui-là sait tenir une plume.

DERNIÈRES NOUVEAUTÉS

L'Almanach Vermot 1930 est paru. Sa place est sur la table de famille : c'est le trésor du foyer, tout le monde y trouve son compte depuis les enfants jusqu'aux grandes personnes, car il amuse, distrait sainement et documente.

Chez Plon, 8, rue Garancière, viennent de paraître dans la collection dite « bibliothèque reliée » : l'exquis roman **Les creux de maisons**, de E. Perochon et **Un jardin sur l'Oronte**, de Maurice Barrès.

MATHÉMATIQUES

Le calcul intégral, facile et attrayant, par Bessière, éditions Dunod.

Mettre à la portée de tous le calcul intégral est une tâche qui, *a priori*, peut paraître peu commode, il faut reconnaître cependant que M. Bessière y est parvenu avec infiniment d'adresse et d'élégance, et moi, qui suis, je le confesse, très humblement, un vieux « latin-grec » encroûté, incapable de résoudre, sans d'infinis tâtonnements, des équations du premier degré à plusieurs inconnues, j'ai suivi sans peine le raisonnement de l'auteur et me voici mathématicien.

C'est que, dans ses principes essentiels, le calcul intégral est d'une simplicité qui dérouté, on cherche la difficulté là où elle n'existe pas ; l'effort cérébral que croit devoir faire le débutant vise trop haut et manque le but.

M. Bessière vous fait voir clair, immédiatement, parce qu'il explique le calcul intégral comme l'arithmétique élémentaire à l'aide d'exemples familiers.

Etablissant une théorie élémentaire de l'analyse, il part de la notion de croissance considérée comme synonyme de dérivée. La croissance (au sens vulgaire du mot) exprimée en mètres par an, « c'est, dit-il, exactement la dérivée de sa hauteur par rapport au temps ».

Traitant, par exemple, des propriétés de la « dérivée » et leur équivalent en langage vulgaire, l'auteur les résume de cette manière saisissante :

La dérivée d'une constante est nulle : quand la route est en palier, la pente est nulle.

La dérivée d'une fonction croissante est positive : quand la route monte, la pente est positive.

La dérivée d'une fonction décroissante est négative : quand la route descend, la pente est négative.

Quand une grandeur passe par un maximum ou un minimum la dérivée est nulle : au plus haut de la côte ou au plus bas de la descente, la route est à plat.

Deux fonctions qui ne diffèrent que par une constante ont même dérivée : les deux projets parallèles ont mêmes pentes.

Si vous savez pourquoi un franc ne vaut pas toujours un franc, vous êtes mûr, dit M. Bessière, pour acquérir la notion de « variable dépendante ».

Quiconque a suivi à la sortie de l'Ecole primaire, les cours élémentaires d'algèbre et de géométrie, d'un cours complémentaire, lira facilement l'ouvrage de M. Bessière. Nombreux sont ceux qui, de nos jours, se pâment d'admiration devant les romans hermétiques et compliqués d'un Marcel Proust, par exemple, sans d'ailleurs jamais en démêler le sens ni la syntaxe, eh bien ! le livre dont je vous parle est autrement plus digeste, vous en assimilerez la substance avec un peu de bon sens et cela vous procurera la joie d'avoir, comme moi, appris une chose nouvelle qui semblait auparavant du domaine exclusif des agents du bureau des longitudes.

TRAVAUX PRATIQUES

La pyrogravure décorative, par H. Casignol, J.-B. Baillières.

Le but de cette brochure de 96 pages est de permettre à l'amateur débutant de pratiquer l'emploi de la pointe incandescente avec succès, pour réaliser de très beaux effets décoratifs.

Il suffira de suivre les indications très intéressantes données par l'auteur en apportant dans l'exécution du travail beaucoup de soin et de patience, une grande réflexion et surtout du goût, pour devenir un excellent pyrograveur.

Ce guide de l'amateur, l'inspirera sur les motifs de dessins qu'il choisira, soit d'après des modèles, soit d'après des compositions personnelles, qu'il adaptera particulièrement au sujet de décoration qu'il entreprendra. Voici le titre de quelques chapitres :

L'outillage, applications, le dessin, le brûlage, les fonds, pyrosculpture, pyrogravure du cuir, le velours foulé, les couleurs, le bois, teinture du cuir, les émaux, les velours, etc.

J'ai compris la T. S. F., par E. Aisberg, éditions Chiron.

Après le calcul intégral mis à la portée de tous, voici la T. S. F. expliquée en 16 causeries amusantes par M. E. Aisberg, dans un gros livre édité par la librairie Chiron, traduit de l'espéranto, et agrémenté d'une quantité de dessins typiques dus au crayon de H. Guilac.

Ouvrir cet ouvrage est un régal ; les chapitres sont autant de « levers de rideau » sur un spectacle nouveau, auquel prennent part deux personnages : un nommé Curiosus, dont le trait particulier du caractère est une curiosité sans cesse en éveil, et son oncle Radiol, ingénieur, qui n'a rien de « professoral » mais qui, par contre, se montre très malicieux. On y expose les données élémentaires de la Radio, conformes aux derniers progrès de la science. L'auteur procède par une sélection d'analogies bien choisies et d'exemples concrets qui fixent tout de suite l'attention du lecteur, parce que présentés sous une forme dialoguée, excluant toute sécheresse.

« Au lieu de partir, ainsi que le font la plupart des auteurs, du récepteur à galène, écrit M. Aisberg dans sa préface, pour arriver peu à peu au récepteur à lampes, je commence par la théorie de la lampe de T. S. F., qui est la principale et la plus admirable partie de l'appareil et je démontre ensuite le fonctionnement d'un appareil émetteur à lampes et enfin seulement je passe aux appareils récepteurs. »

Pour vous montrer comment opère l'auteur qui m'apparaît comme un véritable metteur en scène, je vous cite un passage du chapitre intitulé « Jeux intéressants ».

Curiosus. — Je voudrais d'abord savoir ce qu'est le courant électrique ?

Radiol. — Dans les livres scientifiques, il est défini comme un transport d'énergie, mais...

Curiosus. — Mais je ne sais même pas ce que c'est que l'électricité ?

Radiol. — C'est juste ! Dites-moi, vous savez ce que c'est qu'un atome ?

Curiosus. — Oh oui ! Vous m'avez raconté

cela. L'atome constitue la plus petite partie de matière.

Radiol. — Bien. Mais je ne vous ai pas dit encore que l'atome se compose de parcelles encore plus petites.

Curiosus. — Pardon, mon oncle, vous m'avez dit auparavant que l'atome est indivisible et je le crois, car il est très petit.

Radiol. — C'est ma faute, je fus obligé de mentir un peu pour que vous puissiez vous représenter plus clairement la chose. Autrefois on pensait ainsi. Certainement, l'atome est très petit. Ainsi, par exemple, un gramme d'hydrogène contient 600.000.000.000.000.000.000 d'atomes. Mais il y a quelques années, le physicien Rutherford prouva que les atomes présentent une réunion assez compliquée de parcelles encore plus petites que l'on a appelées *électrons* et *protons*. En somme l'atome ressemble beaucoup à notre système solaire, avec son soleil central et les planètes tournant autour de lui. Au centre de l'atome, au lieu du soleil, nous avons un groupe de *protons* et d'*électrons*. Autour de ce groupe, qui forme le noyau de l'atome, les *électrons* tournent à des distances diverses. Généralement le nombre des *électrons* est égal à celui des *protons*.

Curiosus. — Cela ressemble tout à fait au jeu dans lequel un groupe de fillettes se tient dans le milieu d'un cercle, formé par un même nombre de garçons qui tournent autour en chantant.

Radiol. — L'exemple est bien choisi ! D'autant mieux que la psychologie des électrons et des protons ressemble à celle des enfants ? Dans leurs affinités, ils obéissent à la règle suivante : les *électrons* et les *protons* s'attirent réciproquement, mais les *électrons* n'aiment pas les *électrons* et ils les repoussent, de même les *protons* repoussent les *protons*.

Curiosus. — Etonnant ! C'est comme les garçons qui aiment à courtiser les filles et souvent lorsqu'ils se trouvent en concurrence, ils se disputent violemment. De même les gamines ne se font pas une moindre concurrence. Mais les *électrons* et les *protons* sont, vraisemblablement, très petits ?

Radiol. — Certainement, un *électron* pèse seulement

10.000.000.000.000.000.000.000.000.000

Dans l'atome d'hydrogène, il n'y a qu'un *proton*, autour duquel tourne un *électron*. Mais les atomes des autres corps sont plus compliqués et contiennent parfois plusieurs centaines de *protons* et d'*électrons*.

Le rideau tombe sur la première scène : C'est amusant, n'est-il pas vrai ? et instructif pour les petits et les grands, pour les premiers le dialogue excite la curiosité, pour les seconds il incite à approfondir les connaissances déjà acquises.

AVENTURES

Ils étaient quatre, par Henry Poulaille, éditions Grasset.

Figurez-vous qu'un beau matin, au cours de vos vacances, vous alliez, en compagnie de trois de vos amis, visiter une vaste grotte, dans un pays de montagne. Tous les quatre, vous entrez dans le souterrain et le spectacle magnifique qui, tout de suite, s'offre à vos regards, vous incite à pousser plus avant l'exploration. Vous avancez très loin sous la voûte qui s'étend gigantesque comme le vaisseau de quelque fantastique cathédrale, vous marchez longtemps, en causant, tout droit devant vous, du moins vous le croyez car il fait maintenant tout à fait noir et la pâle lueur de la bougie que tient l'un de vous, ne vous a point permis de remarquer que, chemin faisant, vous avez franchi un important carrefour où aboutissent plusieurs routes. Vous voilà égarés et irrémédiablement perdus... car vous ne sortirez jamais des ténèbres de la grotte si ce n'est pour entrer dans la grande nuit de la mort... Songez au drame épouvantable que vous connaîtriez engloutis, pour toujours, dans les entrailles de la terre ! C'est l'histoire de quatre poilus auxquels pareille aventure advint au cours de la guerre que nous conte M. Henri Poulaille, un jeune, qui déjà est un maître de la plume et un écrivain de race. Ce livre est de ceux qu'il faut lire.

L'ÉCHO DE LA S. T. C. R. P.

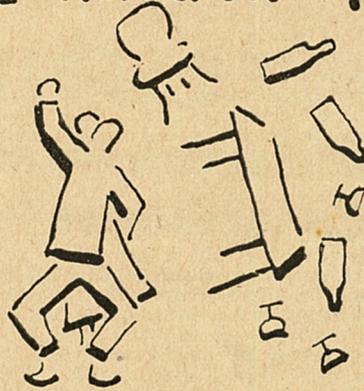
53 ter, quai des Grands-Augustins à Paris
Le Gérant : LECOMTE

Imprimerie Commerciale du "Petit Journal".
5, rue Lamartine, Paris

LE MEILLEUR MOYEN



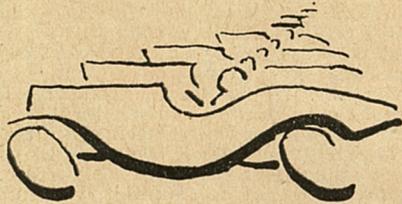
— MON VIEUX FRAMBOIS, J'AI APPRIS QUE TA FILLE ALLAIT PRENDRE EPOUX. AUSSI, JE VAIS T'INDIQUER UN MOYEN SÛR ET HONNÊTE POUR GAGNER DES SOMMES FOLLES ----



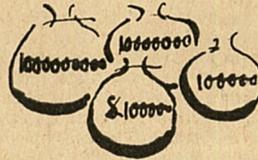
---- LESQUELLES TE PERMETTRONT DE FAIRE UNE NOCE A TOUT CASSER.



LE JOUR DE LA CÉRÉMONIE, TU POURRAS COMMANDER TES DÉJEUNER, DINER ET SOUPER ICI



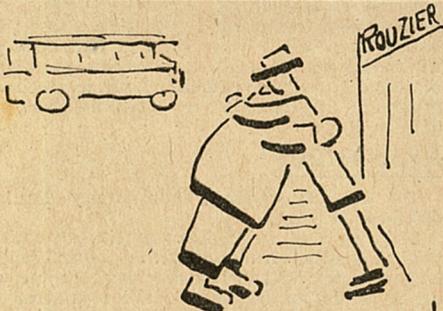
TU POURRAS ACHETER DEUX DOUZAINES D'HISPANO "GRAND-SPORT" POUR LA PROMENADE DE TES INVITÉS----



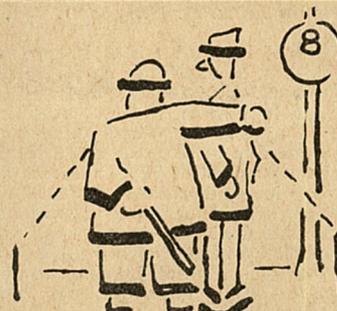
--- TU POURRAS DÔTER ROYALEMENT TA FILLE ---



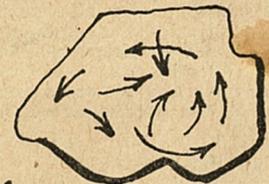
--- TU GAGNERAS L'ARGENT NÉCESSAIRE SANS FATIGUE



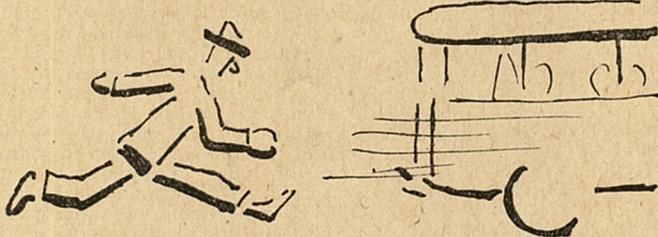
— CHICANEAU, TU ES UN FRÈRE! JE T'INVITE A PARTICIPER A NOS REJOISSANCES ET TU SERAS PARRAIN DU PREMIER.



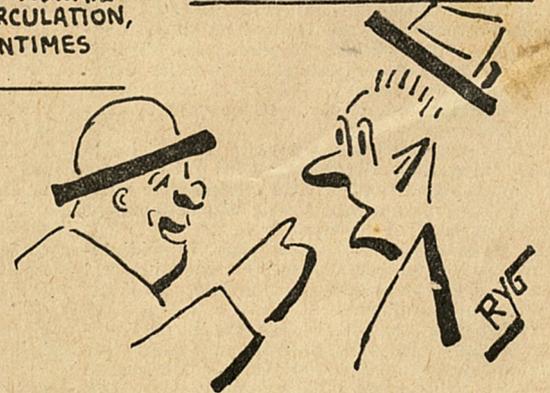
AU FAIT, CHICANEAU, TU NE M'AS PAS INDiqué LE GENRE DE TRAVAIL. — VOILA: AVEC TA CARTE DE CIRCULATION, TU GAGNES EN MOYENNE 75 CENTIMES PAR VOYAGE ----



--- ALORS .. TOUS LES SOIRS ---
--- EN SORTANT, TU FAIS 6 ou 7 FOIS LE TOUR DE PARIS EN OMNIBUS



TU CHANGES DE VOITURE LE PLUS SOUVENT POSSIBLE ----



---- A 75 CENTIMES PAR VOYAGE .
--- T'AS QU'A VOIR