

Autre camelote pire encore, c'est ce petit tube de verre dont on se sert après l'avoir rempli d'eau pour conserver le plus longtemps possible à une fleur aimée sa fraîcheur et son parfum. Mieux vaut ne jamais porter de fleurs à sa boutonnière que de les exhiber ainsi avec leurs tiges entourées de verre.

J'ai dit que la mode du vêtement n'avait guère changé depuis l'an dernier. Le costume des bicyclistes et des golfistes, sans être fait pour m'en donner le démenti, a éprouvé toutefois quelques modifications dans sa coupe et la couleur de son drap qui se rapproche quelque peu du tartan écossais, du moins pour ce qui est de la culotte.

A ce propos, sait-on que nous sommes menacés d'un retour de la culotte à la bavaroise ? Elle sera revenue de loin cette culotte à pont, comme l'appelaient nos pères ; voilà tantôt 50 ans que je m'habille et je ne l'ai pas connue pratiquement. Je confesserai même n'en avoir jamais vu d'autre échantillon que celle que le baron de L... persiste à porter à Montréal, avec l'air de dire : "Vous verrez bien que l'on y reviendra."

Et l'indice de ce retour, où le trouve-t-on ? Dans le fait que certaine grande dame — à ce que raconte un journal de Paris dans ses mondanités — aurait donné pour ornement à la robe, en avant, juste au dessous de la ceinture, un dessin exact de la chose, avec boutons et boutonniers. Que cette fantaisie devienne à la mode chez ces dames et bien sûr que les hommes les imiteront. Ce sera peut-être la seule fois que boutons et boutonniers auront été en même position dans la mode féminine comme dans la mode masculine. Personne n'ignore en effet que dans les cas de vestes, gilets, corsages, etc., les femmes, invariablement, boutonnent à gauche quand les hommes boutonnent à droite et vice versa.

Que cette transposition du sens boutonnière chez les deux grandes moitiés du genre humain constitue même l'un des problèmes que le 19^e siècle devrait se faire un devoir de résoudre, lui qui en a résolu tant d'autres qui nous tenaient de moins près.

FRENCHY.

LES AUTOMOBILES.

LES FIACRES ELECTRIQUES A PARIS.

Les journaux quotidiens nous parlaient il y a quelques jours d'une course d'automobiles de Paris à Bordeaux ; nous mêmes en avons dit un mot dans notre dernier numéro. Pour nouveau que soit le fait, il ne saurait toutefois nous surprendre, puisque les automobiles, au chapitre des fiacres électriques, existent à Paris depuis quelque temps déjà.

La Compagnie générale des voitures, dont le directeur, M. Bixio, est bien connu des Parisiens, a entrepris depuis déjà quelques années l'étude complète des voitures automobiles. Ce n'est qu'après avoir minutieusement

examiné les avantages et les inconvénients respectifs des divers modes de traction dans une ville comme Paris, qu'elle a fixé son choix sur la traction électrique.

M. A. de Clausonne, ingénieur en chef de la Compagnie, a bien voulu se mettre à la disposition d'un journaliste pour lui expliquer en détail le

employé de pneumatiques pour éviter des accidents trop nombreux qui seraient certainement survenus en chemin en passant sur des clous, des pointes, du verre, du pavé, etc., etc.

Les roues motrices sont les deux roues d'arrière ; les roues d'avant sont directrices. Un moteur électrique, de 3360 watts à 80 volts, à

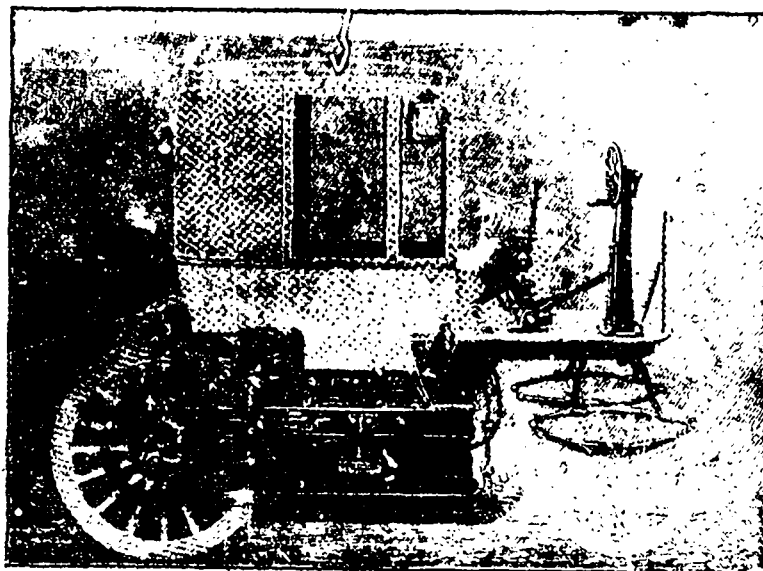


Fig. 1

mécanisme des nouvelles voitures, lui faire visiter le dépôt de la rue Cardinet et le conduire de là en automobile à la grande usine d'Aubervilliers.

La figure 1 montre la disposition générale adoptée et nous en fait voir toutes les particularités. Le truck est en acier, monté sur quatre roues caoutchoutées ; il reçoit le siège du

deux collecteurs, commande, au moyen d'engrenages que l'on distingue dans la figure 1, un équipage différentiel maintenu par de forts paliers à graissage automatique. L'arbre principal, sur lequel est fixé le différentiel, porte à ses deux extrémités une petite poulie qui commande les roues d'arrière au moyen d'une

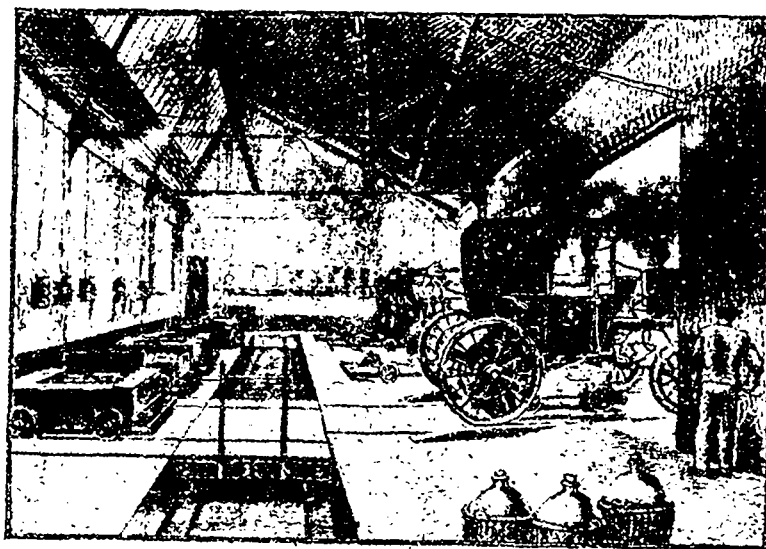


Fig. 2

conducteur, le moteur électrique, le combinateur et l'appareil de direction. Sur le truck se fixe la caisse proprement dite de la voiture : un coupé trois quart, un vis-à-vis ou un landaulet ; d'ailleurs les différentes caisses sont interchangeables. On n'a pas

chaîne sans fin d'un modèle spécial. Tout le mécanisme moteur est placé sous la banquette arrière de la voiture ; il repose sur un châssis articulé qui est soutenu par des ressorts à boudin.

L'énergie électrique est fournie au