

CHRONIQUE

(Pour le SAMEDI)

Presque chaque jour les journaux à nouvelles nous apprennent qu'un mécanicien, un chauffeur ou un conducteur de train de chemin de fer a perdu la vie. Et c'est de même partout, bien que les précautions imposées ou prises par initiative individuelle paraissent suffisantes pour réduire au strict minimum ces malheureuses occurrences.

À PROPOS DE SUPERSTITION



I

Gatien. — Et vous ne croyez pas qu'il soit malchanceux pour deux amis marchant ensemble de laisser passer une autre personne entre eux ?

Damien. — Je ne crois pas à ces blagues-là. Tenez ! j'entends marcher derrière nous quelqu'un que je vais laisser passer entre nous deux.

ou d'un mauvais établissement de la voie. A quoi cela tient-il ?

Faut-il croire que le cerveau humain est moins résistant que la machine qu'il crée et qu'il dirige à l'incessant travail, si minutieux et si compliqué, qu'exige la bonne marche des trains qui s'entrecroisent le long des voies ferrées de plusieurs centaines de kilomètres. Le service actif est cependant confié à des hommes éprouvés et intelligents. Mais on peut se demander si leur nombre est toujours proportionné aux besoins de l'exploitation ; et si l'on a toujours consulté suffisamment leurs forces physiques pour n'exiger d'eux que la somme de travail qu'ils peuvent normalement accomplir. De récents arrêtés du ministère des travaux publics portant réglementation des heures de travail témoignent que, sur ce dernier point, il a été souvent fait abus des efforts de l'homme.

Prenons les mécaniciens.

Pendant toute la durée d'un voyage continu de six à huit heures pour les trains de voyageurs, de douze heures pour les trains de marchandises, leur corps et leur esprit sont constamment occupés. Leur attention doit être toujours en éveil, les yeux alternativement fixés au loin sur la voie qu'ils parcourent et sur la machine qu'ils conduisent.

Leurs oreilles, attentive aux bruits lointains, entendent sans cesse les mouvements retentissants des pistons et les éclats stridents de la vapeur.

Appuyés sur le sol de la machine, ils reçoivent tous les chocs inévitables dans un mouvement rapide, et ils ne peuvent se tenir en équilibre que par des efforts musculaires incessants. A leurs pieds s'ouvre le foyer dont ils ressentent la chaleur. Le reste de leur corps est exposé aux ardeurs du soleil, aux rigueurs du froid, à la pluie, à la neige, aux vents.

C'est grand pitié que d'avoir à condamner des hommes soumis à une telle contention d'esprit et de corps pour une minute d'inattention durant laquelle a passé devant leurs yeux, comme un éclair, un signal d'arrêt qu'ils n'ont pas aperçu, devinant ainsi la cause involontaire de collisions de trains dont ils sont, d'ailleurs, en général, les premières victimes.

La gravité des blessures ne dépend cependant pas toujours de la gravité de la cause ; car on voit parfois une cause légère occasionner une véritable catastrophe.

Ainsi, qu'une machine déraile sur un terrain ordinaire, par une cause quelconque, il n'y aura souvent que quelques contusions. Mais qu'elle déraile cent verges plus loin, sur un remblai élevé, sur un viaduc, sur un pont, la locomotive et les wagons vont rouler dans l'abîme, et il est rare que l'on n'ait pas alors à déplorer la mort de plusieurs voyageurs et celle du mécanicien ou du chauffeur.

Dans beaucoup d'accidents on voit ces derniers blessés ou tués sans qu'il y ait des victimes parmi les voyageurs. Dans d'autres, au contraire, ces derniers seuls sont atteints et, par un hasard providentiel, le mécanicien et le chauffeur sont réservés.

Il est reconnu que la mauvaise ou fausse manœuvre des disques ou des lanternes de couleur employés pour les signaux peut être et a été assez

M. Grimm, dans un de ses articles sur les faits de ce genre dit entre autres choses, s'occupe surtout des accidents de chemins de fer au point de vue des voyageurs :

Les accidents de chemins de fer ont pour cause la plus ordinaire une inobservation des règlements (signaux mal faits ou oubliés, aiguilles mal dirigées, irrégularité des heures de départ ou d'arrivée, etc.). Ils sont, en effet, plus fréquents que ceux dus à des déraillements dépendant de la locomotive (rupture d'essieux, des bielles, des tubes bouilleurs, etc.)

souvent la cause unique d'accidents. Il est donc du plus grand intérêt que les divers agents de la voie et de la traction ne soient pas sujets à cette affection particulière dans laquelle certaines couleurs, ne pouvant être appréciées, se confondent avec celles qui restent seules perceptibles. On l'appelle daltonisme, du nom du célèbre chimiste Dalton qui, en ayant éprouvé lui-même les effets, en fit l'objet d'observations, complétées, dans la suite, par d'éminents médecins oculistes.

Dans certains cas de daltonisme, plusieurs couleurs différentes — brun clair, vert foncé, rouge foncé — ne se distinguent que comme nuances d'une même couleur.

Dans d'autres cas — plus restreints, il est vrai — l'on ne perçoit que deux couleurs ; toutes les teintes claires paraissent blanches, toutes les teintes colorées noires.

On comprend aisément combien ces fausses appréciations de couleurs constituent un fait important pour la sûreté de l'exploitation, étant donné que les signaux signifiant les trois mots : *arrêt, précaution, voie libre*, sont représentés par trois couleurs différentes : rouge, vert et blanc.

Or, il aurait été constaté que, dans cette affection, beaucoup moins rare, au dire de certains, qu'on ne le croit généralement, le rouge et le vert, qui servent de signal d'arrêt ou de danger, sont précisément les couleurs dont les nuances se confondent le plus entre elles, et on ajoute que cette affection non seulement empêche de distinguer les couleurs, mais donne aussi une appréciation imparfaite de la disposition naturelle des objets que l'on regarde.

Les appréhensions qu'a fait naître cette affection, pour la sûreté de rue des agents qui pouvaient en être atteints, semblent exagérées. En effet, si le rouge et le vert sont, comme il le paraît, les couleurs dont les nuances se confondent le plus entre elles, il est incontestable aussi qu'elles ont dans la pratique la même signification. Dès que, du haut de sa locomotive, le mécanicien aperçoit un signal, il ralentit sa marche avant même de distinguer s'il s'agit d'un danger ou d'un obstacle passager.

Le signal vert est moins usité que le signal rouge que l'on présente d'abord immédiatement, par surcroît de précaution. Les inconvénients, par le fait de fausse perception des nuances de ces deux couleurs, ne seraient réels que dans le cas où l'agent ne reconnaît ni l'une ni l'autre de celles-ci.

Il y a une bien plus grande attention à donner à ce fait que, chez les mécaniciens et les chauffeurs, la vue baisse assez souvent avec l'augmentation du nombre d'années de service. L'affaiblissement de leur vue est surtout attribuée à l'obligation où ils sont

d'ouvrir fréquemment la porte du foyer, de regarder dans cette fournaise pour savoir s'il y a besoin d'ajouter du combustible. Lorsqu'ils cessent de regarder dans ce brasier, ils voient tous les objets colorés en rouge, et pour ne plus éprouver cette perception, aussitôt qu'ils ont fermé la porte du foyer, ils ferment les yeux pendant une demi-seconde, et généralement cela suffit à faire disparaître cette fâcheuse impression visuelle.

KODAK.

UN ILLUSIONNISTE

Toto. — J'ai un appétit énorme, grand-maman. Voulez-vous me prêter vos lunettes ?

Grand-maman. — Pourquoi ?

Toto. — Pour rendre les morceaux plus gros.

IMPOSSIBLE

Maître de pension. — Monsieur, le beurre que vous me fournissez est exécrable, ce qui, d'ailleurs, m'est égal puisque ce sont mes élèves qui le mangent. Mais il est trop cher. Ne pourriez-vous pas me vendre une qualité inférieure et diminuer votre prix ?

Fournisseur. — Monsieur, je n'ai rien à refuser à un excellent client comme vous ; je diminuerai mon prix ; quant à diminuer la qualité de mon beurre, cela m'est tout à fait impossible.

???

— Cet individu prend des choses qui ne lui appartiennent pas...

— Est-ce un amateur photographe ou un voleur ?

UN RISQUE

La fille. — Ne pensez-vous pas que c'est un grand risque de le refuser ?

La mère. — Ça vaut la peine de courir le risque afin d'avoir la satisfaction de lui rappeler le fait tout le temps de votre ménage.



III

Gatien. — Et vous ne croyez pas que ce soit malchanceux ?

Damien. — Jamais de la vie !

Gatien. — Eh bien, regardez