

temps un peu couverts, il est impossible de goûter le fini et la délicatesse des détails. Au lieu des sévères sujets d'histoire, pourquoi nulle fantaisie passant fraîche et légère ? Poussin et Véronèse, maîtres divins, après vous avoir contemplés, le charme de Watteau apparaît plus intense. Pourtant, je veux insister sur celui de ces tableaux qui me semble admirable ; c'est les *Adieux d'Hector à Priam*, du Guerchin. L'original se trouve au musée de Marseille ; on le regrette amèrement, étant donnée la sensation que procure la copie. Priam, vêtu à la mode du xv^e siècle, en belle robe de chambre, une toque sur la tête, ouvre les bras à un aimable jeune homme qui, ayant revêtu l'armure, s'en vient le saluer. Dans l'angle de gauche, un page élève son flambeau allumé. Il faut voir l'angoisse et la crainte douce qu'exprime la figure du vieillard. Est-ce bien Hector et Priam ? Ne serait-ce pas plutôt le père disant adieu à l'enfant prodigue, ou Merlin se séparant d'Arthur ? Je ne sais : mais c'est merveilleux.

Les statues de Thomas sont fort curieuses. Son *Asie* est un peu molle, efféminée. Au lieu d'une Chinoise,

Aux yeux retroussés vers les temps, il a fait une *Orientale* pouvant servir dans les "turqueries" de Racine, et qui retrouve en douceur ce qu'elle perd en originalité. Devant l'air gracieux, légèrement penché, devant le turban couvert de signes, on songe à cette Aïsha que Fromentin rencontra dans quelque coin du Sahel, et qu'une étoile pâle marquait au front "d'un signe hiératique et mystérieux." Mais l'artiste a livré des œuvres très fortes avec son Afrique et son Amérique. L'Afrique, nez épaté, lèvres lippues, à la tête couverte d'un muse de lion ; c'est bien la contrée, passive et résistante, que d'une part les Arabes, de l'autre, les Stanley, les Emin Pacha rançonnent, dévastent, évangélisent sans en modifier l'immuable apparence. M. Thomas a montré là ce qui différencie le beau du joli. L'expression inoubliable de l'Amérique donne raison à ceux qui affirment que notre statuairerie contemporaine continue les meilleurs jours de la Renaissance.

Remise au point de perfection, où ses premiers possesseurs la portèrent, la galerie semble avoir conservé, à travers les bouleversements, une miraculeuse jeunesse. Le soir, sombre, longeant le jardin, avec ses bustes d'empereurs romains et ses

flammes de pierre, entourée des plaques de lumière que les archives, le contrôle, les caisses, l'imprimerie projettent tout autour, dans sa singulière majesté elle apparaît comme l'évocation du grand siècle. Ainsi, dans l'éloignement, se présentait-elle au roi Louis de Bavière, qui demanda et en fit faire des reproductions. Aujourd'hui on y interroge les candidats à la Banque ayant satisfaits aux épreuves écrites. Ceux d'entre eux, qui ont gardé souvenir de l'ancienne Sorbonne, doivent être légèrement étonnés en entrant dans cette salle d'examen. — Et maintenant, que la transformation de la ville continue, que l'élégante place des Victoires devienne un souvenir, que le Palais-Royal se voie dégagé et la butte des Moulins nivelée, que ce quartier soit complètement bouleversé, un témoignage du charme et des richesses de jadis subsistera. Au centre des bâtisses nouvelles, l'œuvre Mansard perpétuera les jours glorieux. Cela grâce à la Banque qui, tout en satisfaisant à ses charges, reprit la tradition des grands fermiers-généralistes dont les millions contribuaient à l'affinement du goût, au développement de l'art, au rayonnement de la France.

GEORGES-EUGÈNE BERTIN.

LES VOITURES SANS BRUIT ET SANS CHOC

C'est il y a cinquante ans, d'après ce que nous rapporte le journal anglais, fort documenté, *Mechanic's Magazine*, que des carrossiers progressistes, MM. Whitehurst, eurent l'idée, en examinant un brevet de M. Thompson, de garnir les roues de leurs voitures, à la place d'un bandage continu, dur et résistant, de quelque chose d'élastique. Il s'agissait de donner aux roues elles-mêmes une douceur de mouvement que ne peuvent pas leur procurer les ressorts, si complaisants qu'ils soient, d'empêcher le bruit, de s'opposer aux chocs et aux secousses et d'amoindrir les efforts de traction.

L'idée a sommeillé pendant un demi-siècle. Finalement, on a abouti grâce à l'engouement, qui s'attache au sport vélocipédique et à l'automobilisme en général, à d'heureuses modifications dans la construction des roues et de leurs bandages.

Nous avons, en effet, les *pneus* et les garnitures de roues en *caoutchouc* plein, dont toutes les voitures seront munies à très brève échéance, car on a reconnu, du premier coup,

leurs avantages. La roue de l'ancien système, à bandage résistant et dur, semble un instrument de supplice pour tous ceux qui ont essayé d'un des nouveaux systèmes.

Le *pneu* est assurément agréable ; mais il a l'inconvénient incontestable et constitutionnel d'être "un *pneu*," c'est-à-dire de devoir être tenu en état de gonflement, ce qui n'est pas toujours aisé, et surtout de se crever lorsqu'il rencontre le fâcheux "clou de rue."

Le *caoutchouc plein*, remplaçant le bandage, a ses partisans convaincus : il est très bon et compense, par une résistance plus grande et plus longue, son élasticité un peu moins grande que celle des *pneus* perfectionnés. Mais il a l'inconvénient de s'user et de se couper lorsqu'il rencontre le désastreux clou de rue.

Or, quand on a de bonnes semelles à ses souliers et quand on est bon marcheur, que fait-on pour préserver les semelles et les mettre à l'abri des coupures et des clous ? "On y plante, tout d'abord des clous" s'est dit un intelligent constructeur. Pourquoi donc ne pas appliquer ce principe aux *caoutchoucs* pleins destinés à garnir les bandages de roues ? Conserver l'élasticité et lui donner la résistance, "ferrer" le bandage, n'est-ce pas la solution du problème ?

Nous serions bien tentés de dire : "Aussitôt dit, aussitôt fait !" Dans la pratique, il n'en a pas été ainsi. Il a fallu six ans de recherches pour résoudre le problème : finalement la persistance a triomphé. Aujourd'hui une Société française possède un brevet de roues armées, à *caoutchouc* plein, s'appliquant aux voitures ordinaires et automobiles, qui résout tout à la fois le problème d'élasticité, de résistance et d'économie.

Le système consiste, comme le montre notre dessin, à garnir le *caoutchouc* plein, ainsi qu'on le ferait pour une gencive privée de ses dents, d'une denture, de petites pièces, en fonte d'acier, encastrées dans des alvéoles de *caoutchouc*, et cela, *par simple pression* ; on conserve ainsi toute l'élasticité du bandage, mais on lui donne en même temps une résistance telle qu'un *caoutchouc* plein, de ce genre, a, d'après ce qu'on assure, une durée au moins triple de celle que procurent les bandages en *caoutchouc* plein ordinaires, ou même les *pneus*.

L'économie est considérable ; mais des avantages nombreux viennent s'y ajouter ; ce sont : 1^o pas d'usure de *caoutchouc* et de détérioration par coupures ; 2^o moins de tirage