

Sans doute, cette femme n'est pas excusable légalement d'avoir ainsi fait justice de la malheureuse qu'on lui représentait comme sa rivale, comme le monstre qui voulait lui ravir l'amour de son mari et troubler la tranquillité de son foyer. Mais combien sont coupables devant Dieu les commères aux langues empoisonnées!...

— o —

STOPPEUR AUTOMATIQUE DE TRAINS

—

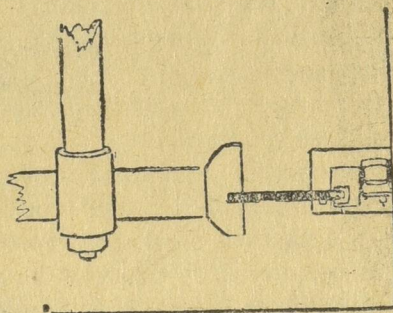
Si l'on réfléchit à la responsabilité considérable des conducteurs de locomotives et à la difficulté de leur tâche, avec la vitesse de plus en plus grande de nos express, on comprendra que les ingénieurs se soient efforcés de leur venir en aide par tous les moyens possibles. Une minute d'inattention ou d'oubli peut provoquer un désastre, si le mécanicien ne ralentit pas une descente ou dans une courbe ou s'il ne stoppe pas à l'endroit précis où il doit arrêter le train.

C'est pour cela que l'on a inventé en Amérique un système d'arrêt automatique qui vient de donner les meilleurs résultats sur le Père Marquette Railroad Company, dans l'Etat de Michigan.

L'appareil consiste en un bras d'acier mobile fixé sur un support, à côté de la voie, à quelque distance du point d'arrêt. Ce bras d'acier est destiné à entrer en contact, si besoin est, avec une mince tige d'acier disposée, comme le fait voir notre dessin, à l'avant de la locomotive. Quand la voie est libre, quand tout arrêt est inutile, le bras d'acier installé au sommet du poteau est dans une position parallèle à

la voie. Mais lorsqu'un arrêt s'impose, le bras se place, automatiquement, perpendiculairement à la voie. Dans cette position, lorsque la locomotive du train en marche arrivera à hauteur du poteau, le bras d'acier accrochera la tige installée à l'avant de la locomotive et le choc communiqué à la tige produira un déclenchement qui commandera le serrement des freins pneumatiques, arrêtant ainsi le convoi.

L'installation de ce système, aussi simple qu'ingénieux, est relativement peu coûteuse. Le commandement du bras stoppeur se fait d'un poste d'aiguillage ordinaire, grâce à une transmission électrique. Les expériences



ont prouvé que son fonctionnement était régulier, quelle que soit la vitesse du train. Cet appareil a déjà rendu de signalés services par temps de brouillard, quand un train, lancé à toute vitesse, et sans conscience du danger, allait se précipiter sur un train de marchandises que le mécanicien ne pouvait apercevoir. Fort heureusement, l'ouvrier préposé au maniement des signaux, à quelques kilomètres de l'endroit où l'accident allait se produire, prévint la chose et arrêta l'express qui courait à une catastrophe certaine.