nues son départ de Lille fixé à 4 h 10 soir au lieu de 4 h 15.

Le train 4 de Lille vers Douai, Arras, Paris, aura son départ de Lille fixé à 9 h 01 soir au lieu de 9 h 06.

Le train 197 de Lille vers Hazebrouck sera avancé au départ de Lille de 5 m., il quittera Lille à 5 h 23 matin au lieu de 5 h 30.

Le train 181 de Lille vers Hazebrouck sera avancé de 5 m. au départ de Lille, il partira de cette gare à 6 h 05 matin au lieu de 7 h.

Le train 195 de Lille vers Hazebrouck et Dunkerque des samedis et samedis sera avancé de 7 m. au départ de Lille, il en partira à 5 h 33 soir au lieu de 5 h 40.

Le train 1194 d'Hazebrouck à Lille sera avancé de 5 m., il partira d'Hazebrouck à 5 h 25 au lieu de 5 h 30.

Le train 196 d'Hazebrouck à Lille sera retardé de 5 m., il partira d'Hazebrouck à 5 h 35 au lieu de 5 h 30.

Le train 1195 d'Hazebrouck à Lille sera retardé de 5 m., il partira d'Hazebrouck à 7 h 35 au lieu de 7 h 30.

Le train 1196 de Dunkerque à Hazebrouck sera avancé de 5 m., son départ de Dunkerque aura lieu à 7 h 25 matin au lieu de 7 h 30.

Le train n° 102 de Dunkerque vers Hazebrouck et Lille sera avancé au départ de Dunkerque de 5 m. il partira de cette gare à 11 h 05 soir au lieu de 6 h 10.

Le train n° 1 de Lille à Armentières sera avancé de 10 m. il partira de Lille à 6 h 08 soir au lieu de 6 h 09 et arrivera à Armentières à 6 h 31 au lieu de 6 h 41.

Le train 1807 de Douai à Armentières sera avancé de 10, il partira de Douai à 5 h 50 au lieu de 6 h 00 et arrivera à Armentières à 7 h 00 au lieu de 7 h 20.

Le train 1809 d'Armentières à Douai sera avancé de 5, il partira d'Armentières à 6 h 05 matin au lieu de 5 h 22 pour arriver à Douai à 6 h 30 au lieu de 6 h 38.

Le train 1808 d'Armentières à Douai sera avancé de 10, il partira d'Armentières à 7 h 14 matin au lieu de 7 h 24 et arrivera à Douai à 8 h 30 au lieu de 8 h 35.

Le train 4506 d'Armentières à Lens sera avancé de 5 m. au départ d'Armentières (où il partira à 4 h 05 au lieu de 4 h 10).

Le train 1862 de Lens et Hénin-Liétard à Don-Sainghin aura son départ de Lens fixé à 5 h 20 matin au lieu de 5 h 27, il arrivera à Hénin-Liétard à 5 h 38 matin au lieu de 5 h 52, en repartira à 5 h 43 au lieu de 6 h 15 et arrivera à Hénin-Liétard à 6 h 28 au lieu de 6 h 38.

Le train 280 de Lille à Lens sera avancé de 4 m. départ de Lille, son départ de cette gare sera fixé à 6 h 10 matin au lieu de 6 h 14.

Le train 561 de Lens à Lille sera avancé de quelques minutes, il partira de Lens à 5 h 46 matin au lieu de 5 h 53 pour arriver à Lille à 7 h 55 au lieu de 7 h 50.

Les trains-tramways désignés ci-après qui circulent entre Douai et Lille ne comporteront plus que des places de 2e et 3e classe, à l'exclusion de places de 1re classe :

Départ		Arrivée	
2810 partant	de Douai à 4 h. m.	à Lille	à 5 h. 45 m.
2867 —	d'Arras à 4 h. 38 m.	—	6 h. 37 m.
2871 —	de Douai à 6 h. 05 m.	—	7 h. 05 m.
2850 —	de Lille à 5 h. 10 m.	à Arras	à 8 h. 23 m.
2854 —	— 4 h. 55 m.	à Douai	à 7 h. 58 m.
2872 —	— 7 h. 55 m.	—	8 h. 49 m.

Le train 714 de Lille à Béthune, aura son départ de Lille fixé à 4 h. 30 matin au lieu de 4 h. 45 et son arrivée à Béthune à 5 h. 10 au lieu de 5 h. 05.

Le train 716 de Lille à Béthune aura son départ de Lille fixé à 5 h 58 matin au lieu de 7 h 10 et son arrivée à Béthune fixée à 6 h 36 au lieu de 8 h 07.

Le train 717, de Lille à Béthune, aura son départ de Lille fixé à 4 h 45 soir au lieu de 4 h 46 et son arrivée à Béthune fixée à 5 h 17 soir au lieu de 5 h 20.

Le train 725, de Lille à Béthune, aura son départ de Lille fixé à 8 h 35 soir au lieu de 8 h 40.

Le train 719, de Don-Sainghin à Lille, partira de Don-Sainghin à 5 h 00 au lieu de 5 h 05 et arrivera à Lille à 5 h 43 au lieu de 5 h 48.

Le train 714, de Béthune à Lille, partira de Béthune à 5 h 30 matin au lieu de 5 h 20 pour arriver à Lille à 7 h 40 au lieu de 7 h 35.

Le train 1571, de Lille à Comines, partira de Lille à 5 h 25 matin au lieu de 5 h 33 et arrivera à Comines-Belgique à 6 h 5 au lieu de 6 h 08.

Le train 1581, de Lille à Comines, partira de Lille à 6 h 04 soir au lieu de 6 h 12 et arrivera à Comines-Belgique à 6 h 45 au lieu de 6 h 51.

Le train 1587, de Comines à Lille, partira de Comines-Belgique à 6 h 30 soir au lieu de 6 h 30 et arrivera à Lille à 6 h 47 au lieu de 7 h 25.

Le train n° 1680, de Comines à Lille, partira de Comines-Belgique à 9 h. 20 soir au lieu de 9 h. 11.

Le train n° 187, de Lille vers Tourcoing et Menin partira de Lille à 7 h. 20 soir au lieu de 7 h. 44; il arrivera à Tourcoing à 8 h. 05 soir au lieu de 8 h. 29 et à Menin à 8 h. 40 soir au lieu de 9 h. 05.

Le train n° 517, de Lille vers Tourcoing, partira de Lille à minuit 15 au lieu de minuit 03 et arrivera à Tourcoing à minuit 41 au lieu de minuit 25.

Le train n° 483, de Tourcoing à Lille, partira de Tourcoing à 4 h 50 matin au lieu de 5 h et arrivera à Lille à 5 h 35 au lieu de 5 h 45.

Le train n° 488, de Tourcoing à Lille, partira de Tourcoing à 6 h 10 matin au lieu de 6 h 15 et arrivera à Lille à 6 h 55 au lieu de 7 h 05.

Le train n° 164, de Menin vers Tourcoing et Lille, partira de Menin à 8 h 18 matin au lieu de 8 h 12 pour arriver à Tourcoing à 9 h 05 au lieu de 8 h 46, et repartir à 9 h 15 au lieu de 9 h 08 et arriver à Lille à 10 h 25 au lieu de 10 h 18.

Le train n° 488, de Mouscron à Lille, partira de Mouscron à 7 h 37 matin au lieu de 7 h. 49 et arrivera à Tourcoing à 8 h 24 au lieu de 8 h 30.

Le train n° 486, de Lille à Tourcoing, partant de Lille à 7 h 15 matin sera prolongé journellement de Tourcoing à Mouscron, il partira de Tourcoing à 8 h 40 au lieu de Lille et arrivera à Mouscron à 7 h 59.

Le train n° 490, venant partant reprend à Mouscron; il partira de cette station à 9 h 02 matin et arrivera à 9 h 16; il continuera comme actuellement de Tourcoing sur Lille à 9 h 19.

Le train n° 558 de Lille à Valenciennes partira de Lille à 6 h 31 matin au lieu de 5 h 32 et arrivera à Valenciennes à 6 h 50 au lieu de 6 h 38.

Le train n° 560 de Lille à Valenciennes partira de Lille à 8 h 42 soir au lieu de 8 h 32 et arrivera à Valenciennes à 9 h 50 au lieu de 9 h 38.

Le train n° 562 de Lille à Valenciennes partira de Lille à 6 h 31 matin au lieu de 5 h 32 et arrivera à Valenciennes à 6 h 50 au lieu de 6 h 38.

Le train 855 de Lille vers Valenciennes, partira de Lille à 8 h 30 matin au lieu de 8 h 40.

Le train 858 bis d'Orchies vers St-Amand et Blanc-Misseron, partira d'Orchies à 6 h 45 matin au lieu de 6 h 50, arrivera à St-Amand à 7 h 05 au lieu de 7 h 10, en repartira à 7 h 06 au lieu de 7 h 11 et arrivera à Blanc-Misseron à 7 h 45 au lieu de 7 h 55.

Le train P. 1 de St-Amand à Valenciennes, partira de St-Amand à 8 h 15 matin au lieu de 8 h 24 arrivera à Valenciennes à 8 h 38 au lieu de 8 h 47.

Le train P. 3, de St-Amand à Valenciennes, partira de St-Amand à 18 h 44 matin au lieu de 18 h 34 et arrivera à Valenciennes à 11 h 07 au lieu de 11 h 25.

Le train 658 de Valenciennes à Lille, partira de Valenciennes à 5 h 18 matin au lieu de 5 h 25 et arrivera à Lille à 6 h 17 au lieu de 6 h 23.

Le train 854 de Valenciennes à Lille partira de Valenciennes à 8 h 20 matin au lieu de 8 h 30 et arrivera à Lille à 9 h 10 au lieu de 10 05.

Le train 850 de Valenciennes à Lille partira de Valenciennes à 3 h 25 soir au lieu de 3 h 29 et arrivera à Lille à 3 h 04 au lieu de 3 h 55.

Le train P. 4 de Valenciennes à Saint-Amand, partira de Valenciennes à 17 h 31 matin au lieu de 16 h 15 et arrivera à St-Amand à 10 h 38 au lieu de 10 h 38.

Le train 857 de Saint-Amand vers Maulde-Mercin-Blanc-Misseron, partira de Saint-Amand à 9 h 01 soir au lieu de 1 h 37.

Le train 854 de Blanc-Misseron vers Saint-Amand, partira de Blanc-Mis-aron à 6 h 05 matin au lieu de 5 h 10 et arrivera à Saint-Amand à 6 h 47 au lieu de 5 h 55.

Le train n° 2601 d'Orchies vers Bachy et Tournai partira d'Orchies à 7 h 20 matin au lieu de 6 h 50.

Le train n° 2602 de Douai vers Tournai, partira de Douai à 7 h. 05 soir au lieu de 5 h. 14 et arrivera à Orchies à 7 h. 27 au lieu de 5 h. 36.

Le train n° 974 de Lille vers Arcq et Orchies partira de Lille à 6 h. 55 matin au lieu de 9 h. 18 et arrivera à Arcq à 7 h. 30 au lieu de 9 h. 56; en repartira à 5 h. 03 au lieu de 5 h. 38 et arrivera à Orchies à 5 h. 46 matin au lieu de 6 h. 07.

Le train n° 976 de Lille vers Arcq et Orchies partira de Lille à 8 h. 15 matin au lieu de 8 h. 30 et arrivera à Arcq à 8 h. 57 au lieu de 9 h. 07, en repartira à 8 h. 20 au lieu de 8 h. 38 et arrivera à Orchies à 9 h. 06 au lieu de 9 h. 16.

Le train n° 971 de Tourcoing et Arcq vers Lille partira de Tourcoing à 4 h. 50 matin, au lieu de 5 h. 10, il arrivera à Arcq à 5 h. 06 au lieu de 5 h. 26, en repartira à 5 h. 15 au lieu de 5 h. 36 et arrivera à Lille à 5 h. 38 au lieu de 5 h. 52.

Le train n° 973 d'Orchies à Arcq partira d'Orchies à 7 h. 57 matin au lieu de 7 h. 42 et arrivera à Arcq à 10 h. 15 au lieu de 10 h. 30.

Le train 977 d'Orchies à Arcq partira d'Orchies à 9 h. 25 soir au lieu de 9 h. 15; il arrivera à Arcq à 9 h. 56 au lieu de 9 h. 46.

Le train n° 673 d'Orchies vers Arcq et Lille, partira d'Orchies à 6 h. 09 matin au lieu de 6 h. 25; il arrivera à Arcq à 6 h. 46 au lieu de 6 h. 56, en repartira à 6 h. 48 au lieu de 6 h. 59 et arrivera à Lille à 7 h. 03 matin au lieu de 7 h. 08.

Le train n° 1681 de Lille vers Arcq et Tourcoing partira de Lille à 8 h. 50 soir au lieu de 8 h. 40; il arrivera à Arcq à 9 h. 00 au lieu de 8 h. 54 en repartira à 9 h. 10 au lieu de 9 h. 06 et arrivera à Tourcoing à 9 h. 46 soir au lieu de 9 h. 30.

Le train n° 1685 de Lille vers Arcq et Tourcoing partira de Lille à 7 h 19 soir au lieu de 7 h. 13; il arrivera à Arcq à 7 h. 49 au lieu de 7 h. 38, en repartira à 7 h. 50 au lieu de 7 h. 44 et arrivera à Tourcoing à 8 h. 18 soir au lieu de 7 h. 47.

Le train n° 1682 de Tourcoing à Arcq partira de Tourcoing à 6 h 55 soir au lieu de 7 h. 02 et arrivera à Arcq à 7 h. 31 au lieu de 7 h. 38.

Le train n° 1674 de Tourcoing vers Arcq à Lille, partira de Tourcoing à 9 h 45 matin au lieu de 9 h 30; il arrivera à Arcq à 10 h 10 au lieu de 9 h 59 et repartira à 10 h 23 au lieu de 10 h 05 et arrivera à Lille à 10 h 36 matin au lieu de 10 h 20.

Le train n° 1670 de Tourcoing vers Arcq à Lille, partira de Tourcoing à 11 h 03 matin au lieu de 10 h 50; il arrivera à Arcq à 11 h 40 au lieu de 11 h 16 et repartira à 11 h 46 au lieu de 11 h 30 et arrivera à Lille à midi 02 au lieu de midi 05.

Le train n° 1676, de Tourcoing vers Arcq à Lille partira de Tourcoing à 3 h 05 soir au lieu de 2 h 50 il arrivera à Arcq à 3 h 41 au lieu de 3 h 24 en repartira à 3 h. 52 au lieu de 3 h 35 et arrivera à Lille à 3 h 55 au lieu de 3 h 39.

Le train n° 1680 de Tourcoing vers Arcq à Lille partira de Tourcoing à 5 h 41 soir au lieu de 5 h 40 *et arrivera à Arcq à 6 h 20 au lieu de 4 h 15, en repartira* à 6 h 30 au lieu de 4 h 15 en arrivera à Lille à 7 h 36 au lieu de 4 h 30.

Le train n° 1884 de Tourcoing vers Arcq à Lille partira de Tourcoing à 8 h 05 soir au lieu de 7 h 50 il arrivera à Arcq à 8 h 41 au lieu de 8 h 24 en repartira à 8 h. 52 au lieu de 8 h 35 et arrivera à Lille à 8 h 55 au lieu de 8 h 39.

Le train n° 152 de Tourcoing à Menin partira de Tourcoing à 5 h 40 soir au lieu de 5 h 47 et arrivera à Menin à 19 h 12 au lieu de 19 h 15.

Le train n° 20 de Quiévrain vers Valenciennes et Douai sera avancé de 9 m. au départ de Quiévrain, le départ de Quiévrain sera fixé à 4 h. 26 matin au lieu de 4 h. 12 et l'arrivée à Valenciennes à 5 h. 10 au lieu de 4 h. 57, il arrivera à Douai à 5 h. 36 au lieu de 5 h. 27 arrivera à Douai à 5 h. 45 au lieu de 5 h. 39.

Le train n° 3 bis de Quiévrain vers Valenciennes-Douai-Paris sera avancé de 9' de Quiévrain à Blanc-Misseron; il partira de Quiévrain à 9 h. 29 matin au lieu de 9 h. 38 et arrivera à Blanc-Misseron à 9 h. 39 au lieu de 9 h. 42.

Le train N 19 de Valenciennes vers Somain et Aniche, sera avancé de 50' : son départ de Valenciennes sera fixé à 5 h. 05 au lieu de 5 h. 40.

Le train n° 25 de Valenciennes vers Aulnoye partira de Valenciennes à 4 h. 55 matin au lieu de 5 h. 08.

Le train 741 de Valenciennes vers Aulnoye partira de Valenciennes à 6 h. 05 matin au lieu de 7 h. 03.

Le train 747 de Valenciennes vers Aulnoye partira de Valenciennes à 1 h. 27 soir au lieu de 1 h. 30.

Le train 749 de Valenciennes vers Aulnoye partira de Valenciennes à 5 h. 55 soir au lieu de 6 h. 08.

Le train 3829 de Valenciennes vers Busigny partira de Valenciennes à 5 h. 51 matin au lieu de 5 h. 58.

Le train 3801 de Valenciennes vers Busigny partira de Valenciennes à 8 h. 00 matin au lieu de 8 h. 14.

Le train 3802 de Valenciennes vers Busigny partira de Valenciennes à 11 h. 01 matin au lieu de 11 h. 31.

Le train 3805 de Valenciennes vers Busigny partira de Valenciennes à 1 h. 43 soir au lieu de 1 h. 01.

Le train 3181 de Valenciennes vers Maubeuge partira de Valenciennes à 5 h. 17 matin au lieu de 5 h. 27.

Le train 741 de Boulogne à Marquise sera prolongé jusqu'à Calais où il arrivera à 7 h. 17 et correspondra avec le train n° 40 partant de Calais à 7 h. 10 vers Hazebrouck à Lille.

Le train n° 3 vers Paris et Paris sera avancé de 5 h au départ de Calais; il partira de Calais (maritime) à 5 h. 48 au lieu de 5 h. 53 et de Calais (ville) à 5 h. 55 au lieu de 6 h.

Le train n° 25 de Calais vers Boulogne sera retardé de 11 m.; il partira de Calais (ville) à 12 h. 18 au lieu de 10 h. 07 du matin. Ce train sera une continuation directe de Boulogne sur Amiens, où il arrivera à 8 h. 40 du soir.

Le train n° 40 de Calais vers Boulogne sera son départ de Calais (ville) fixé à 2 h. 18 du soir au lieu de 3 h. 20.

Un nouveau train omnibus de voyageurs sera créé de Calais (ville) à Boulogne; il partira de Calais à 8 h. 35 du soir et arrivera à Boulogne à 9 h. 37; il correspondra à cette dernière avec le train n° 27 venant de Saint-Omer à 9 h. 19 soir et le train 4 partant vers Saint-Pol à 5 h. 25 du soir.

Le train n° 2 de Calais vers Boulogne et Paris sera avancé de 5 m. au départ de Calais (ville) à 7 h. 27 du soir au lieu de 7 h. 32.

Le train n° 2303 de Calais à Dunkerque partira de Calais à 9 h. 04 du soir au lieu de 9 h. 14 et arrivera à Dunkerque à 10 h. 27 au lieu de 10 h. 03 m.

Le train n° 2306 de Dunkerque à Calais partira de Dunkerque à 5 h. 26 du matin et arrivera à Calais à 6 h. 47 au lieu de 6 h. 51.

Le train 2317 de Dunkerque à Calais partira de Dunkerque à 9 h. 27 du matin au lieu de 10 h. 03 et arrivera à Calais à 10 h. 47 au lieu de 11 h. 34 m.

Le train n° 1580 de Gravelines à Watten et Saint-Omer partira de Gravelines à 5 h. 50 du matin au lieu de 6 h. 00; il arrivera à Watten à 6 h. 31 au lieu de 6 h. 30 et à Saint-Omer à 6 heures 38 au lieu de 6 h. 42.

Le train n° 1482 de Bourbourg à Watten partira de Bourbourg à 9 h. 58 matin au lieu de 10 h. 32 et arrivera à Watten à 10 h. 29 au lieu de 10 h. 54.

Le train n° 805 de St-Omer vers Boulogne, partira de St-Omer à midi 20 au lieu de midi 18.

Le train n° 809 de St-Omer vers Boulogne partira de St-Omer à 8 h. 50 soir au lieu de 8 h. 45.

Le train n° 18 de St-Omer à Hazebrouck sera avancé de 5 m., son départ de St-Omer aura lieu à 6 h. 43 matin au lieu de 6 h. 48.

Le train n° 271 d'Hazebrouck à Calais sera avancé de 10 m.; il partira d'Hazebrouck à 4 h. 0 matin pour arriver à Calais à 7 h. 10.

Le train n° 272 d'Hazebrouck à Dunkerque sera avancé de 10 m., il partira d'Hazebrouck à 4 h. 19 au lieu de 4 h. 29.

Le train n° 2 de Dunkerque vers Hazebrouck, Arras, Paris, sera avancé de 7 m.; il partira de Dunkerque à 3 h. 20 soir au lieu de 3 h.

Le train n° 20 d'Hazebrouck vers Arras, sera avancé au départ d'Hazebrouck de 7 h., il partira de cette gare à 10 h. 05 matin au lieu de 10 h. 12.

Le train n° 30 d'Hazebrouck vers Arras, sera avancé au départ d'Hazebrouck de 6 h.; son départ de cette gare aura lieu à 11 h. 54 matin au lieu de midi.

Le train n° 1130 de St-Omer à Berguette et Armentières partira de St-Omer à 4 h. 05 matin au lieu de 4 h. 52; il arrivera à Berguette à 5 h. 29, au lieu de 5 h. 38, et repartira à 5 h. 31 au lieu de 5 h. 45 et arrivera à Armentières à 6 h. 44 matin au lieu de 6 h. 48.

D'autre part des modifications légères sont introduites dans le nouveau service : elles sont renseignées sur les affiches portant la date du 1er mars 1892.

Le public est invité dans son intérêt à consulter ces affiches.

L'Actualité scientifique

Le « Chaumeur » la nouvelle locomotive expresse de la Compagnie de l'Est

On pouvait croire qu'après le train-éclair, ce train qui passe en mugissant, à une allure fabuleuse, à travers les campagnes, ce train qui ne s'arrête pas, qu'on ne voit que de plus qu'à tirer l'échelle et à saluer le perfectionnement suprême du vertigineux véhicule.

Mais il a une grave erreur, car si l'on va vite, on n'ira jamais assez vite. L'ingénieur cherche toujours. Il vient de trouver... Avec la locomotive d'invention récente qui vient d'être essayée sur la ligne de l'Est, on va perdre la respiration au bout de 100 mètres. Le seul plaisir des voyageurs disposés so-lide que pourraient éprouver, ce seront des malades blêmes et hagards, aux jambes tremblantes, qui ouvriront avec joie leurs poumons à l'air frais de la rue.

En épouvantant les banquettes, les employés trouveront de temps à autre un asphyxié, les mains tendues vers la sonnette d'alarme.

La nouvelle invention est due à M. Piesnan, ingénieur de la Compagnie de l'Est. Cette machine ne fonctionne que sur de rivets et les employés toujours rectifiés, l'on a renommé le « chaumeur » à cause de son lourdeur, de sa vélocité, et sans doute aussi de son endurance.

Ce qui distingue très nettement cette locomotive des autres, c'est sa chaudière en générateur de vapeur, chaudière dont l'invention revient également à M. Piesnan.

Cette chaudière présente deux corps superposés, qui lui permettent d'avoir un foyer énorme et un nombre incalculable de tubes où l'air chaud et la combustion prennent leur chaleur avant de s'échapper dans la cheminée.

La chaudière et le mécanisme sont portés à l'arrière par quatre roues immenses de deux mètres de diamètre, ce qui donne au train un *truck* artificiel aide de faciliter la circulation dans les courbes.

Le tender est soutenu par six roues ; il contient 20.000 litres d'eau et 5.000 Kilogrammes de charbon, ce qui permet de franchir des 170 à 180 kilomètres sans nouvel approvisionnement.

Le poids de la locomotive chargée, garnie, est de 55.000 kilos ; celui du tender de 63.000 kilogrammes.

Ce poids n'a rien d'effrayant; il est relativement léger si on songe à la puissance, à la force de cette locomotive avec laquelle on peut arriver à des résultats inconnus jusqu'à ce jour.

Les expériences de vitesse ont été faites avec des trains lourds de marchandises, avec des trains express de 200 tonnes et avec des trains rapides à charge plus faibles. Elles ont démontré que ces nouvelles locomotives permettent à traiter des trains de 200 tonnes aussi bien que les plus puissantes machines à marchandises.

Appliquées au service des trains express pour lesquels elles ont été spécialement étudiées, elles peuvent enlever des trains de 220 à 21 voitures (210 tonnes) à la vitesse moyenne (arrêts compris) de 76 à 80 kilomètres à l'heure, vitesse que n'ont dépassée en France par aucun train actuel.

Avec une charge de 15 à 14 voitures (140 tonnes) elles permettent d'obtenir une vitesse moyenne (arrêts compris) de 90 kilomètres à l'heure.

Pour réaliser une si prodigieuse vitesse moyenne, que les arrêts, les dommages, les ralentissements atténuent, il faut atteindre des vitesses de pleine marche de 105 à 110 kilomètres à l'heure et plus encore.

Nous sommes loin de la de la ligne-éclair d'abandbait cahin-caha, avec un bruit-criard de ferrailles, au trot de vigoureux chevaux percherons, parmi les paysans pouffeurs. Il faudra en jugera mieux du progrès accompli par les quelques chiffres ci-après.

Actuellement les trains les plus rapides de Compagnie du Nord.— Le train de Paris à Calais, parcours 225 kilomètres, effectué en 2 h. 01, à la vitesse moyenne de 73 kil. 4 à l'heure.

Compagnie d'Orléans. — Le train de Paris à Bordeaux, parcours 578 kilomètres, effectué en 5 h. 53, à la vitesse moyenne de 98 kil. 4 à l'heure.

Compagnie de l'Est. — Le train de Paris à Belfort, parcours 446 kil., effectué en 6 h. 49, à la vitesse moyenne de 65 kilomètres à l'heure.

Compagnie P.-L.-M. — Le train de Marseille à Paris, parcours 863 kil., effectué en 8 h. 20, à la vitesse moyenne de 104 kilomètres à l'heure.

Avec la nouvelle locomotive de l'Est et en ne comptant même qu'une vitesse moyenne de 85 kilomètres à l'heure (bien qu'elle permette 90 kilomètres) on ferait les mêmes parcours :

De Paris à Calais-Ville en 3 h. 39
De Paris à Bordeaux en 6 h. 40.
De Paris à Belfort en 5 h. 43.
De Bordeaux à Cette en 6 h. 36.
De Paris à Marseille en 10 h. 09.
De Paris au Havre en 2 h. 40.

Ces chiffres dispensent de tout commentaire.

ESCAMOTEUR.

La Pêche en eau douce

A signaler cette semaine quelques belles fritures faites dans la Lys ; Roches, perches, brèmes donnent déjà.

Les vannes qui permirent sortir maintenant peuvent espérer quelques heures d'agrément, surtout quand il fait du soleil et par un temps doux.

J'ai aussi à vous signaler un nouveau succès pour le syndicat des Pêcheurs.

Après Canthelet, c'est Hazebrouck qui vient de voir avoir des représentants dans le syndicat.

M. Venelle, imprimeur et propriétaire du *Journal d'Hazebrouck* et de la feuille Hermandgilde, industriels se sont fait inscrire et ont promis d'autres adhésions.

L'entrée de M. Venelle dans le syndicat prouve que les pêcheurs ne sont pas seulement il peut espérer qu'un groupe va se former à Hazebrouck, mais M. Venelle apporte avec lui l'appui de son journal et c'est une chose très importante pour nous que de charge d'adresser tous ses remerciements à ces nouveaux amis qui veulent aussi entrer en lice pour la défense du nos cours d'eau.

Je reprends la suite de nos conseils aux pêcheurs.

***

En outre ce bâton, tout en roseau et de force proportionnée, pole dans toute sa longueur quelque chose dans une grosse pièce. C'est donc un ressort de 6 mètres qui m'aide à fatiguer le poisson et à le capturer, même avec une ligne légère à goujons.

J'ai, grâce à ce modèle de gaules, très peu de lignes cassées tout en pêchant très longtemps.

Je ne vous parle que pour mémoire des cannes à pêche de tout modèle, les meilleures ne valent rien et à moins de ne pouvoir faire autrement, je vous engage à les abandonner aux pêcheurs d'occasion ou aux hoteux qui se croiraient déshonorés et qui les noyait avec une gaule à la main.

Les cannes à pêche coûtent fort cher ne sont ni longues ni solides.

Pour le brochet, surtout là où il y en a de gros le comprends encore qu'on se serve de cannes à pêche, mais pas de gaules à moulinet. Le moulinet est nécessaire, il devient même indispensable pour la pêche au poisson moyen.

Dans le moulinet vous serez exposé à manquer les belles pièces.

Passons aux lignes. Elles sont bien diverses et nombreuses. Les pêcheurs et les eaux y ont elles doivent servir.

Chaque espèce de poisson doit être pêchée avec une ligne spéciale, faite exprès et par elle-même adaptée aux d'où possible. C'est si facile.

Je donnerai donc, en parlant des poissons, la description de la ligne qui convient suivant la pêche à faire.

Je le vais seulement vous dire comment je fais une ligne à gardon ou roche. C'est un type qui, modifié en force, peut servir pour d'autres espèces.

Le Gardon est un poisson difficile à pêcher, il est rusé, méfiant, aussi faut-il le pêcher avec une ligne fine, mais il y en a de gros qui se défendent vigoureusement, il faut donc que la ligne soit solide.

Le gardon paraît difficile à répondre et il faut employer toute la ruse, l'on a renommé le « chaumeur » à cause de son lourdeur, de sa vélocité, et sans doute aussi de son endurance.

Ce qui distingue très nettement cette locomotive des autres, c'est sa chaudière en générateur de vapeur, chaudière dont l'invention revient également à M. Piesnan.

Cette chaudière présente deux corps superposés, qui lui permettent d'avoir un foyer énorme et un nombre incalculable de tubes où l'air chaud et la combustion prennent leur chaleur avant de s'échapper dans la cheminée.

La chaudière et le mécanisme sont portés à l'arrière par quatre roues immenses de deux mètres de diamètre, ce qui donne au train un *truck* artificiel aide de faciliter la circulation dans les courbes.

Le tender est soutenu par six roues ; il contient 20.000 litres d'eau et 5.000 Kilogrammes de charbon, ce qui permet de franchir des 170 à 180 kilomètres sans nouvel approvisionnement.

Le poids de la locomotive chargée, garnie, est de 55.000 kilos ; celui du tender de 63.000 kilogrammes.

Ce poids n'a rien d'effrayant; il est relativement léger si on songe à la puissance, à la force de cette locomotive avec laquelle on peut arriver à des résultats inconnus jusqu'à ce jour.

Les expériences de vitesse ont été faites avec des trains lourds de marchandises, avec des trains express de 200 tonnes et avec des trains rapides à charge plus faibles. Elles ont démontré que ces nouvelles locomotives permettent à traiter des trains de 200 tonnes aussi bien que les plus puissantes machines à marchandises.

Appliquées au service des trains express pour lesquels elles ont été spécialement étudiées, elles peuvent enlever des trains de 220 à 21 voitures (210 tonnes) à la vitesse moyenne (arrêts compris) de 76 à 80 kilomètres à l'heure, vitesse que n'ont dépassée en France par aucun train actuel.

Avec une charge de 15 à 14 voitures (140 tonnes) elles permettent d'obtenir une vitesse moyenne (arrêts compris) de 90 kilomètres à l'heure.

Pour réaliser une si prodigieuse vitesse moyenne, que les arrêts, les dommages, les ralentissements atténuent, il faut atteindre des vitesses de pleine marche de 105 à 110 kilomètres à l'heure et plus encore.

Nous sommes loin de la de la ligne-éclair d'abandbait cahin-caha, avec un bruit-criard de ferrailles, au trot de vigoureux chevaux percherons, parmi les paysans pouffeurs. Il faudra en jugera mieux du progrès accompli par les quelques chiffres ci-après.

Actuellement les trains les plus rapides de Compagnie du Nord.— Le train de Paris à Calais, parcours 225 kilomètres, effectué en 2 h. 01, à la vitesse moyenne de 73 kil. 4 à l'heure.

Compagnie d'Orléans. — Le train de Paris à Bordeaux, parcours 578 kilomètres, effectué en 5 h. 53, à la vitesse moyenne de 98 kil. 4 à l'heure.

Compagnie de l'Est. — Le train de Paris à Belfort, parcours 446 kil., effectué en 6 h. 49, à la vitesse moyenne de 65 kilomètres à l'heure.

Compagnie P.-L.-M. — Le train de Marseille à Paris, parcours 863 kil., effectué en 8 h. 20, à la vitesse moyenne de 104 kilomètres à l'heure.

Avec la nouvelle locomotive de l'Est et en ne comptant même qu'une vitesse moyenne de 85 kilomètres à l'heure (bien qu'elle permette 90 kilomètres) on ferait les mêmes parcours :

De Par s à Calais-Ville en 3 h. 39
De Paris à Bordeaux en 6 h. 40.
De Paris à Belfort en 5 h. 43.
De Bordeaux à Cette en 6 h. 36.
De Paris à Marseille en 10 h. 09.
De Paris au Hâvre en 2 h. 40.

Ces chiffres dispensent de tout commentaire.

ESCAMOTEUR.

TRIBUNAUX

Tribunal correctionnel de Valenciennes

Douchy. — L'affaire Verplanken Napoléon, inculpé d'un vol de pannes appartenant à la Compagnie de Douchy est remise à huitaine.

Valenciennes. — Le dépôt de sieur Masmans Jean, pour fraude et infraction à un arrêté d'expulsion est confirmé.

Condé. — Ledemagne Edmond de Condé, jeune fraudeur, âgé de 12 ans, est remis à ses parents.

Hornu Julia, 14 ans, prévenue de vol, est condamnée à quinze jours de prison avec sursis.

Les poids et les mesures variables suivant le salaire et l'heure employée, généralement c'est du numéro 10 au numéro 12 qu'on utilise le plus.

Je prends une belle racine dite racine anglaise, très fine et qui a trempé au moins 15 minutes dans l'eau, je la graisse ensuite et je la pèse à nouveau.

Il y a différentes manières de monter (ainpler, pour employer le mot technique) les hameçons, toutes sont bonnes, chaque pêcheur emploie celle dans laquelle il réussit le mieux; toutefois je ne voudrais à aucun prix activer les ouvriers du commerce faites avec du vermis quécongue.

L'emplie doit être faite avec la racine même. Le principal est de bien la laisser tremper, sans cela elle se coupe facilement.

L'hameçon monté et avant que la racine n'ait eu le temps de sécher, je fais une petite boucle au bout opposé. Boucle faite bien régulière avec le nœud de pêcheur, le seul dont on doit se servir. Cette boucle me servira à faire un nœud coulant avec la racine qui termine la ligne, ce système a l'avantage de permettre la *remplacement* de la racine anglaise sans être obligé de refaire un nœud.

Au crin blanc, d'étalon, bien choisi et essayé bien à fond à la tension, voilà pour le corps de la ligne.

D'abord 3 brins, bien câblés à la main, puis 4, puis 6 pour le haut et enfin un bout de 8 crins, ceci permettant de tirer la ligne à la gaule. Voilà la ligne à gardon.

Afin de n'y plus revenir je vais vous dire et toutes les quantités que doit avoir cette ligne.

C'est bien entendu une ligne pour pêcher sur le fond et entient dans les grands fonds.

La flotte doit être plus ou moins forte suivant le courant dans la rivière.

Dans les étangs, marais et canaux une plume légère suffit, mais dans les rivières il faut augmenter la force de la flotte suivant la rapidité du courant de façon à ce que l'avoche suive toujours le fonds.

Dans la Seine, par exemple où le courant est fort et les eaux profondes il faut charger la ligne. Le principal c'est que la ligne ait toujours tout le plomb que la flotte peut supporter et qu'on tient compte de la plume dépasse seul le niveau de l'eau.

Dans l'Escaut on pêche le gardon avec des flottes qui pourraient servir pour la perche ou brochet; c'est forcé à cause du courant. On change de plomb en conséquence et la flotte est nécessaire *au très sensible*, elle plonge à la moindre attaque.

La flotte doit toujours avoir une forme allongée, elle offre aussi moins de résistance au poisson qui l'entraîne.

Vous savez sans doute câbler les crins à la main, mais comme il y en a qui ne savent comment s'y prendre, je vais vous expliquer comment je m'y prends.

(A suivre) C. DELALYS.

Nouvelles à la Main

A l'école :

SCÈNE. — Anonyme vent dire : sans nom. Lili, vanilles m'écrive une phrase qui démontre que vous avez compris l'emploi de ce mot.

Lili Illette, écrivant :

« J'ai un petit frère, né d'hier : il est anonyme. »

***

Scène de catéchisme à Saint-Laurent.

A qui une mère catéchiste prie ses filles que notre plus grand ennemi est le péché, la carré s'adresse à *une d'elles* :

— Quel est notre ennemi mortel?

JEANNE, distraite. — C'est les Prussiens !...

BRULÉ-MAISON.

TRIBUNE PUBLIQUE

Monsieur le Directeur,

Je ne saurais laisser passer sans répondre, l'article si virulent de votre journal portant la date du 16 courant et qui a trait à l'importation du sain belge en France.

Lors de la discussion du tarif douanier actuel, un amendement ajouté par les législateurs, donne aux *Bureaux des douanes frontières français* de se fournir librement en Belgique du pain nécessaire à leur consommation journalière.

Je trouve si étonnant, Monsieur le Directeur, qu'à Comines, la douane n'ait jamais tenu aucun compte de cet amendement et qu'aujourd'hui encore il est défendu à tout riverain de passer plus d'un pain à la fois et il faut qu'il le passe de 8 heures à midi et de 2 h. à 6 h., c'est-à-dire précisément pendant qu'il est retenu à son travail.

Vous comprendrez avec moi qu'il est tout à fait impossible aux pères de familles de passer deux de telles conditions le pain nécessaire à leur consommation; et qu'en outre il en résulte une mauvaise, l'ouvrier ne peut arriver à se contenter du pain comme principale nourriture, heureux encore quand il ne manque pas.

Je ne m'abuse serait pas à consoler le ch