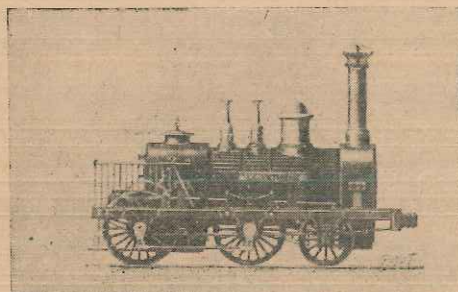


BIBLIOTHEQUE DE TRAVAIL

André MATHIEU

Collection de brochures bimensuelles pour le travail libre des enfants

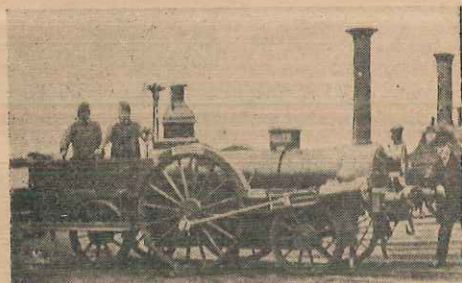


MAX ET MARIE CASSY

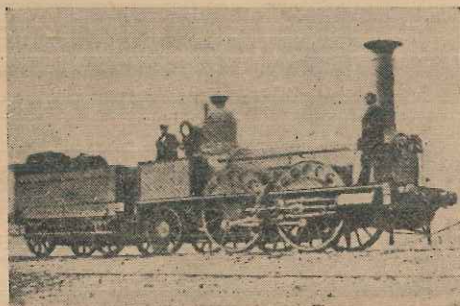
avec le contrôle des Commissions
de l'Institut Coopératif
de l'Ecole Moderne



Histoire du chemin de fer



**Les premiers
chemins de fer
en France**



L'Imprimerie à l'Ecole
CANNES (A.-M.)

15 Novembre 1948

7

BROCHURES BIBLIOTHÈQUE DE TRAVAIL

1. Chariots et carrosses. — 2. Diligences et Malle-Postes. — 3. Derniers progrès. — 4. Dans les Alpes. — 5. Le village Kabyle. — 6. Les anciennes mesures. — 7. Les premiers chemins de fer en France. — 8. A. Bergès et la houille blanche.
10. La forêt. — 11. La forêt landaise. — 12. Le liège. — 13. La chaux. — 14. Vendanges en Languedoc. — 15. La banane. — 16. Histoire du papier. — 17. Histoire du théâtre. — 18. Les mines d'anthracite. — 19. — Histoire de l'urbanisme.
20. Histoire du costume populaire. — 21. La pierre de Tavel. — 22. Histoire de l'écriture. — 23. Histoire du livre. — 24. Histoire du pain. — 25. Les fortifications. — 26. Les abeilles. — 27. Histoire de la navigation. — 28. Histoire de l'aviation. — 29. Les débuts de l'auto.
30. Le sel. — 31. L'or. — 32. La Hollande. — 33. Le Zuyderzée. — 34. Histoire de l'habitation. — 35. Histoire de l'éclairage. — 36. Histoire de l'automobile. — 37. Les véhicules à moteur. — 38. Ce que nous voyons au microscope. — 39. Histoire de l'École.
40. Histoire du chauffage. — 41. Histoire des coutumes funéraires. — 42. Histoire des Postes. — 43. Armoiries, Emblèmes et Médailles. — 44. Histoire de la Route. — 45. Histoire des Châteaux Forts. — 46. L'Ostréiculture. — 47. Histoire du chemin de fer. — 48. Temples et Eglises. — 49. Le Temps.
50. La Houille Blanche. — 51. La Tourbe. — 52. Jeux d'Enfants. — 53. Le Souf Constantinois. — 54. Le bois Protat. — 55. La Préhistoire (I). — 56. A l'aube de l'histoire. — 57. Une usine métallurgique en Lorraine. — 58. La vie urbaine au moyen âge.

Pour la collection complète : remise de 5 %

BROCHURES D'ÉDUCATION NOUVELLE POPULAIRE

1. La technique Freinet. — 2. La grammaire française en quatre pages. — 3. Plus de leçons. — 4. Principes d'alimentation rationnelle. — 5. Fichier scolaire coopératif. — 6. Loisirs dirigés. — 7. Lecture globale idéale. — 8. L'Imprimerie à l'École. — 9. Le dessin libre.
10. La gravure du lino. — 11. La classe exploration. — 12. Technique du milieu local. — 13. Phonos et disques. — 14. Premières réalisations d'éducation moderne. — 15. 16. 17. Pour tout classer. — 18. Pour la sauvegarde des enfants. — 19. Par delà le 1^{er} degré.
20. L'Histoire vivante. — 21. Les mouvements d'Éducation Nouvelle. — 22. La Coopérative à l'École Moderne. — 23. Théoriciens et Pionniers de l'Éducation Nouvelle. — 24. Le Milieu Local. — 25. Le Texte Libre. — 26. L'Éducation Decroly. — 27. Le Vivarium. — 28. La Météorologie. — 29. L'Aquarium.
30. Méthode de Lecture. — 31. Le Limographe. — 32. Les correspondances inter-scolaires. — 33. Bakulé. — 34. Le théâtre libre. — 35. Le Musée Scolaire. — 36. L'expérience tâtonnée. — 37. Les Marionnettes. — 38. Nos Moissons. — 39. Les Fêtes Scolaires.
40. Plans de travail. — 41. Problèmes de l'Inspection.

Pour la collection complète : remise de 5 %

MAX & MARIE CASSY

Les premiers chemins de fer en France



La gare de Paris-Saint-Lazare en 1842

Le chemin de fer de Paris à Saint-Germain

Les parisiens n'ont vu de locomotive à vapeur qu'en 1839, lorsque commença l'exploitation du chemin de fer de Paris à St Germain.

Au début, les constructeurs de chemins de fer trouvaient à emprunter tout l'argent qui leur était nécessaire. Mais les premières lignes construites ne donnèrent aucun bénéfice et les prêteurs, parfois, perdirent leur argent. On ne trouva plus à emprunter.

Le gouvernement estima qu'il fallait, dans cette affaire, redonner « confiance aux capitaux » en favorisant la création d'un chemin de fer partant de Paris. C'est ainsi que fut autorisée la construction du chemin de fer de Paris à St Germain. Les banquiers Emile et Isaac Péreire avaient offert de l'exécuter à « leurs frais, risques et périls ».

Voici un extrait de l'ordonnance du roi Louis-Philippe autorisant les travaux :

« Louis-Philippe, roi des Français, à tous, présents et à venir, salut !
« Nous avons proposé, les Chambres ont adopté, nous avons ordonné et « ordonnons ce qui suit :

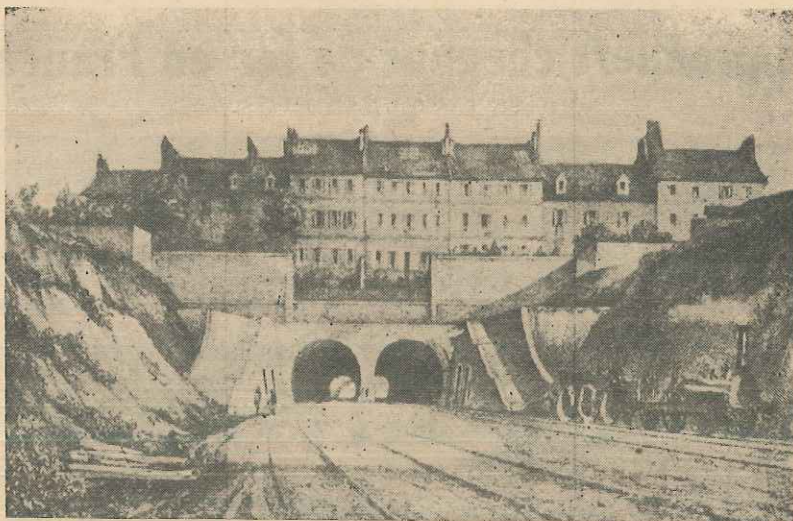
« ART. 1^{er}. — L'offre faite par le sieur Emile Péreire d'exécuter à ses « frais, risques et périls, un chemin de fer de Paris à St Germain est « acceptée.

« Fait à Neuilly, le 9^e jour du mois de Juillet 1835,

LOUIS-PHILIPPE.

« Par le roi, le ministre secrétaire d'Etat au département de l'Intérieur,

THIERS, »



Entrée du tunnel des Batignolles en 1845

La ligne

La gare de Paris-St Lazare, point de départ de la nouvelle ligne, fut construite place du Havre, avec entrée principale rue de Londres.

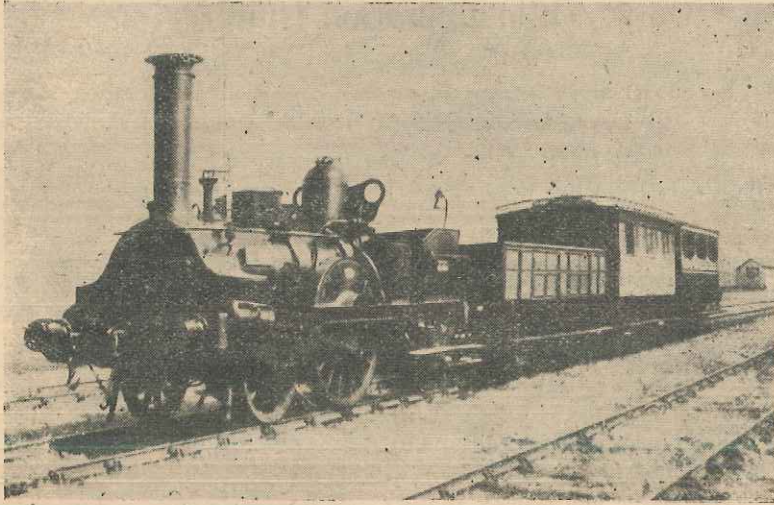
C'était une modeste construction de bois, mal bâtie et peinte en jaune clair. On descendait vers la voie par deux rampes non abritées, ce qui laissait les voyageurs exposés à toutes les intempéries.

Non loin de là était établie une gare de marchandises de 250 m. de long et 100 m. de large. Cette gare de marchandises est devenue, avec le développement des chemins de fer, le plus important dépôt de locomotives de la région ouest : le dépôt des Batignolles.

Des tranchées, des tunnels, avaient été creusés dans Paris (pont de l'Europe, tunnel des Batignolles) et des remblais avaient été effectués hors de Paris. Le chemin de fer s'arrêtait au Pecq, au bas des collines de St Germain.

Des cantonniers, placés de distance en distance, surveillaient la voie. Le long du parcours, des hommes agitant des drapeaux allaient à la rencontre des trains, car la ligne ne possédait pas de signaux fixes. D'autres cantonniers galopaient à cheval, prévenaient de l'arrivée du convoi et, si besoin était, faisaient signe au mécanicien de ralentir la marche ou de s'arrêter.

Un service de bateaux était organisé au départ du Pecq pour faire suite au chemin de fer et conduire à Rouen en 8 heures.



Le train de Saint-Germain - Reconstitution

L'inauguration : 26 août 1837

Le 26 Août 1837, jour de l'inauguration, la famille royale, les ministres, les ambassadeurs, les pairs de France, effectuèrent le voyage avec appréhension, et dans des conditions de confort que le plus modeste voyageur accepterait difficilement aujourd'hui.

Le Parlement n'avait pas permis au roi Louis-Philippe de prendre place dans le convoi : on jugeait le voyage trop dangereux. Deux convois furent formés : le premier composé de 4 berlines et de 2 wagons, le second de 7 voitures. Ces deux files de véhicules, remorquées chacune par une locomotive, se sont mises en marche, racontent les journaux, à dix minutes d'intervalle. Les 18 km. 400 ont été franchis en 28 minutes par le premier convoi et en 29 minutes par le second. Pour le retour, les deux convois ont été réunis, les deux locomotives ont pris la tête et le parcours a été effectué en 32 minutes. L'aller et le retour avaient donc demandé une heure.

Sur le quai de départ, M. Vignière, le chef des cantonniers, coiffé du chapeau-claque, l'épée au côté, circulait au milieu des employés habillés d'une veste bleue aux boutons d'argent serrée à la taille.

L'inauguration (suite)

Le duc d'Orléans était sur la machine, près du mécanicien. Dans la première berline, un orchestre était installé. On prit les ordres de la reine, et le convoi s'ébranla.

Il s'arrêta trois fois avant d'atteindre le Pecq. On admira le paysage, les travaux d'art, les wagons. Ce qui était le plus remarquable, c'était les « ferrures de choc » utiles pour les arrêts et s'appuyant sur un ressort horizontal placé sous la voiture, vers la moitié de sa longueur.

A la sortie de Paris, les ouvriers des chantiers étaient en ligne sur les bords du chemin, chapeau bas et un bouquet à la main.

Le canon tonnait à St Germain. La reine descendit de sa berline entre une haie de dragons et de gardes municipaux. Après un lunch servi par le baron James de Rothschild, qui avait fait transporter au Pecq ses porcelaines les plus rares, Sa Majesté reprit la route de Paris.

Les animaux eux-mêmes furent très impressionnés. « Les chevaux des dragons et des gardes municipaux se cabraient, effrayés de ce nouveau rival qui vomissait la flamme et la fumée et qui devait les remplacer un jour. »

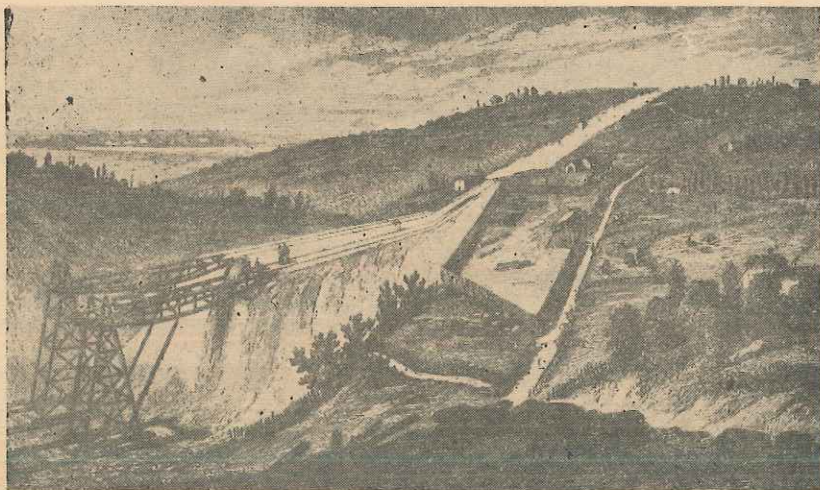
Voici ce qu'écrivait à ce sujet Jules Janin dans le « Moniteur », journal de l'époque :

« Paris vient de s'enrichir d'une nouvelle gloire. La même année qui « lui a donné l'obélisque de Louksor et l'Arc de Triomphe de l'Etoile, « lui donne encore un chemin de fer. Que dis-je : un chemin de fer ? « C'est toute la forêt de St Germain que Paris vient de conquérir, paisible conquête de l'industrie. Hier encore, ces vieux arbres, cet illustre « château, cette terrasse, l'orgueil et la gloire des Parisiens, du haut « de laquelle ils semblent contempler à loisir tous les royaumes du « monde : la ville et la forêt de St Germain, c'était un voyage ; aujourd'hui il ne s'agit que de sortir de sa maison ; c'est tout un monde que « nous venons de conquérir. »

Ce fut un événement considérable. Les mécontents étaient nombreux. Arago disait : « Dans les tunnels, on rencontre une température de 10° ; en venant d'en sortir, une de 30 à 40°. J'affirme, sans hésiter, que dans ce passage subit du froid au chaud, les personnes sujettes à la transpiration seront incommodées, qu'elles gagneront des pleurésies, des fluxions de poitrine, des catarrhes. »

Il prévoyait aussi « l'éclatement des chaudières sous les tunnels, l'affaissement des voûtes des tunnels et l'asphyxie des voyageurs par les gaz délétères ».

Thiers déclarait que le chemin de fer était un misérable joujou à peine pratique pour les minimes trajets, tout juste bon pour amuser les Parisiens, et sans avenir financier.



*Travaux de terrassement de la tranchée de Clamart, en 1840,
sur la ligne Paris-Versailles (rive gauche)*

Les Parisiens et la ligne

Le lendemain de l'inauguration, Parisiens et habitants de la banlieue voulurent voir fonctionner les locomotives. Les trains circulaient entre deux haies de spectateurs. Ce jour-là, les trains firent vingt fois le trajet, remorquant à chaque voyage 21 voitures à 48 places ; donc, plus de 18.000 personnes furent transportées ce jour-là par la ligne nouvelle. La Compagnie ne s'attendait pas à pareille affluence de voyageurs.

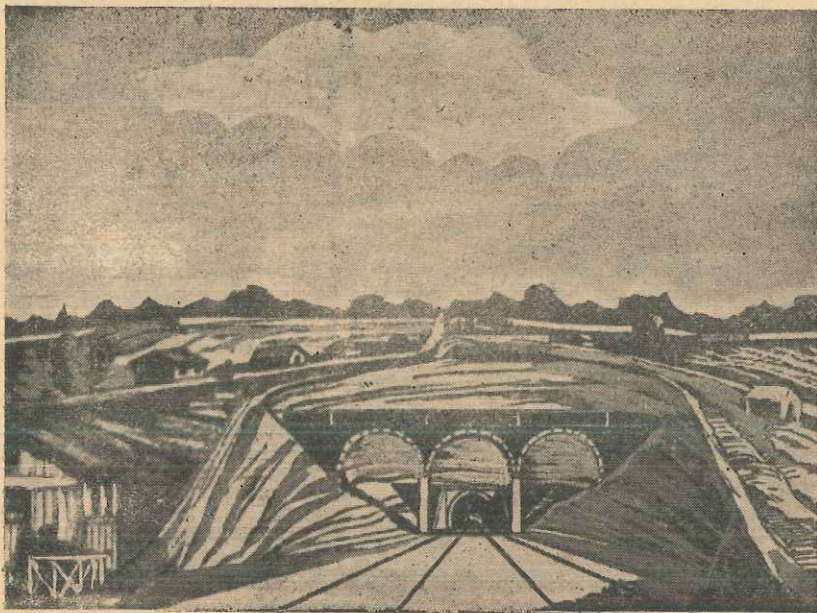
Le prix des places était de :

- 1 f. 60 en diligence, avec vitres aux fenêtres ;
- 1 f. 50 dans les wagons garnis, avec fenêtres grillagées ;
- 1 f. 50 dans les wagons simples, découverts.

Une seule locomotive remorquait à peine une dizaine de ces voitures, soit une cinquantaine de tonnes.

Actuellement, un train de voyageurs pèse en moyenne 500 tonnes.

La ligne ne fut prolongée jusqu'à St Germain qu'en 1847, car la montée a une forte inclinaison atteignant 35 m/m par m. (moyenne 20 à 25 m/m par m.) Pendant longtemps on n'arriva pas à résoudre le problème de la côte.



Tunnel de Saint-Cloud

Le chemin de fer de Paris à Versailles

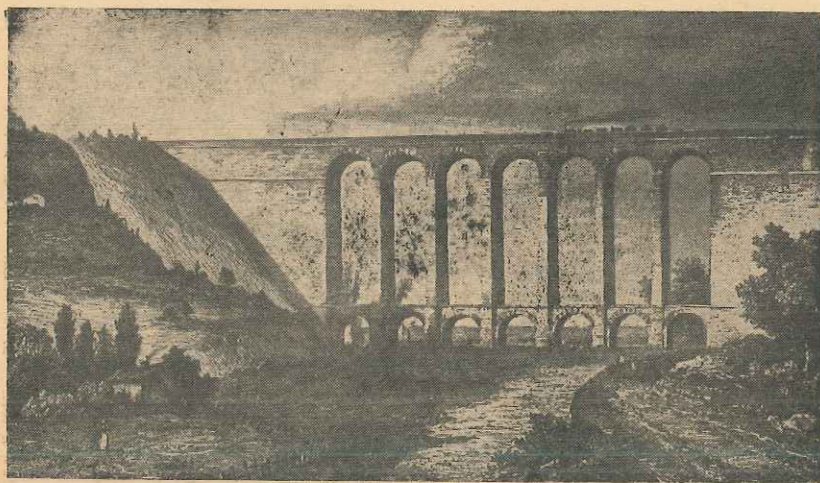
Versailles, après St Germain, fut reliée à Paris.

Après bien des discussions, les deux lignes de Paris à Versailles furent concédées, le 24 Mai 1837, pour 99 ans, l'une partant de la rive droite de la Seine (gare St Lazare) à MM. de Rothschild ; l'autre, partant de la rive gauche de la Seine, à M. Fould.

La ligne de Versailles, rive droite, traverse la Seine à Asnières, et va gagner les coteaux de Suresnes et de St Cloud. Elle fut de construction aisée.

Il n'y a qu'un tunnel court : celui de St Cloud.

Cette ligne fut ouverte le 2 Août 1839.



Viaduc de Meudon - Paris-Versailles (rive gauche)

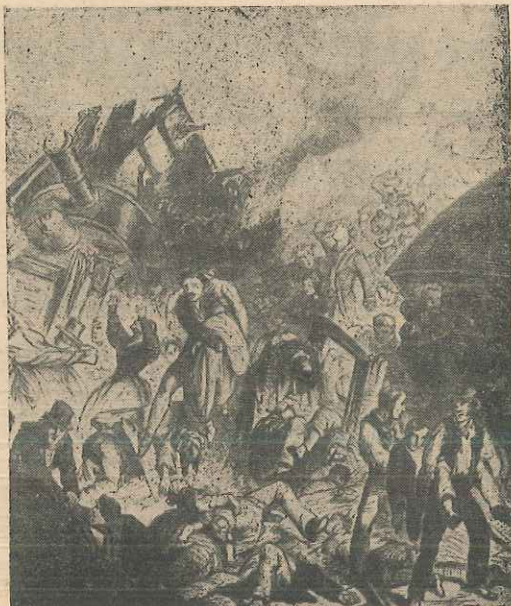
Paris-Versailles rive gauche

Pour la ligne partant de la rive gauche de la Seine et dite « Versailles-Rive gauche », il fallut construire une nouvelle gare nommée gare de l'Ouest, dans le quartier Montparnasse.

Le tracé de cette ligne nécessita un remarquable viaduc, grand travail interrompu par des glissements de terrain et terminé par Seguin.

Ce viaduc est maintenant centenaire. Remarquez l'illustration, reproduction d'un dessin de l'époque. Actuellement, une autre ligne de chemin de fer, de Versailles à Paris-Invalides, passe à droite, sous la première arche du viaduc. Une route est dans le fond du vallon. Partout sont construites des maisons, petites villas ouvrières de la banlieue.

La ligne de Versailles rive gauche, ouverte au public le 10 Septembre 1840, fut le théâtre d'une terrible catastrophe le 8 Mai 1842.



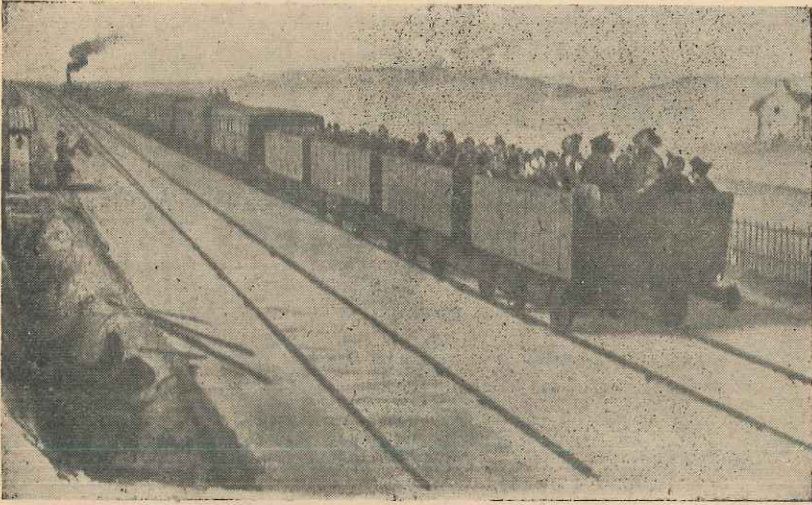
Catastrophe du 8 mai 1842

La première catastrophe de chemin de fer

C'était un Dimanche, jour de fête au château de Versailles. Après avoir admiré les jets d'eau dans le parc, les Parisiens, en fin d'après-midi, regagnaient leur domicile. Les trains, bondés de voyageurs, se succédaient de demi-heure en demi-heure. A 17 h. 30, un train quitta Versailles, remorqué par deux locomotives placées en tête à la suite l'une de l'autre. La première était la petite Mathieu-Murray, puis venait une machine plus grande, à six roues. Ce convoi transportait 500 personnes, réparties en 18 wagons : 2 découverts, 3 diligences (nom donné alors aux voitures de 1^{re} classe) et 13 wagons de 2^e classe. La locomotive Mathieu-Murray n'avait fait que 6 voyages ce jour-là et s'était reposée entre chacun d'eux.

La vitesse du train était d'environ 40 km. heure. A la tranchée de Bellevue, à 6 heures moins le quart, l'essieu avant de la petite locomotive se rompit. Elle chemina encore pendant 60 mètres et vint frapper le talus de la tranchée au fond de laquelle le chemin de fer est encaissé. La grande locomotive fut renversée et les wagons vinrent se briser sur elle.

Le coke des foyers provoqua l'incendie des wagons de bois. Les malheureux voyageurs, enfermés à clé dans les voitures, selon l'usage du temps, ne purent s'enfuir. Il y eut 49 victimes, parmi lesquelles le contre-amiral Dumont d'Urville, sa femme et son fils de 14 ans. (Ce marin avait commandé deux expéditions autour du monde. Il avait affronté des dangers de toutes sortes. Il vint périr misérablement dans une courte excursion faite pour son plaisir.)



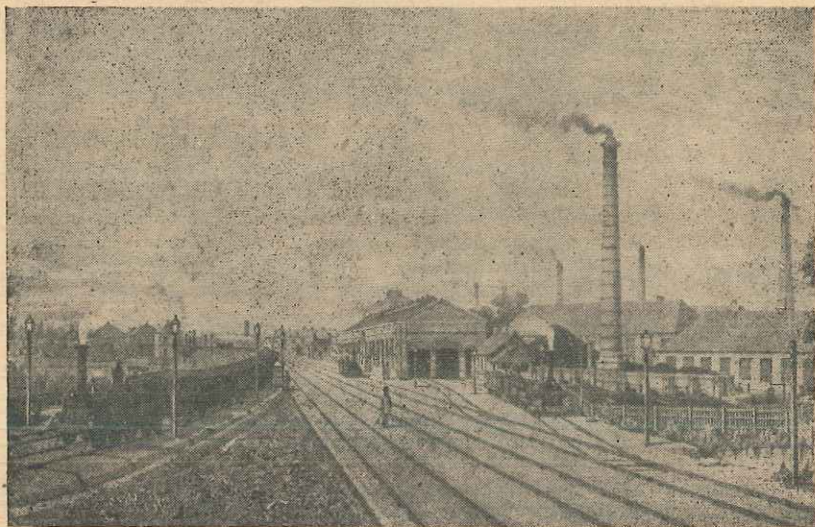
Chemin de fer de Paris à Orléans avant 1850

Le chemin de fer de Paris à Orléans et de Paris à Rouen

Les chemins de fer de Paris à St Germain et de Paris à Versailles, qui bénéficièrent de l'engouement des Parisiens, ne pouvaient prétendre au trafic des marchandises. Ils étaient d'une valeur limitée. Aussi est-ce avec un vif intérêt que furent accueillies les deux grandes lignes de Paris à Rouen et de Paris à Orléans. La construction fut décidée en 1838 (6 et 7 Juillet) et elles furent inaugurées les 2 et 3 Mai 1843.

Le 2 Mai 1843, quatre trains, dont un emmenant les Ducs de Nemours et de Montpensier, partaient de Paris pour Orléans et en revenaient le soir même, ayant accompli le premier grand trajet au départ de la capitale.

Le lendemain, les princes inauguraient la ligne de Paris à Rouen. Les fêtes donnèrent lieu à un curieux banquet : « Un bœuf entier a été servi rôti à six cents ouvriers qui venaient de mettre la dernière main au pont de Maisons sur la Seine. Monsieur Lafitte présidait ce banquet (d'où le nom, sans doute, de Maisons-Lafitte).



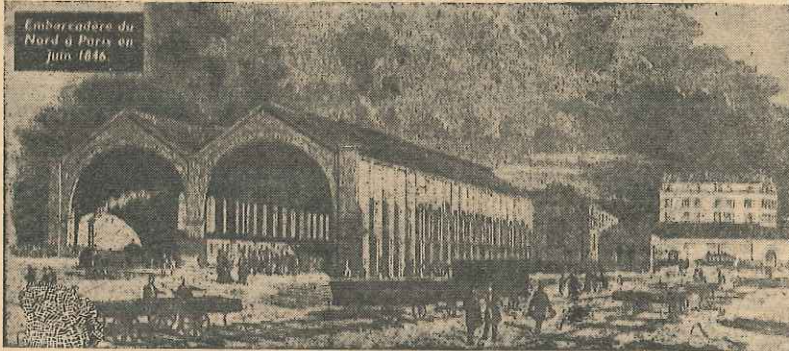
L'atelier Buddicom à Sotteville, près de Rouen, vers 1845

Quelques détails sur les chemins de fer du Nord

La fondation : En vertu d'une ordonnance royale du 20 Septembre 1845, MM. de Rothschild frères, Hollinger et Cie, Charles Lafitte, Blount et Cie, fondèrent la Cie du Chemin de fer du Nord, au capital de 200 millions, divisés en 400.000 actions de 500 francs.

L'un des premiers soins de la Compagnie fut d'acheter du matériel : locomotives, voitures et wagons.

Notons que depuis sa fondation jusqu'à la S.N.C.F., 100 ans plus tard, le Nord n'allait avoir que trois présidents, trois barons de Rothschild. Cette puissante société prit rapidement un essor considérable : assurant les liaisons dans la région de France la plus riche, assurant d'importantes relations internationales, le réseau du Nord était peut-être le plus prospère des réseaux français.



Cliché de la revue "Notre Métier"

La gare de Paris-Nord

Pour la construction de la première gare, 40.000 m² de superficie avaient été pris, vers 1845, sur l'enclos St Lazare, l'un des plus vastes de Paris, qui faisait partie de la léproserie nommée St Ladre et qui, vers 1821, fut disposée en rues et commença à se couvrir de maisons.

Cette première gare se révéla vite trop petite. Elle fut remplacée, en 1864, par la gare actuelle, qui fut considérée, à cette époque, comme un monument exceptionnel.

Un règlement type : Jusqu'à la date du 16 Juin 1846, le chemin de fer du Nord n'avait assuré qu'un service réduit. Voici quelques articles du règlement destiné aux mécaniciens :

« ART. 3. — Chaque mécanicien sera chargé de la conduite de sa machine ; jusqu'au moment où il connaîtra suffisamment la voie, il sera accompagné par un autre mécanicien habitué à parcourir la ligne.

« ART. 4. — Lorsqu'ils ne seront plus en service sur la ligne, les mécaniciens travailleront à l'atelier ou à la gare.

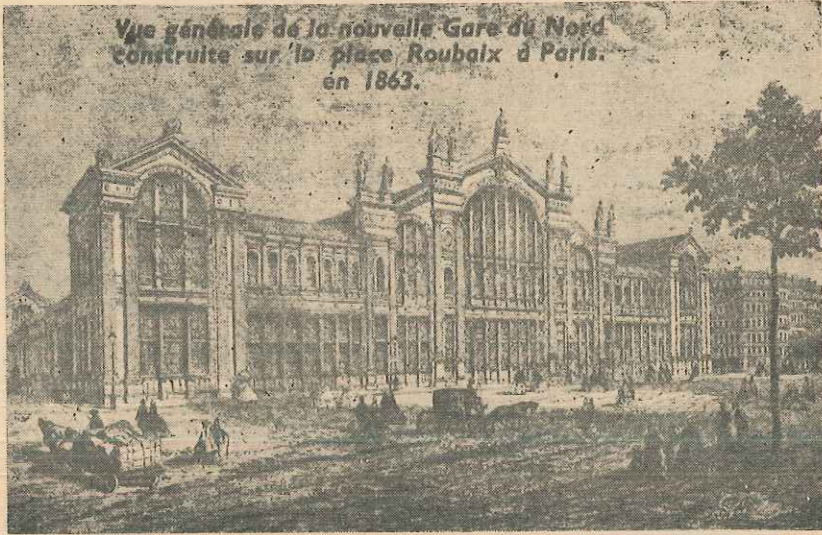
« ART. 7. — Les machines ne devront aborder les stations en construction et les changements de voie qu'à très petite vitesse, de manière à pouvoir arrêter très promptement dans le cas où la voie serait encombrée ou les aiguilles mal tournées.

« ART. 8. — La vitesse devra être sensiblement uniforme pendant la marche ; elle ne devra pas dépasser, à moins d'ordre spécial des ingénieurs :

entre Paris et Creil, 40 kms à l'heure,
Creil et Breteuil, 30 kms,
Breteuil et Amiens, 40 kms.

en ayant soin de ralentir dans tous les mauvais passages.

« ART. 10. — Les mécaniciens et chauffeurs devront s'occuper exclusivement de la conduite de la machine. Toute conversation étrangère au service leur est interdite.



Cliché de la revue " Notre Métier "

Exemple de développement d'un réseau

Les 13-14 Juin 1846 fut inaugurée la ligne Paris-Lille-Bruxelles. Cette inauguration fut l'occasion d'un grand banquet à Lille et d'un bal « magnifique » dans le hall de la gare de Bruxelles.

Le réseau du Nord se développa rapidement (voir les cartes). La richesse du pays et la position géographique motivent et expliquent la rapidité de ce développement :

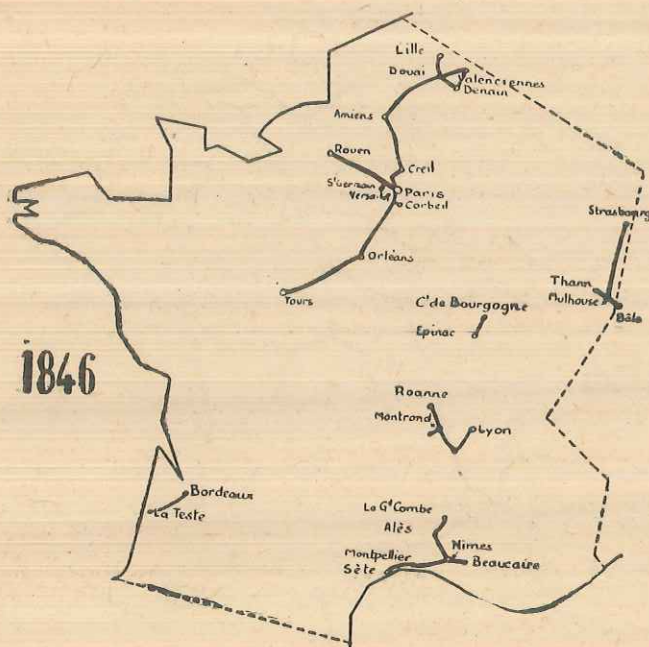
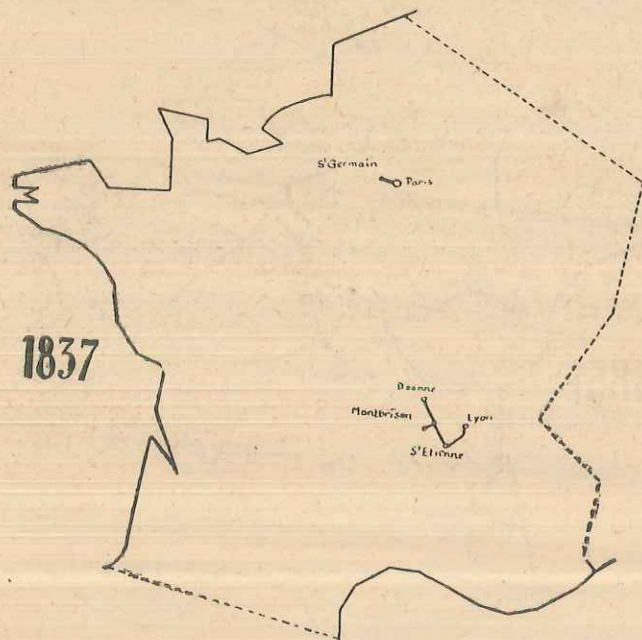
1848	338 km.
1869	1832 km.
1880	2157 km.
1900	3782 km.
1913	3833 km.

Les autres réseaux ont un développement parallèle, mais moins intensif que celui du réseau du Nord.

En 1837, à la Chambre des Députés, dans un discours où il demandait la création de la ligne Paris-Bruxelles, Lamartine avait attaqué fortement les Compagnies de Chemins de Fer, qu'il accusait de vouloir devenir « maîtresses du Gouvernement et des Chambres avant 10 ans ».

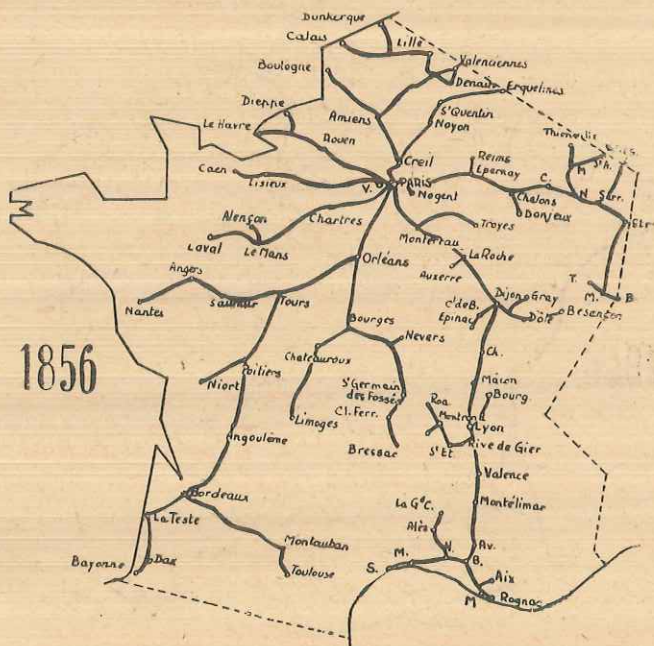
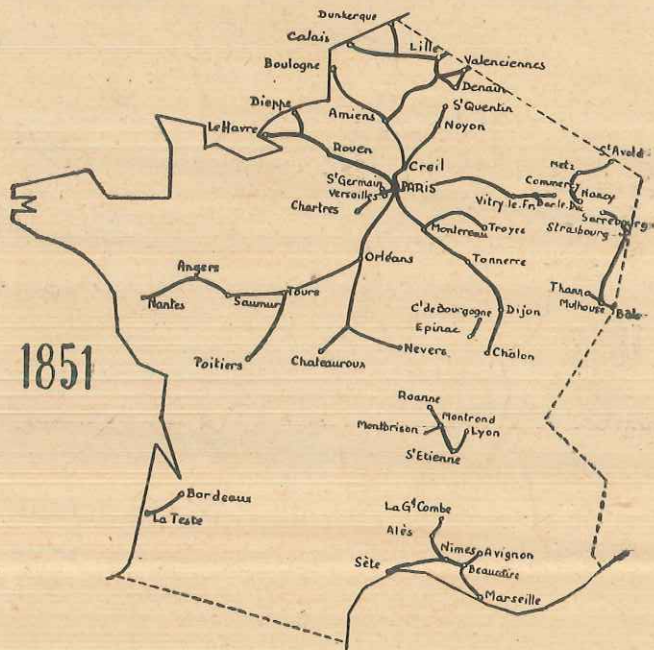
« Les compagnies nous feront des chemins aristocratiques dont le peuple sera exclu... L'Etat vous fera des voies démocratiques où tout le monde circulera aux frais de tout le monde. »

Les différentes phases du développement ferroviaire français



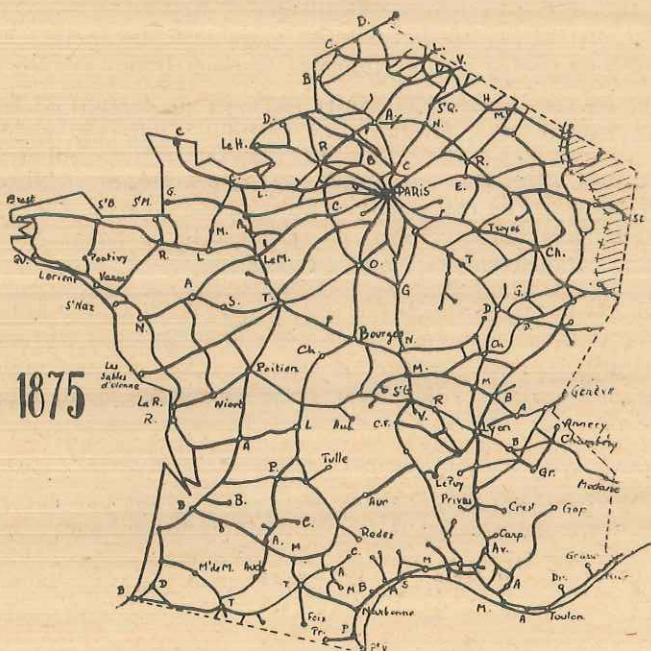
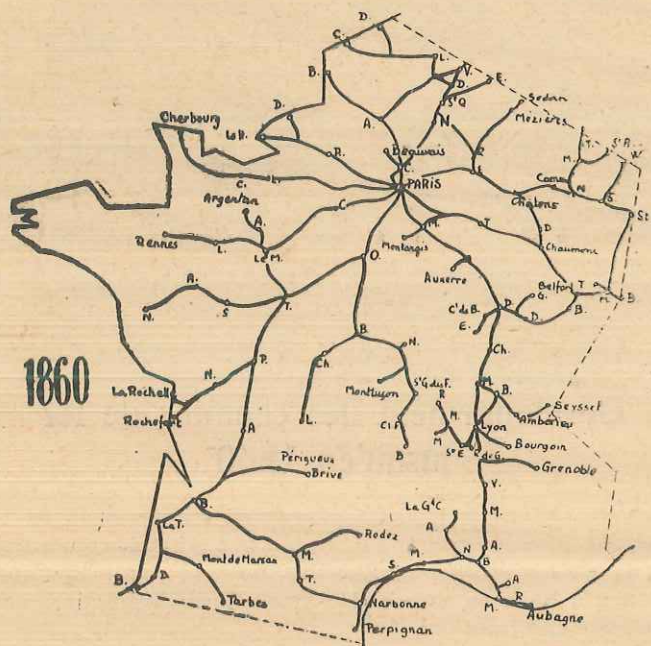
(D'après des documents de M. L.-M. Jouffroy)

Les différentes phases du développement ferroviaire français



(D'après des documents de M. L.-M. Jouffroy)

Les différentes phases du développement ferroviaire français



(D'après des documents de M. L.-M. Jouffroy)



La gare de Mulhouse vers 1850

Développement des chemins de fer jusqu'en 1860

En 1839, fut ouverte la ligne de Mulhouse à Thann, construite par un industriel de Mulhouse, Nicolas Kœchlin, puis, peu de temps après, celle de Strasbourg à Bâle, en Suisse (140 kms). C'est la première voie ferrée qui eût traversé une frontière.

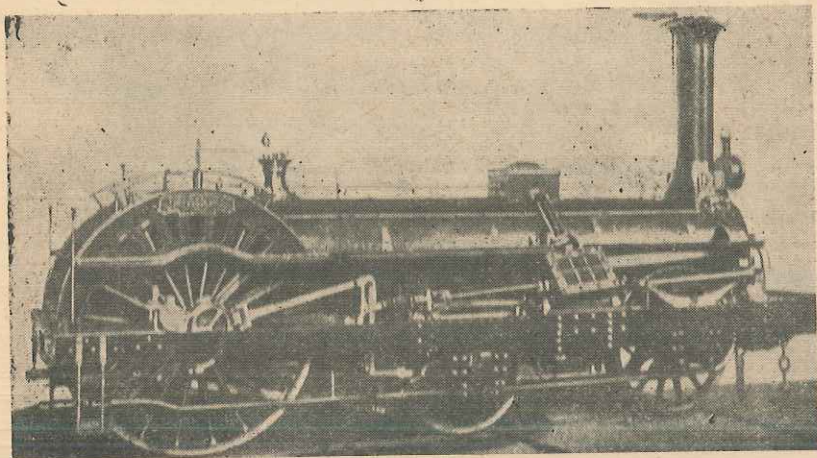
Il faut signaler aussi : Alès à Beaucaire — Epinac au canal de Bourgogne — et surtout Montpellier-Sète en mars 1839. Le chemin de fer du Nord commença par la grande ligne de Paris à Douai et Lille en 1846.

Observez les cartes. En 1856, toutes les voies de chemin de fer importantes sont rayonnantes, formant une véritable étoile autour de Paris.

Aucune idée directrice ne paraît avoir présidé au développement ferroviaire français. Le rail semble n'avoir pensé qu'à doubler les routes et les canaux, abandonnant ainsi la grande idée de Seguin, qui faisait des trains le complément des voies navigables.

En 1851 existait un trou de 500 kms entre Tonnerre et Avignon, et, à cette date, la fameuse « malle des Indes » abandonna la traversée de la France et prit la route Trieste-Anvers. La carte montre, qu'en 1856, aucune de nos grandes villes, sauf Brest et Rennes, n'était privée de chemin de fer.

La route de Paris à Marseille n'offrait plus qu'un inconvénient : la traversée de Lyon, car le tunnel de Fourvière n'était pas encore percé, et pour le trajet en voiture il fallait compter deux heures.



La locomotive Crampton

La Crampton en 1849

Un ingénieur anglais, T. R. Crampton, établit pour la France une locomotive de vitesse.

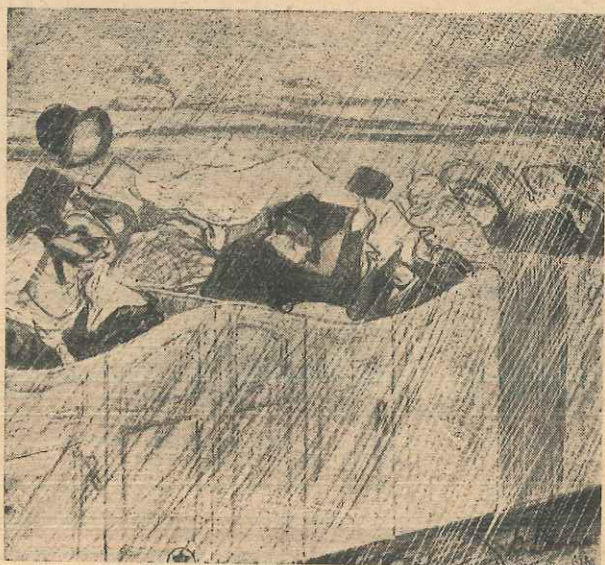
Elle était munie de tous les perfectionnements connus à l'époque. Très basse, très longue, avec un centre de gravité surbaissé, elle reposait sur deux essieux porteurs et un essieu moteur en arrière de la boîte à feu. Les roues motrices avaient 2 m. 10 à 2 m. 30 de diamètre.

Ces machines avaient une grande stabilité à toutes les allures. Elles pouvaient atteindre aisément la vitesse de 120 kms.

De 1850 à 1864, 300 Crampton furent construites pour les réseaux du Nord, de l'Est, du P.L.M.

En 1855, l'une d'entre elles, remorquant deux voitures de 7 tonnes, ramena à 100 km. à l'heure Napoléon III, brusquement rappelé dans la capitale, de Marseille à Paris.

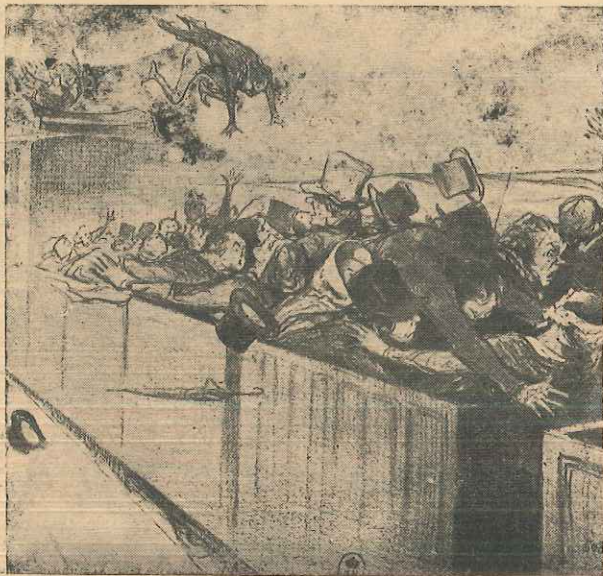
La Crampton, appelée aussi « la Coureuse », dut céder la place à des locomotives plus fortes. Avant de disparaître, elle prit part à un concours organisé par le P.L.M. en 1889 et remorqua 157 tonnes à 144 km. heure.



(DESSIN DE DAUMIER)

UN VOYAGE D'AGREMENT DE PARIS A ORLEANS

— Saperlotte, quelle trempée !... Il ne m'arrivera plus de prendre un wagon non couvert quand le ciel l'est beaucoup trop !

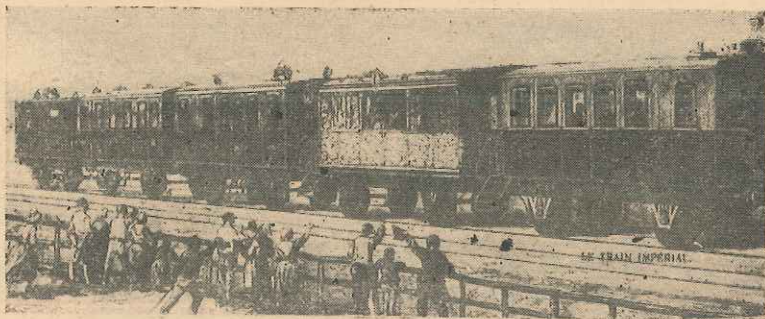


(DESSIN DE DAUMIER)

IMPRESSIONS ET COMPRESSIONS DE VOYAGE

— Ah ! miséricorde, nous sommes tous perdus.

— Eh ! non, c'est tout bonnement le convoi qui se remet en marche... du moment où la machine va en avant, les voyageurs vont en arrière... c'est connu !



Le train impérial (1853) - Les voitures

Les voyages jusqu'en 1860

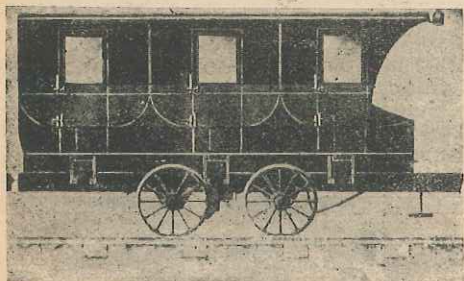
Les voyages, jusqu'en 1860, étaient longs et peu confortables. Les voyageurs n'étaient même pas à l'abri des intempéries.

Le train de Paris-Orléans : Les dessins de Daumier présentent de façon plaisante les plaisirs des voyages en chemin de fer à cette époque.

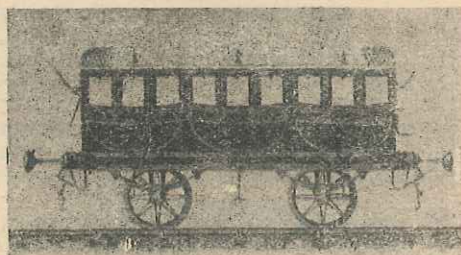
Observez les photos des voitures ci-contre depuis 1835 jusqu'en 1854. Les premiers wagons de luxe n'ont pas même de ressort !

Les voitures de 3^e classe n'ont eu un toit que vers 1850.

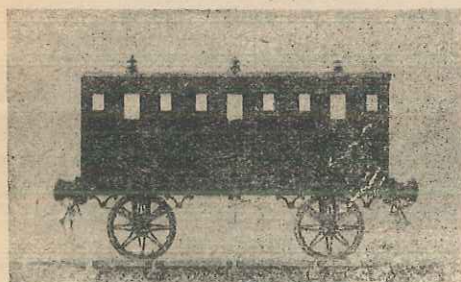
Rétrospective des voitures



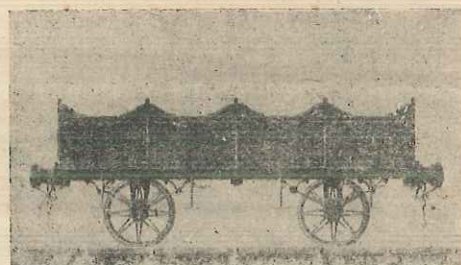
La première voiture sur le chemin de fer de Saint-Etienne à Andrézieux (1835)



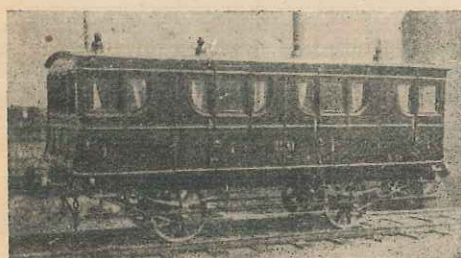
Voiture de première classe (1840)



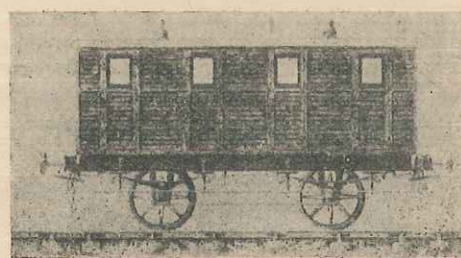
Voiture de deuxième classe (1840)



Voiture de troisième classe (1840)



*Voiture de première classe (1852)
(deux compartiments et deux coupés)
L'éclairage était assuré par des lampes à huile*



*Voiture de troisième classe (1854)
(quatre compartiments, quarante places)*

La « Lison » (1857)

La « Lison », chantée par Zola dans « La Bête Humaine », a été construite en 1857. (Voir cliché page 23).

« C'était une de ces machines d'express à deux essieux couplés, d'une élégance fine et géante avec ses grandes roues légères réunies par des bras d'acier, son poitrail large, ses reins allongés et puissants, toute cette logique et toute cette certitude qui font la beauté souveraine des êtres de métal, la précision dans la force. Ainsi que les autres machines de la Compagnie de l'Ouest, en dehors du numéro qui la désignait, elle portait le nom d'une gare, celui de Lison, une station du Cotentin.

.....

La mort de la « Lison »

Et la Lison, fumante, soufflante, vint taper contre le fardier, du poids énorme des treize wagons qu'elle trainait. On entendit le broiement de la machine contre les pierres, un écrasement sourd terminé par un cri d'agonie. « La Lison », éventrée, culbutait à gauche, par dessus le fardier.

.....

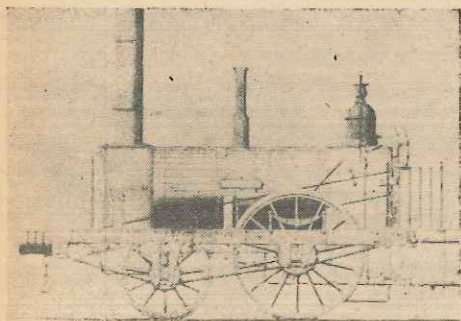
On n'entendait plus, on ne voyait plus. « La Lison », renversée sur les reins, le ventre ouvert, perdait sa vapeur par les robinets arrachés, les tuyaux crevés, en des souffles qui grondaient, pareils à des râles furieux de géante. Une haleine blanche en sortait, inépuisable, roulant d'épais tourbillons au ras du sol ; pendant que du foyer, les braises tombées, rouges comme le sang même de ses entrailles, ajoutaient leurs fumées noires. La cheminée, dans la violence du choc, était entrée en terre ; à l'endroit où il avait porté, le châssis s'était rompu ; et les roues en l'air, semblable à une cavale monstrueuse, décousue par quelque formidable coup de corne, la Lison montrait ses bielles tordues, ses cylindres cassés, ses tiroirs et leurs excentriques écrasés, toute une affreuse plaie baillant au plein air, par où l'âme continuait de sortir, avec un fracas d'enragée au désespoir.

.....

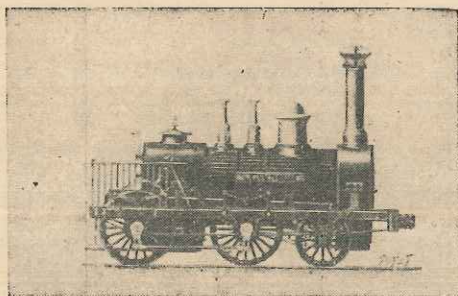
La géante éventrée s'apaisa encore, s'endormit peu à peu d'un sommeil très doux, finit par se taire. Elle était morte. » ...

E. ZOLA (*La Bête humaine*)..

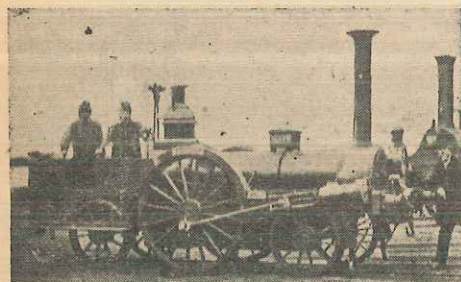
Quelques locomotives célèbres de 1830 à 1860



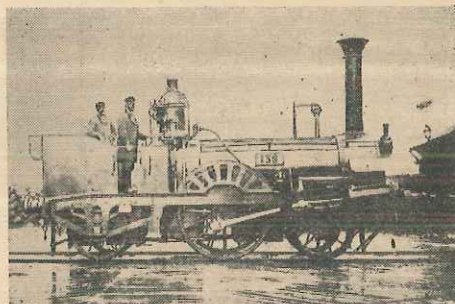
LA JACKSON (1837)



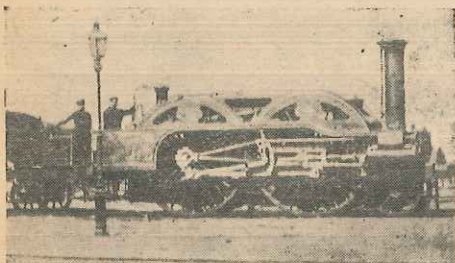
LA VICTORIEUSE (1838)
Deux essieux couplés. Construite par Stephenson. Utilisée sur la ligne de Versailles (rive droite)



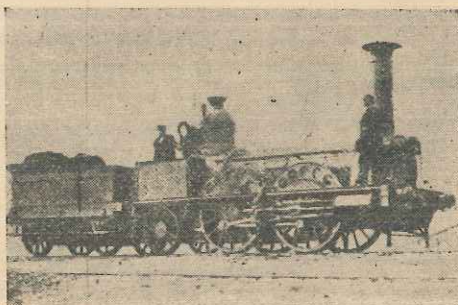
LA PETITE (1839)
Observez les grandes dimensions de la roue motrice, afin d'augmenter la vitesse



LA BUDDICOM (1844)
Construite à Sotteville près Rouen. Puissance : 250 CV. Vitesse atteinte : 80 km.-h.



L'AIGLE (1855)



LA LISON (1857)

Notre collection « *Enfantines* »

(Série de brochures entièrement écrites et illustrées par des enfants)
L'une..... 11 fr. — Collect. complète : remise 5 %



Liste complète des numéros parus

1. Histoire d'un petit garçon dans la montagne. — 2. Les deux petits réameurs.
- 3. Récréations. (Poèmes d'enfant). — 4. La mine et les mineurs. — 5. Il était une fois... — 6. Histoire de bêtes. — 7. La si grande fête. — 8. Au pays de la soierie.
- 9. Au coin du feu. — 10. François, le petit berger. — 11. Les charbonniers. — 12. Les aventures de quatre gars. — 13. A travers mon enfance. — 14. A la pointe de Trévignon. — 15. Contes du soir. — 16. A l'Institution moderne. — 17. Le journal du malade. — 18. La mort de Toby. — 19. Gais compagnons. — 20. La peine des enfants. — 21. Yves, le petit mousse. — 22. Emigrants. — 23. Les petits pêcheurs.
- 24. Quenouilles et fuseaux. — 25. Le petit chat qui ne veut pas mourir. — 26. ... Malin et demi. — 27. Métayers. — 28. Bibi, l'oie périgourdine. — 29. La bête aux sept têtes. — 30. Au pays de l'antimoine. — 31. Maria Sabatier. — 32. Que sais-tu ? — 33. En forêt. — 34. L'oiseau qui fut trouvé mort. — 35. Diables. — 36. Le Tienne. — 37. Corbeaux. — 38. Notre Coopérative. — 39. Barbe-Rousse. — 40. Chômage. — 41. Pétoule. — 42. Pierre-la-Chique. — 43. Le mariage de Niço. — 44. Histoire du chanvre. — 45. La farce du paysan. — 46. La famille Loiseau-Loiseau en 1830. — 47. La Misère (contes). — 48. Les contrebandiers. — 49. Un déménagement compliqué. — 50. Arrière, les canons ! — 51. La plaine est vaste comme une mer. — 52. Musicien de la Famine (contes). — 53. Dans la mare du Beau Rosier. — 54. La Fleur d'Argent. — 55. Au Pays des Neiges. — 56. Le Pec. — 57. L'École d'Autrefois. — 58. Histoire de Blanchet. — 59. Bêtes sauvages. — 60. Les Louées. — 61. Firmin. — 62. La Naissance des Jours (contes). — 63. Anes et Mulets. — 64. Sans Asiles... — 65. Ecoute, Pépée... — 66. Grand-mère m'a dit... — 67. Halte à la douane !... — 68. Histoires de Marins. — 69. Longue queue, plume d'or. — 70. Grèves. — 71. Au bord de l'eau. — 72. Les deux Perdreaux. — 73. La petite fille perdue dans la montagne. — 74. Conte d'une petite fille qui s'était cassé la jambe. — 75. Sur le Rhône. — 76. Christophe. — 77. Pâtre en Auvergne. — 78. Les Hurdes. — 79. Nouvelles aventures de Coco. — 80. Au bord du lac. — 81. Histoire de Porsogne. — 82. Six petits enfants allaient chercher des figues... — 83. En gardant. — 84. Barbichon, le lièvre malin. — 85. Saute-Rocher, le petit chamois de la montagne. — 86. Petit réfugié d'Espagne... — 87. Nomades. — 88. Vacher du Lozère. — 89. Les Enfants de Coco. — 90. Ils jouaient... — 91. Fatma raconte. — 92. Les Montagnettes. — 93. Joie du monde. — 94. Crimes. — 95. Diouf Sambou, enfant du Sénégal. — 96. La Mer. — 97. Houillos ou la découverte de la houille. — 98. Le Ramadan. — 99. Biquette. — 100. Tim et Grain d'Orge. — 101. Ame d'enfant. — 102. Les aventures de cinq Marcassins. — 103. Lettres de — 101. Ame d'enfant. — 102. Les aventures de cinq Marcassins. — 103. Lettres du Sénégal. — 104. Merlin-Merlot. — 105. Les têtards des Bérudières. — 106. L'exode. — 107. Goupil le Renard. — 108. L'occupation. — 109. Conte de la Forêt. — 110. Les bombes sur la France. — 111. La fontaine qui ne voulait pas couler. — 112. Chantons le Mai. — 113. Rosée du matin. — 114. En faisant rouler sa noix. — 115. Purs mensonges. — 116. Pike, la Perche. — 117. Déporté. — 118. La Mésange Bleutée. — 119. Le Maquis Enfantin. — 120. L'Escargot Jaune et Gris. — 121. Premier Avril. — 122. Au temps des bergers. — 123. Vercors. — 124. Marie-Fraise des Bois. — 125. Les Triolets. — 126. Bour, le petit âne lunatique. — 127. Ah ! le beau lapin. — 128. Le pauvre Benjamin. — 129. La nuit de Noël. — 130. Marquise. — 131. La Pocera. — 132. Au temps où les fleurs volaient. — 133. Romain. — 134. Flo-Flo l'Ecureuil. — 135. Saisons. — 136. Kriska le pêcheur. — 137. Long-Museau. — 138. Roy Louys Unziesme.

ENCYCLOPEDIE SCOLAIRE
COOPERATIVE

**BIBLIOTHÈQUE
DE TRAVAIL**

Pour travailler, les adultes utilisent les Bibliothèques.

Nous voulons, nous aussi, pour le travail de nos élèves dans nos classes modernes, des fichiers abondants et une BIBLIOTHÈQUE DE TRAVAIL adaptée à nos besoins.

Mais cette Bibliothèque, seuls des Instituteurs, à même leur classe, peuvent la préparer et l'enrichir.

Achetez nos brochures Bibliothèque de Travail !

Collaborez à nos Commissions de travail pour la réalisation de votre B. T., section de notre grande encyclopédie scolaire coopérative.