

Zeitschrift: Le pays du dimanche
Herausgeber: Le pays du dimanche
Band: 7 (1904)
Heft: 4

Artikel: Trains sans rails
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-253696>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 04.02.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

et le troue; tout ce qui est soigné dure, ce qui est négligé s'use vite et demande constamment à être renouvelé. Il est effrayant de considérer le coulage d'un intérieur mal tenu: le mari gagne beaucoup, apporte dans sa maison tout le fruit de son labeur, mais cette maison est un gouffre qui engloutit tout: c'est le fameux tonneau des Danaïdes, et la misère est là qui guette sa proie, n'attend qu'un jour de maladie ou de chômage pour fondre sur ces infortunes.

Toute l'éducation de la jeune fille devrait tendre vers cette science de l'économie domestique; physique, chimie, histoire naturelle, hygiène, devraient s'appliquer directement à la tenue d'une maison. On devrait inculquer à la jeune fille le respect et l'amour des petites choses dont la vie est faite.

Propreté, activité, économie, voilà les qualités nécessaires à une maîtresse de maison. On ne saurait trop répéter que les petits ruisseaux font les grandes rivières et que toute notre vie est faite de détails, de petits riens constituant un fait qui devient notre bonheur ou notre malheur, notre richesse ou notre ruine.

TRAINS SANS RAILS

Encore une nouveauté!

Un rédacteur du « Petit Journal » a pu causer avec l'inventeur des trains sans rails, le colonel Renard, qui, sans bruit, sans réclame, travaille patiemment dans son parc de Chalais:

« Depuis quelque temps, on a pu voir évoluer sur les routes des environs de Paris, surtout entre Meudon, Saint-Cloud et Versailles, un train sans rails qui gravissait, avec la plus grande facilité, toutes les côtes, circulait avec une remarquable aisance dans les méandres les plus sinuieux et traversait, à l'étonnement général, les villages les plus mal pavés de la banlieue parisienne.

« C'était un train de 35 tonnes, construit d'après les indications du colonel Renard, directeur de l'établissement d'aérostation militaire de Chalais, qui se reposait de ses études sur la navigation aérienne en cherchant à résoudre le problème des trains sans rails.

« Les premières expériences ont donné les meilleurs résultats. M. Michel Lévy nous l'a dit, hier, à l'Académie des sciences. Aussi, était-il intéressant de voir le colonel Renard, que nous avons eu le plaisir de rencontrer et qui s'est prêté avec la meilleure grâce à notre interview.

« — En effet, nous a dit le savant officier, nous avons fait des essais des trains sans rails qui nous paraissent très satisfaisants. Le système de ces trains est à propulsion continue, et leur caractère essentiel est que la locomotive n'est plus un tracteur.

« Comment, une locomotive qui n'est plus un tracteur! A quoi sert-elle donc, alors? Le colonel Renard nous l'explique.

« — Entendons-nous: la locomotive devient une simple usine de force distribuée à toutes les voitures qui deviennent automobiles... comment dirai-je?... par délégation; oui, c'est le mot, bien qu'il ne soit pas technique, qui exprime le mieux ma pensée.

« Mais les trains sans rails ont d'autres avantages que le colonel nous énumère:

« Le colonel nous a répondu que, pour le moment, tout ce qu'il pouvait ajouter était que les trains sans rails n'employaient pas l'électricité, que la transmis-

sion d'énergie était purement mécanique et qu'avant d'expliquer plus complètement son invention, il convenait d'attendre les résultats d'une autre expérience qui se fera prochainement sur la place de la Concorde et peut-être même sur les grands boulevards.

« — Avec eux, dit-il, plus de préoccupations en ce qui concerne l'adhérence de la locomotive, puisqu'elle ne traîne plus les voitures, qui se traînent elles-mêmes, ce qui fait qu'on en arrive à cette conclusion qu'une voiture légère de course de 50 à 60 chevaux, pesant 12 à 1500 kilos, peut traîner 20 tonnes dans toutes les pentes qui se rencontrent sur nos routes et chemins.

« Toute apparence de poids lourd disparaît, en effet, dans un semblable matériel, où toutes les voitures, y compris les locomotives, peuvent être aussi légères qu'on le désire.

« — Et comment, mon colonel, avec un train de sept ou huit voitures, avez-vous pu évoluer dans les tournants des chemins avec autant de facilité?

« — Justement, c'est le second point sur lequel ont porté mes recherches; elles m'ont fait obtenir le tournant correct. Cette propriété consiste en ce fait que toutes les voitures passent sur la piste de la locomotive avec une scrupuleuse fidélité, quelle que soit la longueur du train, absolument comme si cette locomotive avait posé des rails sur la route.

Nous aurions désiré avoir des renseignements plus précis encore sur les trains Renard, qui peuvent non seulement rendre de grands services en temps de guerre, mais aussi à la locomotive particulière.

CONSEILS DU MÉDECIN

Contre l'éternûment. — Contre l'éternûment, le procédé suivant a l'avantage d'être extrêmement simple:

Dès qu'on éprouve le petit chatouillement avant-coureur d'une explosion nasale, appuyez vite l'index sur la paroi correspondante de la racine du nez, et de l'autre main comprimez le coin de l'œil jusqu'à ce que la sensation éprouvée ait disparu. — C'est tout.

* * *

Corps étranger dans l'œil. — Bestiole, poussière de charbon, débris de plâtre, grain de sable, éclat de métal ou de pierre pénétrant dans l'œil, peuvent amener parfois une inflammation grave. Si l'on n'a rien sous la main, le meilleur est de tenir l'œil fermé, absolument, et sans y toucher. Si l'on a de l'huile d'olive, en faire tomber une goutte sous la paupière, et remuer doucement le globe de l'œil en dirigeant son regard aux quatre points cardinaux; l'huile entraîne le corpuscule au coin de l'œil, d'où il est facile de le faire glisser avec l'huile.

* * *

Le diabète anéanti par l'eucalyptus. — Infusion de feuilles d'eucalyptus (une cuillerée de feuilles séchées pour 200 grammes d'eau) pour tuer le diabète. — Le remède, après avoir été aussi australien, pays des eucalyptus, arrive maintenant de Glasgow, où 15 diabétiques expérimentés auraient été améliorés en buvant deux fois le jour. — Décidément, les remèdes simples nous menacent.

* * *

Le thé de feuilles de fraisier. — On signale que les feuilles du petit fraisier des bois, lorsqu'elles sont convenablement séchées et infusées, donnent une boisson dont la saveur se rapproche assez de celle du thé chinois.

* * *