

Lettre Patoise

Autor(en): **[s.n.]**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Le pays du dimanche**

Band (Jahr): **2 (1907)**

Heft 55

PDF erstellt am: **07.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-256813>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Le véritable vainqueur des vaillants co-saques ne serait donc que la « patte de cor-beau » !

* * *

Les plus gros aimant du monde. — L'électro-aimant s'a, prête à révolutionner plusieurs branches de l'industrie. Dans les grandes usines métallurgiques, on construisait jusqu'ici de puis antérieures à vapeur dont on se servait pour soulever et manœuvrer les pièces les plus pesantes, par exemple les plaques de blindage. Aux Etats Unis, on les remplace rapidement par des électro-aimants.

Avant tout, l'industrie cherche à économiser le temps et la main-d'œuvre. Avec les grues actuellement en usage, il faut entourer de chaînes et de cordes la pièce à soulever, pour l'attacher au crampon, opération qui occupe deux ou trois ouvriers. Avec l'électro-aimant, un seul homme est nécessaire.

L'ouvrier n'a qu'à appuyer sur un levier pour faire descendre l'électro-aimant et le mettre en contact avec la pièce qu'il s'agit de transporter dans une autre partie de l'usine. Il appuie sur un bouton ; le courant s'établit ; en deux ou trois secondes, l'aimant est assez chargé d'électricité pour pouvoir soulever la pièce.

La grue est alors mise en mouvement ; la charge est transportée et déposée à l'endroit voulu ; le courant est interrompu ; et l'électro-aimant est prêt à entreprendre une nouvelle besogne. Le plus puissant électro-aimant qu'on ait construit jusqu'ici pour les transports des lourdes pièces dans l'intérieur d'une usine, fonctionne dans un grand établissement métallurgique de Philadelphie.

* * *

La robe nuptiale. — Les jeunes mariées savent-elles que c'est à l'une des plus jolies reines de France qu'elles doivent la virgine blancheur de leur robe nuptiale ?

La première robe de mariage blanche fut en effet portée par Marie Stuart en 1558 lorsqu'elle épousa François II, et ce n'est qu'à la fin du dix-septième siècle que l'usage s'en généralisa.

La jolie reine écossaise n'avait même pas osé rompre complètement avec la tradition, car à sa robe de brocard blanc elle avait ajouté un superbe manteau de cour en velours de Perse bleu pâle, dont de nombreux pages portaient la traîne longue de six mètres.

* * *

Cyclistes aveugles. — Il n'est peut-être pas d'individus qui méritent plus notre sollicitude que les aveugles, et ce sera un des titres glorieux du siècle passé d'avoir pu apprendre à lire et à écrire à ces déshérités de la nature. Mais les besoins de l'homme ne se bornent point là. Le développement intense des sports à notre époque suffirait à le prouver amplement. La culture physique est aussi indispensable que la culture intellectuelle. Faire en sorte que les aveugles, malgré leur infirmité, puissent se livrer à des exercices corporels, est une très généreuse idée qui mérite d'être encouragée, et nos lecteurs apprendront peut-être avec surprise que beaucoup d'entre eux sont des cyclistes accomplis.

Il y a aussi, parmi eux, d'excellents gymnastes pour lesquels la barre fixe et le trapèze n'ont plus de secrets. Ils exécutent avec assurance les tours les plus difficiles et les plus périlleux.

A Norwood, au Collège royal pour les

aveugles, ainsi qu'à leur académie de musique, les élèves ont un multicycle, sur lequel douze personnes peuvent prendre place. Le multicycle a neuf mètres de longueur environ. Il est naturellement conduit par une personne non aveugle, qui occupe la deuxième place de la machine.

Les élèves se rejouissent fort de ces promenades, et leur entraînement est devenu tel, qu'ils peuvent accomplir facilement de cent à cent cinquante kilo mètres en un jour. Le collège possède aussi d'autres cycles, avec un nombre inférieur de sièges.

Lorsque des concerts ou des séances de gymnastique sont donnés par les élèves, dans les villes situées dans le rayon de Norwood, c'est montés sur leurs multicycle qu'ils s'y rendent.

* * *

Un fakir. — Les fataniques se sont toujours distingués par la féroacité des châtiements qu'eux-même s'imposaient en expiation de leurs péchés.

Mais cette indifférence devant la douleur, dans le mysticisme religieux, ne se pratique en aucun pays avec autant de ferveur violente et admirable comme parmi les fakirs de l'Inde.

Actuellement, un de ces extraordinaires fakirs parcourt les rues de Bombay, entièrement chargé de chaînes qu'il porte en expiation de ses fautes.

Les autorités anglaises, si fièles à la politique libérale qu'is ont suivie aux Indes avec tant d'habileté, n'inquièrent point ce fakir qui se promène sur tous les points de la ville, même dans les endroits les plus fréquentés.

Ce singulier pénitent n'a pas quitté ses chaînes un seul moment depuis qu'il les porte, c'est à-dire depuis plusieurs années ; il mange et il dort avec elles.

Quand il marche, on entend un bruit étrange produit par les chaînons qui se chignent les uns contre les autres. On a calculé que le poids total des chaînes doit arriver à quatre cents kilogrammes. Elles pendent d'un collier d'acier qu'il porte encore, fermé à l'aide d'un cadenas.

Les gens un peu incrédules s'approchent du pénitent pour se convaincre que les chaînes sont authentiques, parce qu'il paraît incroyable qu'un homme puisse résister à un poids aussi considérable, d'autant plus que sa constitution est peu vigoureuse et qu'elle se trouve énormément débilitée par des jeûnes successifs.

Ce qui le soutient seulement, c'est l'effort merveilleux d'une volonté puissante et énergique, sous l'empire du fanatisme religieux.

* * *

Dans le métro new-yorkais. — La construction du nouveau chemin de fer métropolitain de New York, présentait des difficultés presque insurmontables, surtout sous la partie de la ville appelée *down town*, le quartier des affaires, où se sont multipliées depuis quinze ans les maisons géantes. Le lecteur n'ignore pas que ces immeubles à quinze, vingt, trente étages, sont construits sur quatre ou cinq étages de caves. Comme, d'autre part, les rues de ce quartier sont fort étroites, et que leur sous-sol est encombré d'égoûts et de conduites de tous genres, il a fallu, plutôt que de renoncer à la construction de la nouvelle ligne, s'arrêter à une solution qui constitue certainement une innovation de la plus grande hardiesse.

Au passage de ces maisons géantes, la

voie emprunte l'un des étages de caves, c'est à dire que le tunnel traverse de part en part les fondations du colosse, et si il par faire corps avec lui ! Ainsi dans l'hôtel d'un grand journal new-yorkais, il se trouve que les salles de rédaction sont séparées des salles de composition et d'imprimerie par le tunnel du « métro » ! Et telle est l'habileté de nos ingénieurs modernes qu'aucune vibration ne dénonce aux habitants de l'immeuble le passage d'un train, bien qu'il en passe deux par cinq minutes. Jamais, peut-être, on n'avait réalisé un tour de force architectural aussi prodigieux.

Ajoutons que, sur tout son parcours, le tunnel ne s'enfoncé pas à plus de deux mètres sous le sol. Cette disposition fut imposée aux ingénieurs par la construction du sous sol new-yorkais : la grande ville américaine repose, en effet, sur un immense rocher.

LETTRE PATOISE

Dà lai Côte de mai.

In paure diale s'était fait ai pare enne tchambe d'ain in engrenaige. Ai fesé aippeley le méd'cin po le soingnie. Ci médecin était le premie de lai velle, in saivaint s'ai rien é.

Po commencie ai l'ausculté ci paure hanne, que iy dié : main docteur, i n'aïpe mà à dô, çà mai tchambe. — Çli ne fait ran. Tirie lai langue. — Le Piera tiré lai langue. — Le pouls, voyans vois ! — Bon .. les enes ? Bon.

Main, docteur, çà mai tchambe qu'à ma-laite. — Aitante in pô ! Que diale ! Vos êtes bin pressie. Etes vo constipai d'habitade ? — Nian, bin à contrère : main mai tchambe....

Nô iy sont.

Lai tchambe gâche écraïsaï, ne tint pu à c'è que pai in bout de tchéai. Ah, i vois, dit le médecin ; çà en enne tchambe que vos seufri. Oui, docteur. — En lai gâche o bin en lai droite ? — En lai gâche. — Ça ço qui me musô. — Ace que vos ai aïvu d'ain vote famille des païrents qu'aint aïvu mà és tchambes ? qu'aint aïvu lai tchambe gâche copai d'ain in engrenaïde ? — Nian, Docteur. — Bon, ce n'a pe donc in cas héréditaire. Ace que vos seufri b'cô ? — Enormément, i ne iy tins pu. — Bon, très bin. Continuai. I veux reveni demain.

Stu que n'aïpe de bos.

Passe-temps

CHARADES

Mon premier plaît à Minet,
Mon second, haut ou bas, est.
Mon tout paît.

Mon premier court sur la gouttière,
Dans mon second s'abrite le vaisseau
Et mon tout est le petit mot
Que vous cherchez ; trouvez-le donc, compère.

Editeur-imprimeur : G. MORITZ, gérant.