

Le Numéro : 2<sup>fr</sup> 50

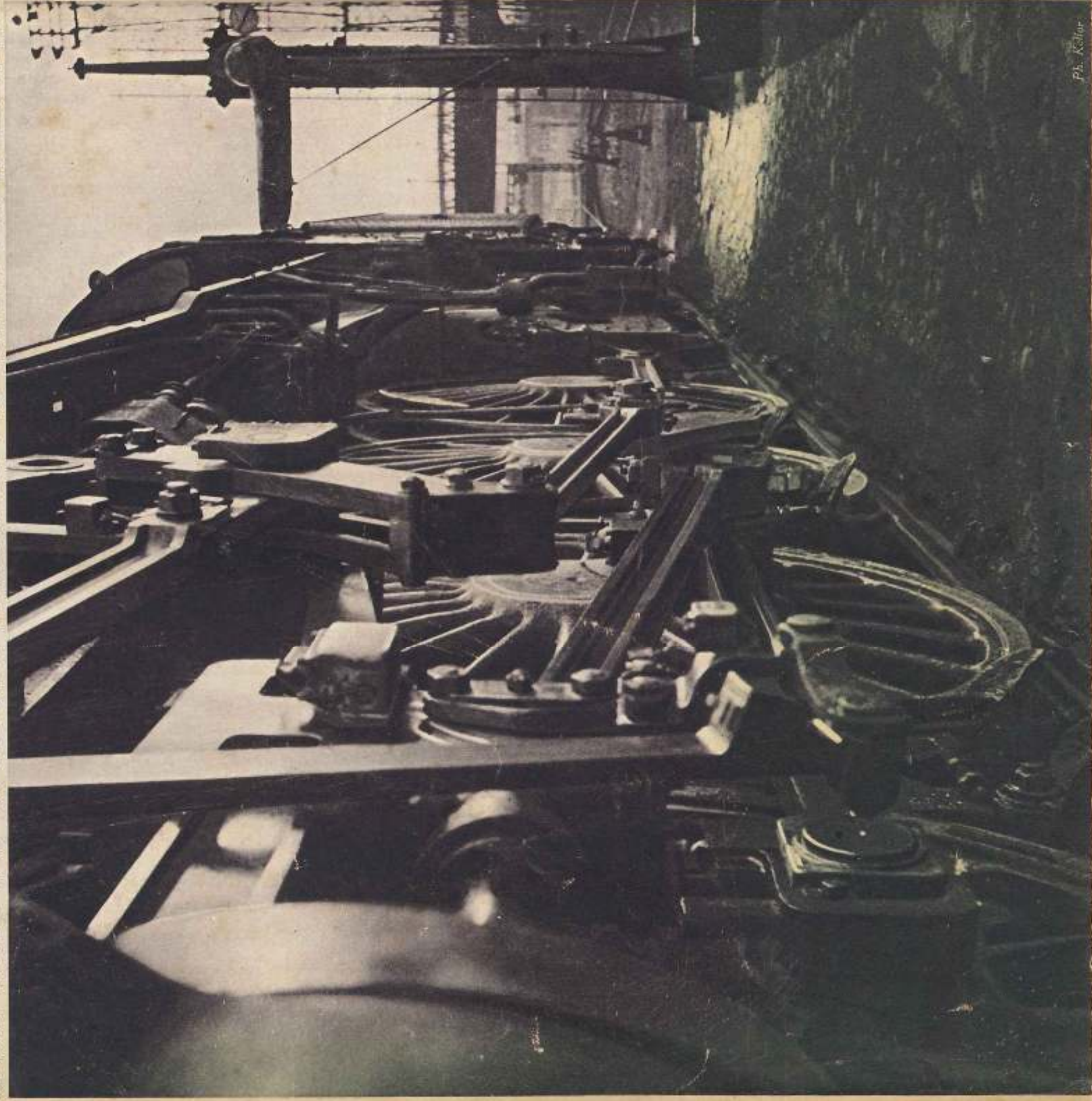
N° 1 — 15 MAI 1938



# NOTRE

# METIER

REVUE ÉDITÉE PAR LA SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS



Ph. Keller





# NOTRE MÉTIER

REVUE ÉDITÉE PAR LA SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS AVEC LA COLLABORATION D'UN Comité de rédaction présidé par M. J. DUPIN, ingénieur en chef, chef de la troisième division du Service central du Personnel, et composé de MM. : BERTRAND, chef de la division du Service général au Service central du Matériel ; BRUN, sous-chef de division au Service de l'Exploitation de la région Ouest ; CANDAU, chef des Services administratifs de la sous-direction de Strasbourg de la région Est ; COMMELIN, chef de la division du Service général au Service central des Installations fixes ; DOUDRICH, chef de la 1<sup>re</sup> division du Service commercial ; LE MASNE, inspecteur général adjoint des Services commerciaux de la région Sud-Ouest ; LONG, inspecteur principal à la division centrale du contrôle du mouvement du Service central du Mouvement ; OUDOT, chef de la division du Service général de l'Exploitation de la région Nord ; QUÉRON, sous-chef de service à la direction de l'Exploitation de la région Sud-Est ; RENOUARD, secrétaire administratif de la Direction générale ; TISNES, chef de la subdivision centrale des statistiques du Service de l'Organisation technique ; L. GEOFFROY, inspecteur chargé du Service de la Revue ; P. CHICOT, secrétaire du Comité

## SOMMAIRE

"NOTRE MÉTIER", REVUE DES CHEMINOTS DE FRANCE .. .. .	1
QU'EST-CE QUE LA S. N. C. F. .. .. .	3
LA COMMANDE CENTRALISÉE DES SOUS-STATIONS DE LA LIGNE DU MANS .. .. .	4
PROMENADE A TRAVERS QUELQUES-UNES DE NOS GARES LES PLUS RÉCENTES. .. .. .	6
LES TRAINS-RADIO DE LA S. N. C. F. .. .. .	10
LA VIE DE LA S. N. C. F. : UNE SECONDE LOCOMOTIVE DIESEL ÉLECTRIQUE VIENT D'ÊTRE LIVRÉE. - LE NOUVEAU SERVICE DES TRAINS AU 15 MAL. - LE TRAFIC DES PREMIERS MOIS DE 1938. - RENDREZ-VOUS VISITE A UN COLLEGE ANGLAIS? - LA S. N. C. F. ET LES EXPOSITIONS. - L'AUTORAIL A GAZOGÈNE DE LA RÉGION DE L'OUEST. - LA PRÉVENTION DES ACCIDENTS. - CHEMIN DE FER ET AVIATION. ..	12
FLEUVES DE FRANCE .. .. .	16
NOS JEUNES. - HYGIÈNE ET SANTÉ. - LE SPORT .. .. .	18
NOS LOISIRS : LA T. S. F. - LE JARDINAGE. - LA PÊCHE. - DISTRACTIONS .. ..	23
POUR VOUS, MADAME .. .. .	27
NOS RÉGIONS. .. .. .	28
UN APPEL DU COMITÉ DE RÉDACTION .. .. .	33
CONCOURS DE DESSIN POUR NOS JEUNES LECTEURS. .. .. .	34

LA REVUE, distribuée GRATUITEMENT au personnel, paraît tous les deux mois. Le numéro est en vente au prix de 2 francs 50 dans les bibliothèques des gares et dans les BUREAUX de RENSEIGNEMENTS. POUR TOUT CE QUI CONCERNE LA REVUE, S'ADRESSER AU **Service de La Revue NOTRE MÉTIER, 88 rue Saint-Lazare, Paris (9<sup>e</sup>)**. Prix de l'abonnement 12 francs. ÉTRANGER, Union postale 14 francs, autres pays 16 francs. LES ABBONNEMENTS DOIVENT ÊTRE ACQUITTÉS sous forme de mandat-poste. IL N'EST ACCORDÉ AUCUNE RÉDUCTION SUR CE TARIF.





M. GUINAND  
Président du Conseil  
d'Administration  
de la S.N.C.F.

## “NOTRE MÉTIER”

# Revue des Cheminots de France

**V**ous êtes 500.000 répartis sur l'ensemble du territoire Français, originaires de toutes les provinces de notre beau Pays, ayant chacun votre formation, vos habitudes, vos connaissances, vos idéaux. Vous êtes tous cependant attelés à la même besogne, savoir : le bon fonctionnement du grand Service Public que la Nation a remis entre vos mains.

Je n'ai pas besoin de vous redire le rôle que jouent les transports, et le chemin de fer en particulier, dans la vie économique du Pays, la part qu'ils représentent dans la vie de chacun de nos concitoyens. C'est précisément parce que vous êtes tous, des plus petits jusqu'aux plus hauts, pénétrés de cette importance que vous avez tous l'amour et la fierté de votre Métier dont l'existence est aujourd'hui indispensable, non seulement à votre vie, mais encore à la vie de tous ceux qui vous entourent.

Mais ce Métier se présente sous des aspects multiples et variés ; le mécanicien, l'aiguilleur, l'homme d'équipe, le cantonnier, l'agent de gare ou du bureau, l'ouvrier d'atelier ou de dépôt, n'ont pas les mêmes occupations, et cependant tous travaillent pour le même but.

Ainsi répartis sur un immense territoire, faisant des travaux différents, vous avez cependant un but commun, un idéal commun, qui vous rendent solidaires les uns des autres.

Dès lors, il a semblé à ceux qui ont l'honneur de diriger vos efforts, qu'il serait utile de manifester cette liaison de sentiments et d'intérêts autrement que par l'application de règlements uniformes, et ils ont songé



à faire éditer une Revue, la Revue des Cheminots de France, Revue qui, laissant de côté tout ce qui peut vous diviser, sera placée sous l'égide de ce qui vous unit : du Métier.

« NOTRE MÉTIER » tel sera son titre.

Son but sera, d'abord et avant tout, de vous entretenir de la vie de la Société Nationale des Chemins de fer, de vous tenir au courant de ses efforts, de ses résultats, de ses espoirs, de ses difficultés aussi. Puis, sans faire double emploi avec les moyens de diffusion spécialement techniques qui existaient déjà dans certaines Régions, et qui seront développés, la Revue vous tiendra cependant au courant des améliorations suggérées, étudiées, réalisées, en ce qui concerne le Chemin de fer. Elle vous renseignera aussi sur la vie des Chemins de fer Etrangers.

Mais là ne se bornera pas son rôle, car, si vous pratiquez tous le même métier, je suis sûr de penser comme vous en disant que vous faites tous partie de la même famille et je vous demande la permission, bien que je ne sois vôtre que depuis peu de temps, de dire : *Nous* faisons tous partie de la même famille.

Dès lors, la Revue élargira son horizon.

Autour de la table familiale, quand tous les membres de la famille sont réunis pour le repas en commun, on parle Métier. Mais on parle aussi d'autres choses : de la santé, de l'hygiène, du sport, de l'occupation des loisirs ; on commente les événements heureux ou malheureux survenus dans la vie de chacun des membres de ce petit groupement qu'est la famille. Eh bien ! la Revue s'efforcera de remplir un peu ce rôle : vous aider à mieux connaître votre Métier d'abord, mais aussi vous aider, dans la mesure du possible, dans votre vie familiale et individuelle en dehors des heures consacrées à la profession, tel sera son but.

L'idéal serait évidemment que vous puissiez tous vous connaître individuellement ; cela est impossible. La Revue y suppléera partiellement en créant entre vous ce lien que le travail en commun et la connaissance réciproque créent entre les membres d'entreprises plus restreintes.

Ai-je besoin d'ajouter que le Comité de Rédaction saura faire appel à toutes les bonnes volontés cheminotes ?

Vous avez parmi vous, non seulement des techniciens éminents, mais des artistes, des peintres, des photographes, dont j'ai admiré les œuvres dans diverses Expositions, des musiciens, que j'ai eu le plaisir d'entendre à plusieurs reprises ; je suis sûr que vos rangs comptent des littérateurs, des économistes, des juristes, des poètes, en un mot tous les éléments propres à faire vivre une Revue de collaboration, d'instruction, de camaraderie.

La Revue vous sera distribuée gratuitement : c'est un sacrifice pécuniaire que s'impose la S.N.C.F., il sera amplement compensé si la Revue vous intéresse, si vous et votre famille l'attendez comme on attend un Ami, la lisez, participez à sa vie.

Cheminots, Mes Amis, je souhaite bonne et heureuse réussite à Votre Revue, la Revue d'hommes qui, tous ensemble, d'un même cœur, exercent le même Métier, le plus beau de tous : « NOTRE MÉTIER ».



# Qu'est-ce que la SNCF



NOUS avons pensé que les lecteurs de la Revue aimeraient trouver, dans ce premier numéro, quelques lignes consacrées à la Société Nationale. Celle-ci est devenue la maison de tous les cheminots; essayons donc de la bien connaître.

On sait que la S. N. C. F. a été créée le 31 août dernier par une convention qui, en confiant l'exploitation des sept grands Réseaux à une Société dont la majorité du capital appartient à l'Etat, modifie profondément le régime des Chemins de fer tel que l'avaient établi les conventions précédentes. Il est intéressant d'indiquer que ces modifications, si profondes et si nombreuses soient-elles, restent cependant conformes à l'évolution qui se dessinait depuis de nombreuses années déjà. Nous rappellerons, à titre d'exemple, que la Convention de 1921, en instituant le Conseil Supérieur des Chemins de fer et le Comité de Direction, marquait une étape importante vers une exploitation commune des Réseaux. Puis, en 1933, la réunion des divers Centres en un seul Service et la création d'un organisme central d'achats, amorcèrent et préparèrent les fusions plus complètes que nous réalisons aujourd'hui.

L'idée de constituer un réseau unique et de confier son exploitation à une Société Nationale intervint sur le plan parlementaire dans les derniers mois de l'année 1936. Dans la loi de finances votée le 31 décembre, la Chambre des Députés fit insérer un texte invitant le Gouvernement à refondre complètement le régime des Chemins de fer dans le cadre d'une coordination d'ensemble du service public des transports. En fait, cette réforme, étudiée dans les commissions des deux Assemblées, ne fit pas l'objet d'une discussion publique au sein du Parlement. Usant des pouvoirs spéciaux que la loi du 30 juin 1937 accordait au Gouvernement, celui-ci décida d'approuver par décret la Convention intervenue le 31 août 1937 entre le Ministre des Travaux Publics et les représentants qualifiés des Réseaux.

**A**insi naquit, le 1<sup>er</sup> septembre 1937, la Société Nationale des Chemins de fer français qui, en fait, se substitua aux anciens Réseaux, le 1<sup>er</sup> janvier 1938.

La S. N. C. F. est administrée par un Conseil d'Administration de 33 membres, comprenant :

- 17 représentants de l'Etat;
- 12 représentants des Compagnies;
- 4 représentants du Personnel.

Assistent également aux séances : le Directeur Général des Transports au Ministère des Travaux Publics, à titre de Commissaire du Gouvernement, et le Chef de la Mission du Contrôle des Finances des Chemins de fer, à titre de Commissaire-adjoint.

Parmi les 17 représentants de l'Etat, trois sont membres de droit, en raison des hautes fonctions qu'ils occupent; ce sont :

- le Vice-Président du Conseil d'Etat;
  - le Gouverneur de la Banque de France;
  - le Directeur Général de la Caisse des Dépôts et Consignations.
- Les autres représentants de l'Etat sont nommés par décret. Ils comprennent douze hauts fonctionnaires appartenant au Conseil d'Etat, à l'Inspection des Finances, à la Cour des Comptes, à la direction des Administrations financières, aux corps des Ponts et Chaussées et des Mines ou à la direction de l'Administration Centrale des Travaux Publics, et deux membres choisis parmi les personnalités ayant rendu aux Chemins de fer des services éminents.

Enfin, les quatre représentants du personnel, également nommés par décret, sont choisis sur une liste de huit agents en activité de service.

En vertu des statuts de la Société, le Conseil d'Administration possède les pouvoirs les plus étendus; il a délégué une partie de ces pouvoirs à un Comité de Direction comprenant onze membres émanant du Conseil d'Administration.

Le Directeur Général a autorisé sur l'ensemble des Services de la S. N. C. F. Il est assisté d'un Directeur Général Adjoint, plus spécialement chargé de la coordination des Services actifs et des questions de personnel, ainsi que d'un Secrétaire Général, suivant plus spécialement les questions financières, les commandes et les marchés.

Le Secrétariat Général comprend divers Services administratifs : les Services du Contentieux, de la Presse, des Facilités de Circulation, du Domaine et des Participations. Un Service du Budget, également rattaché au Secrétariat Général, est chargé de surveiller pour l'ensemble de la Société Nationale la concordance entre les crédits ouverts et les dépenses engagées.

Il est bien évident que la fusion ne constituera un progrès par rapport au régime antérieur de la Convention de 1921, que si elle permet de généraliser sur l'ensemble du Réseau National les méthodes qui se sont révélées les meilleures. La S. N. C. F. devra donc, pour remplir pleinement son rôle, poursuivre un long travail d'unification qui exigera à la fois une unité de direction nettement affirmée et des études approfondies; c'est dans ce but que, sur la proposition du Directeur Général, le Conseil a décidé la création de huit Services Centraux :

- le Service Central du Mouvement;
- le Service Central du Matériel;
- le Service Central des Installations Fixes;
- le Service Central du Personnel;
- le Service Commercial;
- les Services Financiers;
- le Service des Approvisionnements, Commandes et Marchés;
- le Service de l'Organisation Technique.

Ces huit Services sont chargés d'unifier les méthodes de travail, de préparer les programmes d'avenir ainsi que de veiller à l'application de directives données aux Services d'exécution. Ils restent en étroite liaison avec les Régions dont ils réunissent les représentants en Commissions consultatives ou en Conférences d'information. Ajoutons que les Services des Régions ont été chargés de certaines études techniques d'ensemble sous l'autorité des Directeurs des Services Centraux.

Enfin, de nombreuses attributions autrefois réparties dans chacun des Réseaux se trouvent aujourd'hui groupées sous la direction de ces mêmes Services. Tel est le cas notamment en ce qui concerne la gestion du personnel, la politique financière et commerciale, les approvisionnements et les marchés.

**L**es anciens Réseaux sont remplacés par cinq Régions dont les noms sont déjà familiers à tous.

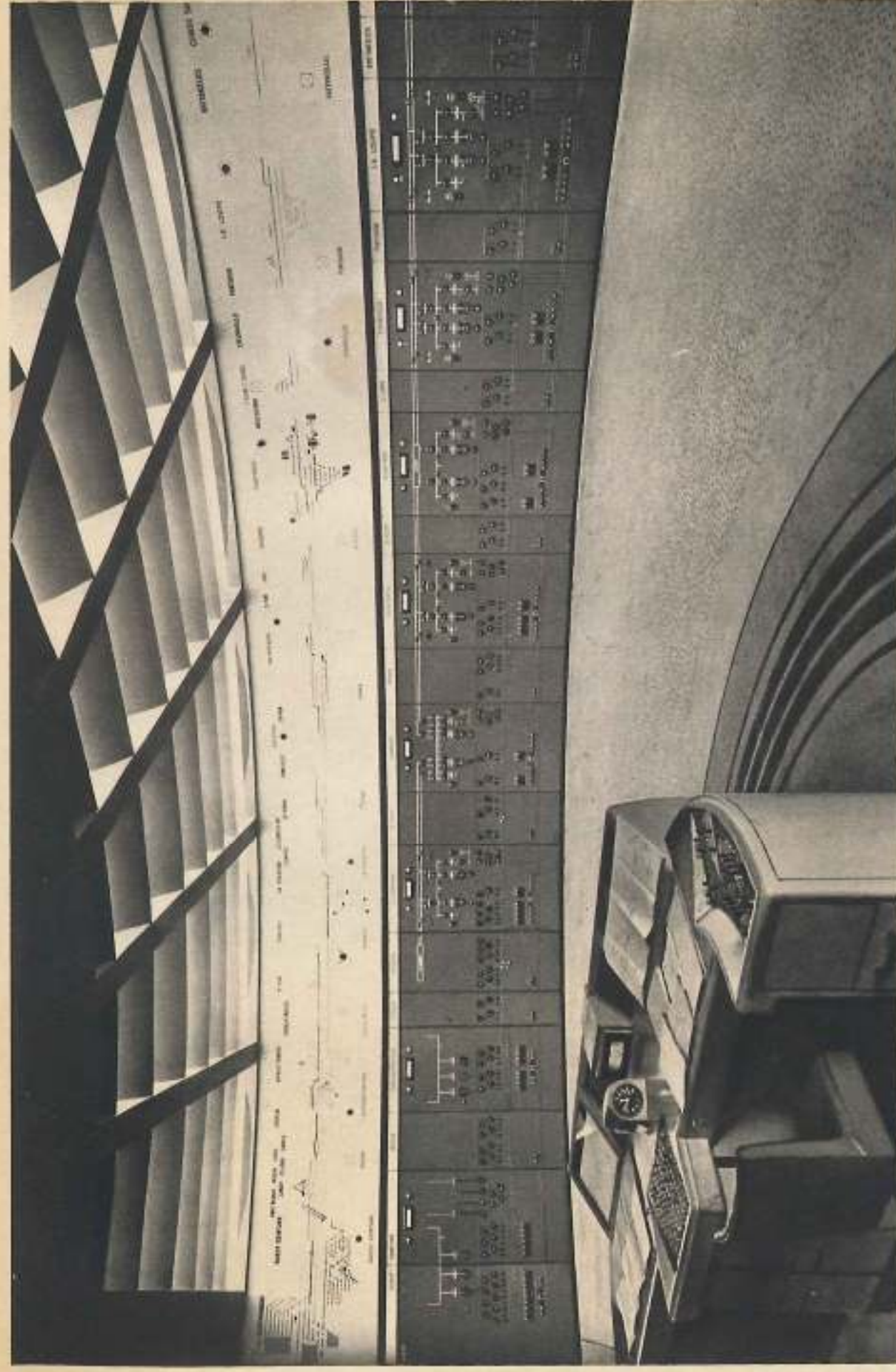
A la tête de chaque Région se trouve un Directeur de l'Exploitation qui est responsable de la bonne marche du Service tant au point de vue technique qu'au point de vue des rapports avec le public. Dans deux Régions — l'Est et le Sud-Est — le Directeur est assisté d'un Sous-Directeur. La Région de l'Est a ainsi une sous-direction à Strasbourg, et la Région du Sud-Est une sous-direction à Marseille.

Chaque Direction régionale comprend trois grands Services composés de divisions, de subdivisions et d'arrondissements; ce sont :

- le Service de l'Exploitation;
- le Service du Matériel et de la Traction;
- le Service de la Voie et des Bâtiments.

**T**out en laissant aux Régions leur physionomie propre et des pouvoirs d'exécution étendus, l'organisation dont nous venons de résumer les principales caractéristiques, établit sur des bases solides l'unité de commandement rendue nécessaire par la fusion des Réseaux. La S. N. C. F. est bien le grand organisme que désiraient constituer les auteurs de la Convention du 31 août dernier. Elle doit pouvoir, par son travail opiniâtre et persévérant, répondre à l'attente de tous ceux qui ont mis leur confiance en elle.





Vue d'ensemble de la salle de commande centralisée.

## La commande centralisée des sous-stations de la ligne du Mans

L'électrification de la ligne Paris-Le Mans a été entreprise au titre des grands travaux contre le chômage, connus sous le nom de Plan Marquet.

Les travaux furent commencés au mois d'octobre 1934 et, malgré les difficultés rencontrées, la mise en service des installations put se faire à la date prévue, le 22 mai 1937. Comme pour les lignes électrifiées des anciens Réseaux du P.-O. et du Midi, la traction se fait en courant continu sous la tension de 1.500 volts, le courant étant capté par pantographes sur des lignes aériennes de contact.



DANS les discussions qui opposent les partisans de l'électrification aux fidèles de la traction à vapeur, celle-ci est souvent désignée sous le nom de traction autonome par opposition à la traction électrique, définie comme un système de traction collective. Et c'est bien là, en effet, la différence essentielle entre les deux modes de traction : la locomotive électrique est inexistante dès qu'elle est privée de courant et toutes les locomotives réparties sur la ligne seraient immobilisées si les alimentations en haute tension faisaient défaut. Faiblesse du système, pourrait-on dire si l'on ne savait les précautions prises; puissance aussi et privilège de la traction électrique où chaque machine, au lieu de fabriquer son énergie elle-même, avec les pertes que comporte cette fabrication à petite échelle, puise sur la ligne « collective » ce dont elle a besoin, juste ce qu'il lui faut aux moments faciles, et tout ce qu'elle veut lorsqu'un gros effort est à fournir.

Ainsi la ligne électrifiée est un tout. La préoccupation première est que, toujours et partout, l'énergie soit disponible pour une locomotive ou une automotrice quelconque. Il faut assurer la continuité électrique de la distribution du courant de traction comme on assure la continuité de la voie.

Par les articles déjà publiés sur la question dans la presse spécialisée, beaucoup de nos lecteurs ont pu apprendre que les sous-stations de la ligne du Mans étaient automatiques. Cette

Des sous-stations de transformation de courant situées tous les 18 kilomètres environ assurent l'alimentation en courant de la ligne à 1.500 volts.

Ces sous-stations sont exploitées et contrôlées à distance par un « dispatcher » qui centralise à Paris toutes les commandes de mise en route ou d'arrêt des groupes et de réenclenchement des disjoncteurs de feeders après ouverture accidentelle.

Le présent article n'a d'autre objet que d'indiquer en quoi consiste cette commande centralisée.

automatisme a précisément pour objet de concourir au maintien du courant sur les « départs », avec une sûreté et une rapidité meilleures que les interventions manuelles. Mais dans quelle mesure peut-elle remplir son office ?

Rappelons en quoi consiste l'automatisme : lorsque, par exemple, la charge d'une sous-station devient trop forte pour un redresseur, nous savons qu'un deuxième se met en route, puis s'arrête, toujours automatiquement, lorsque la charge a diminué; de même, un groupe se substitue à l'autre en cas d'avarie, les disjoncteurs de départ se réenclenchent automatiquement après ouverture spontanée. Ainsi s'exécutent toutes les opérations requises dans certaines conditions, — opérations qui sont déterminées exactement par les circonstances et pour lesquelles la réflexion n'intervient pas.

Mais cela fait, tout n'est pas fait. Des gestes restent nécessaires, qui exigent du discernement et, par suite, qui imposent des interventions manuelles. Ce n'est pas, en effet, l'automatisme qui, à elle seule, pourra modifier la configuration électrique des voies en cas de déviation ou de voie unique temporaire, ce n'est pas elle qui saura reporter l'alimentation de certaines sous-stations d'un point de livraison haute tension sur un autre, ou plus simplement qui permettra d'isoler une section de voie pour les nécessités de l'entretien.

Arrêtons-nous quelques instants sur cette dernière opération, parce qu'elle se présente couramment et qu'elle est la plus simple. Elle est bien plus compliquée qu'elle ne le paraît. Il faudra fixer, en accord avec l'agent régulateur de l'exploitation, le moment et la durée de la coupure, compte tenu des circulations régulières et



facultatives et le cas échéant du retard de certains trains, il faudra s'entendre avec les gares pour qu'elles prennent les mesures de sécurité voulues afin que la portion de caténaire isolée ne puisse être intempestivement remise sous tension, etc.

Dans d'autres circonstances, plusieurs sous-stations auront à conjuguer leurs mouvements. C'est quelquefois le cas dans les manœuvres sur les lignes de contact à 1 500 volts; c'est presque toujours le cas pour les manœuvres intéressant les alimentations haute tension; et il faudra de plus que l'opération soit conduite en liaison avec le fournisseur de courant, la Société Inter-Paris, à qui appartiennent les lignes à 60 000 et 90 000 volts alimentant les sous-stations en cause.

Tout cela se rattache à ce caractère collectif de la traction électrique, signalé plus haut comme fondamental; il saute aux yeux pour les machines, même s'il n'existait qu'une seule sous-station pour les alimenter; il apparaît aussi pour les différentes sous-stations qui se secourent l'une l'autre en cas de besoin et qui dépendent toutes du même courant haute tension.

Aussi l'idée se présente-t-elle à l'esprit de rassembler toutes les commandes dans une même main. Alors l'interdépendance des différents éléments de l'ensemble n'est plus une sujétion qui complique les manœuvres, c'est, au contraire, l'occasion d'atteindre un degré d'organisation très élevé puisqu'un seul cerveau, possédant toutes les données, prendra une décision en connaissance de cause et tirera, si l'on peut dire, toutes les ficelles.

Une telle conception n'est pas nouvelle, tout au moins pour nos cheminots, familiarisés avec le *dispatching-system* ou avec la formule qu'applique la Région de l'Ouest, à Paris-Saint-Lazare, pour la commande centralisée du trafic Houilles-Sartrouville.

Jusqu'à présent, la ligne électrifiée du Mans a connu une organisation du même genre, sous la forme d'un régulateur des sous-stations, installé à Montparnasse à côté du régulateur des trains. Le téléphone lui indiquait la position des principaux appareils dans les différentes sous-stations; c'est à lui que parvenaient, par fil également, toutes les demandes de coupure ou de rétablissement du courant 1 500 volts émanant des agents de conduite ou des équipes d'entretien sur la ligne; c'est à lui encore que s'adressait la Société distributrice d'énergie (qui a aussi son *dispatcher*) pour tous les changements à opérer sur les alimentations haute tension; et c'est lui qui, toujours par téléphone, donnait aux électriciens des sous-stations les ordres nécessaires, recevait d'eux la confirmation des manœuvres exécutées et annonçait aux demandeurs les coupures faites, les remises sous tension, toutes les modifications réalisées dans la configuration électrique de l'ensemble.

On aperçoit clairement la supériorité du système: tandis que chaque électricien, dans sa sous-station, ne connaît qu'elle et ignore ce qui se passe sur le reste de la ligne, le « Régulateur central » a une vue d'ensemble, analogue à celle que possède le *dispatcher* des trains et aussi efficace. Qu'il s'agisse de manœuvres courantes ou de mesures exceptionnelles à prendre en cas d'incident, les deux régulateurs, — l'exploitant et l'électricien, — se concertent et choisissent, en connaissance de cause, la solution la plus opportune.

Mais cette disposition ne pouvait être que provisoire. Si elle règle la question dans son principe, elle laisse, en effet, subsister deux inconvénients.

D'une part, en obligeant à maintenir dans chaque sous-station des électriciens à qui l'automatisme proprement dite enlève déjà une grande part de travail et à qui ce système de contrôle à distance enlève presque toute initiative, elle constitue une solution chère.

D'autre part, elle manque de souplesse et d'efficacité en ce sens qu'elle nécessite pour chaque manœuvre d'assez nombreuses communications téléphoniques qui ralentissent les opérations, quelquefois de façon très gênante.

La solution définitive vient d'être réalisée: c'est la **commande centralisée**.

Dans les emprises de la gare de Vaugirard, à l'angle de la rue Faugière et de la rue du Cotentin, s'élève un bâtiment de forme semi-circulaire. Dans la salle supérieure, un vaste tableau en demi-cercle, composé de 27 panneaux, reproduit le schéma synoptique de toutes les installations à haute tension,

à 1 500 volts, à 3 000 volts et à basse tension de la ligne Paris-Le Mans.

De là part un câble spécial jusqu'au Mans, qui entre dans toutes les sous-stations de la ligne et qui laisse dans chacune d'elles quatre fils. Cette installation remplace le téléphone et les agents des sous-stations.

Il ne reste plus que le régulateur, au centre de son tableau.

Dès qu'un appareil change de position dans une sous-station, la lampe correspondante s'allume sur le tableau de Vaugirard et le régulateur, pour l'éteindre, doit rectifier sur son tableau la position de la barrette qui représente l'appareil. Il a donc sous les yeux, automatiquement, la configuration électrique de toutes les sous-stations.

Pour exécuter une manœuvre dans une sous-station, il dispose sur son tableau la barrette correspondant à l'appareil intéressé dans la position qu'il veut lui donner, puis actionne un bouton ou une tirette. L'ordre est transmis et exécuté automatiquement. Dès le début de l'opération, s'allume au tableau central une lampe qui ne s'éteint qu'après exécution de l'ordre. Le régulateur effectue donc lui-même et à distance toutes les manœuvres; et il a instantanément confirmation de l'exécution. C'est la « **télécommande** ». De même, il voit s'inscrire sur des cadrans la puissance instantanée et l'énergie débitée par chaque sous-station; d'autres appareils totalisent ces indications pour l'ensemble de la ligne. C'est la « **télémesure** ».

Il nous reste à dire comment avec deux fils par sous-station peuvent être transmis et exécutés des ordres concernant de nombreux appareils distincts, et comment avec deux autres fils, peuvent être signalées les indications de mesure.

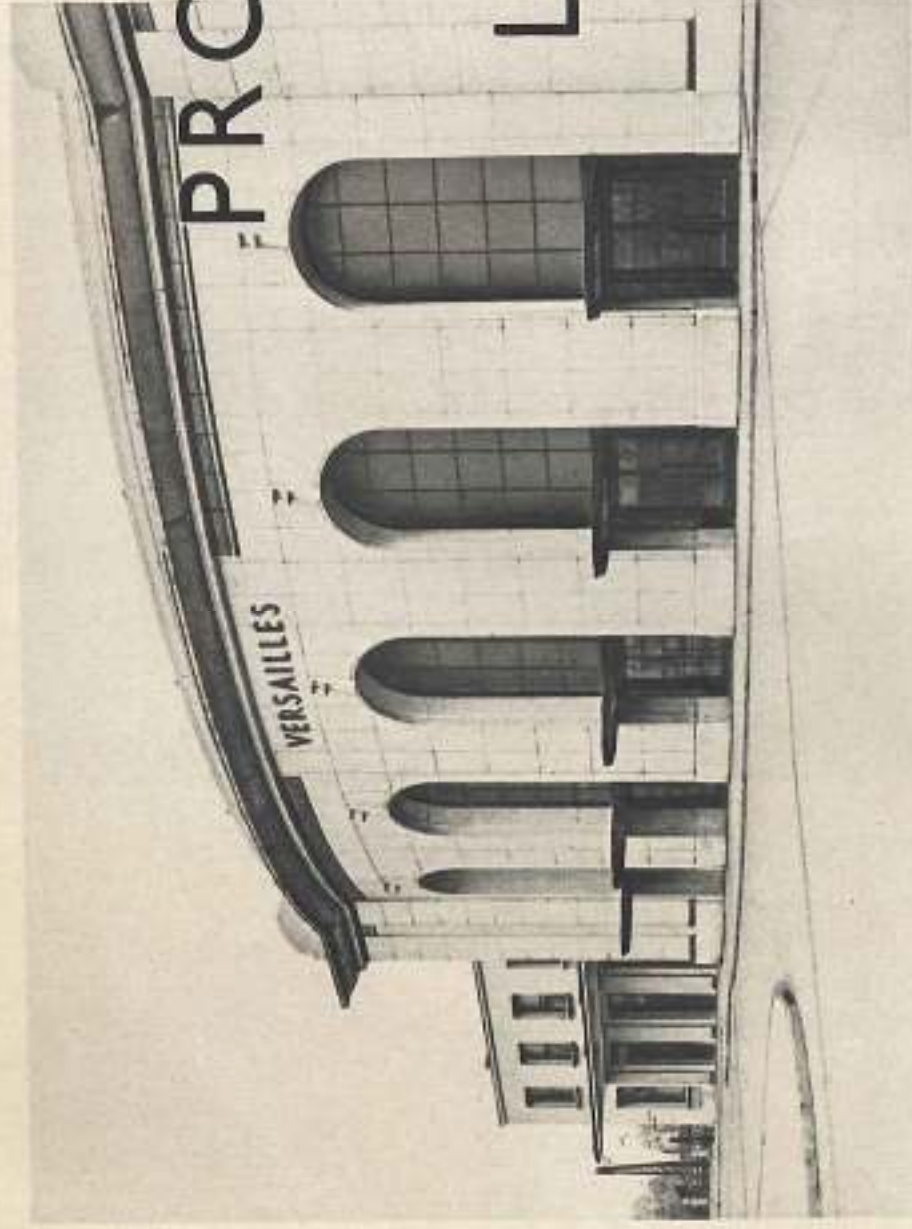
Une description détaillée entraînerait trop loin. Qu'il nous suffise d'indiquer que le système, dans son principe, est analogue à une installation de téléphonie automatique. L'ordre est transmis sous forme d'impulsions codées qui trouvent leur chemin à travers des sélecteurs jusqu'à l'appareil à actionner, comme un appel émis sur un cadran de téléphone trouve l'abonné demandé. Un appareil change-t-il spontanément de position dans une sous-station, un autre train d'impulsions s'en va vers Paris et s'aiguille à travers des sélecteurs jusqu'à la lampe correspondante du tableau central. Inutile d'ajouter que, s'il y a peu de fils dans le câble entre les sous-stations, il y en a beaucoup dans l'installation centrale de commande, avec de non moins nombreux relais.

Ce merveilleux instrument confère, on le voit, les pleins pouvoirs au Régulateur des sous-stations, en lui donnant la connaissance détaillée et la vision d'ensemble de la situation, en même temps que le moyen d'agir immédiatement sur tous les points de la ligne. La supériorité d'un tel système, qui fait penser aux anticipations les plus osées d'un Jules Verne, n'a pas besoin d'être soulignée.

Vue de la galerie de pourtour de la salle de commande centralisée.







# PROMENADE

quelques-unes

# LES PLUS

Gare de Versailles.



**N FAISANT** comme les anciens Compagnons du bâtiment un rapide tour de France, nous allons visiter les gares construites ou modernisées au cours des vingt dernières années, en dégagant les principes qui ont inspiré leurs constructeurs. Il convient tout d'abord de rappeler que la gare est avant tout un bâtiment à usage commercial où le chemin de fer accueille sa clientèle et où par conséquent on doit arriver à concilier les aménagements nécessaires aux besoins du service, les éléments de confort utiles aux voyageurs et enfin une présentation agréable destinée à plaire au public et à l'attirer.

Il faut pour cela des bâtiments pratiques, abritant des locaux nets, clairs, adaptés à leur but par leurs formes et leurs dimensions. Il faut enfin une construction faite de matériaux résistants et faciles à entretenir en bon état. Comment, à ces exigences, ne pas sacrifier l'aspect? Quel compromis adopter? Partout où existent des traditions d'architecture régionale ou nationale, il est tout indiqué de s'en inspirer largement: dans une ville ayant un passé architectural encore vivant et célèbre à juste titre, le style de la gare se doit d'évoquer ce passé pour s'harmoniser au cadre dans lequel elle est placée, sans toutefois tomber dans une imitation trop servile; qu'on nous garde surtout de ces châteaux forts en carton-pâte, qui coûtent fort cher, et dont certaines gares étrangères constituent d'affligeants spécimens.

Par contre, dans certaines agglomérations industrielles, où les usines et les habitations ont surgi un peu au hasard, le chemin de fer doit réagir contre ce désordre en adoptant une architecture aux lignes sobres, rigoureuses et expressives par leur seule simplicité.

Gare de Senlis.



Nous allons voir, dans notre circuit, qu'il est possible, tout en gardant le souci de l'économie, de résoudre au mieux ces problèmes.

**Petites gares.** — Parmi les petites gares le plus récemment construites, beaucoup sont situées dans le Nord, où elles ont remplacé des bâtiments détruits pendant la guerre. Devant la nécessité de reconstruire rapidement le Réseau, il a fallu adopter souvent un modèle uniforme et, pour essayer d'éviter la monotonie, les constructions ont été réalisées avec des matériaux différents. Toutefois, nombreuses sont les gares qui ont été bâties selon des types spécialement étudiés pour chacune d'elles.

Citons: en Picardie, Marest-Querzy, beau petit bâtiment de briques. Au cœur de l'île de France, Senlis, dont l'architecture évoque celle des châteaux de la région, avec ses parements de pierres et de briques, sa tour carrée et ses grands toits d'ardoise.



Gare d'Elbeuf, St-Aubin (nouvelle façade).



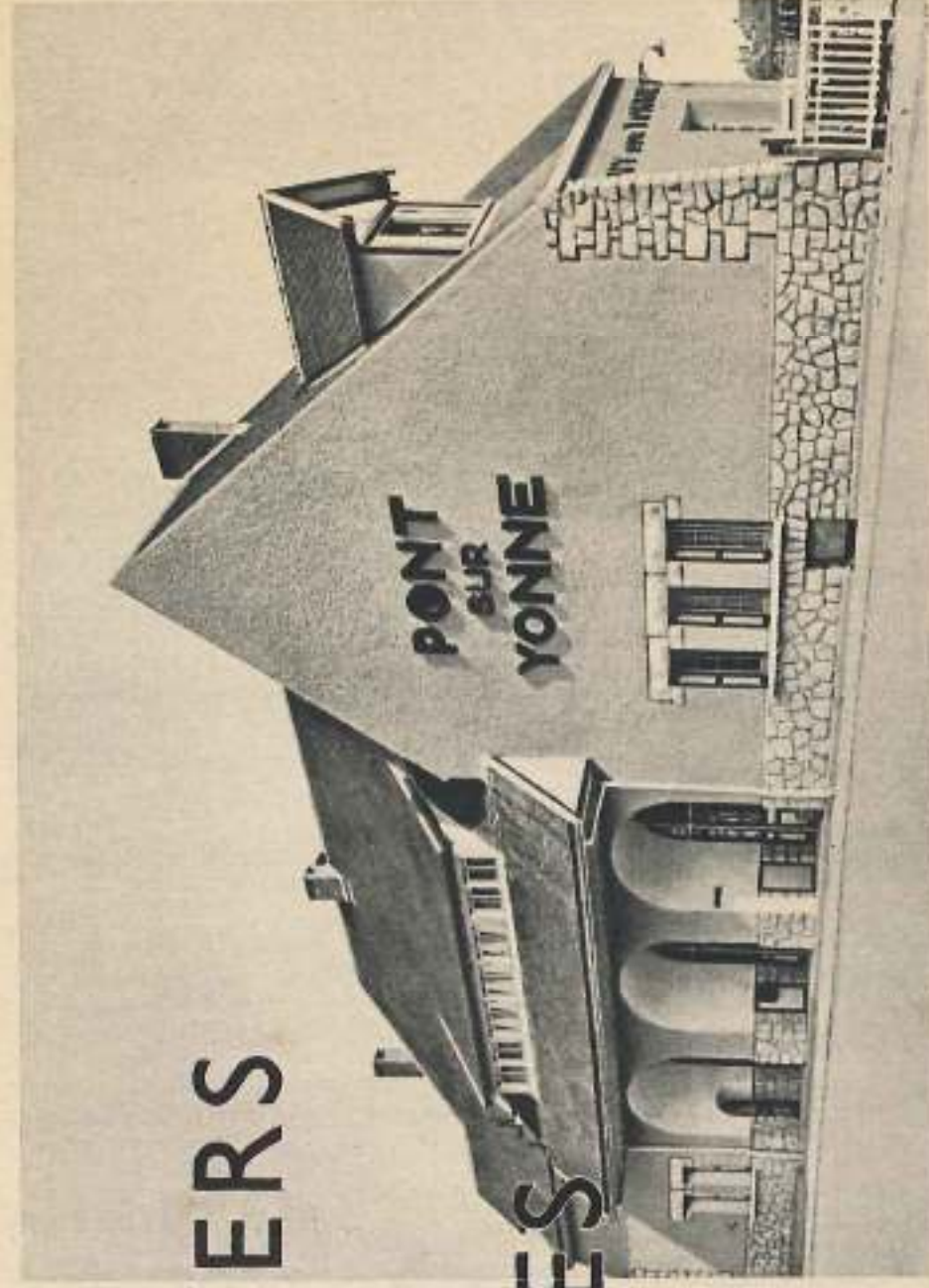
Elbeuf, ancienne façade.



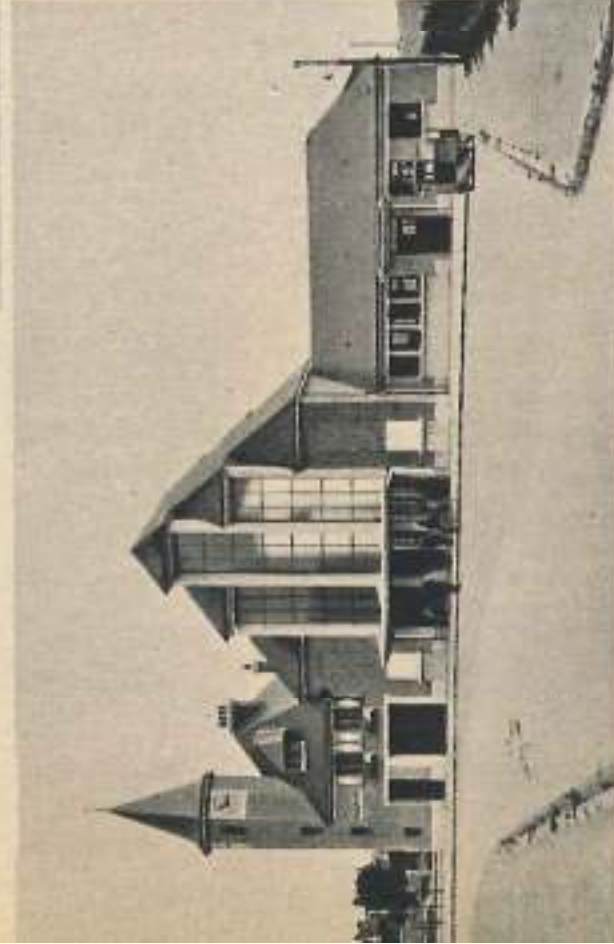
# A TRAVERS

de nos gares

# RÉCENTES



Gare de Noyon.



Gare de Pont-sur-Yonne.

**Gares de moyenne importance.** — Dans les gares de moyenne importance, nous avons pu assez souvent donner à l'édifice un caractère particulièrement agréable, s'harmonisant à l'architecture du pays.

C'est ainsi que la gare de Dinan est faite de ce dur granit, qui symbolise la fermeté des âmes bretonnes, tout en évoquant la rudesse des côtes. De larges auvents abritent les voyageurs contre la pluie, si fréquente dans la région.

Dans le Nord, nous verrons à Saint-Amand des pignons flamands en brique rouge, égayés par des chaînes d'angle en pierre de teinte claire.

Par contre, Noyon marque une tendance plus nette vers le moderne, tout en restant dans le style de l'architecture locale : sa grande verrière, son toit très long et sa tourelle forment un ensemble de lignes verticales contrastant agréablement avec les ailes. Un vaste jardin prolonge, du côté des voies, le charme de cette riante vallée de l'Oise.

Le style régional, interprété dans un esprit moderne, se retrouve à Pont-sur-Yonne, dont la gare a dû être reconstruite tout récemment lors du quadruplement des voies principales entre Villeneuve-La-Guyard et Sens.

Au pays du soleil, la gare de Capdenac présente un ensemble d'aspect robuste, encore accentué par l'allure massive de la tour de l'horloge. Les toitures sont plates, débordantes et couvertes de tuiles demi-rondes; la teinte générale est claire, et sur la façade, un jeu harmonieux d'ombres est réalisé à l'aide de la corniche et de la toiture de l'auvent.

Dans l'extrême-sud, le bâtiment de Nice-Saint-Roch a été construit d'une façon plus classique mais avec une grande simplicité de lignes : l'ensemble n'est ni monotone ni ennuyeux.

La gare de La Baule, avec son architecture à la fois solide et plaisante, nous reporte aux pays plus rudes où l'on aime cependant à passer ses vacances.

Enfin, voici Trouville-Deauville, adaptation très habile de l'architecture normande à une gare touristique.

De son côté, la région de l'Est a reconstruit, après la guerre, une de ses plus anciennes gares, celle de la Ferté-sous-Jouarre où l'on distingue déjà un effort pour abandonner les bâtiments symétriques à l'aspect administratif.

La région du Sud-Est a réalisé également de très belles constructions en pays méditerranéen; voici entre autres, L'Escarène et Saint-Laurent-du-Var qui par leurs pergolas s'apparentent aux villas de la Côte d'Azur et dont les toits, ainsi qu'il sied sous un climat sec et ensoleillé, sont plats et largement débordants.

Si la construction de gares neuves est peu fréquente maintenant, il arrive, par contre, qu'on ait à remettre en état de vieux bâtiments : on s'efforce alors d'en moderniser l'aspect sans dépenses exagérées. C'est ce qui a été fait à Elbeuf-Saint-Aubin : une comparaison des photographies que nous en donnons permet d'apprécier les transformations apportées.



Gare de La Baule.



Gare de Trouville-Deauville.



**Gares de banlieue.** — Au point de vue architectural, la construction des gares de banlieue demande une grande simplicité et l'emploi de matériaux nécessitant peu d'entretien.

Celle de Bois-Colombes est d'un aspect agréable, avec son vaste auvent qui lui donne un air fort accueillant; sa tour carrée, largement vitrée, assure à l'ensemble une légèreté suffisante. Sur l'une des faces de cette tour, une horloge surmonte le nom de la localité. Le hall des voyageurs est extrêmement clair.

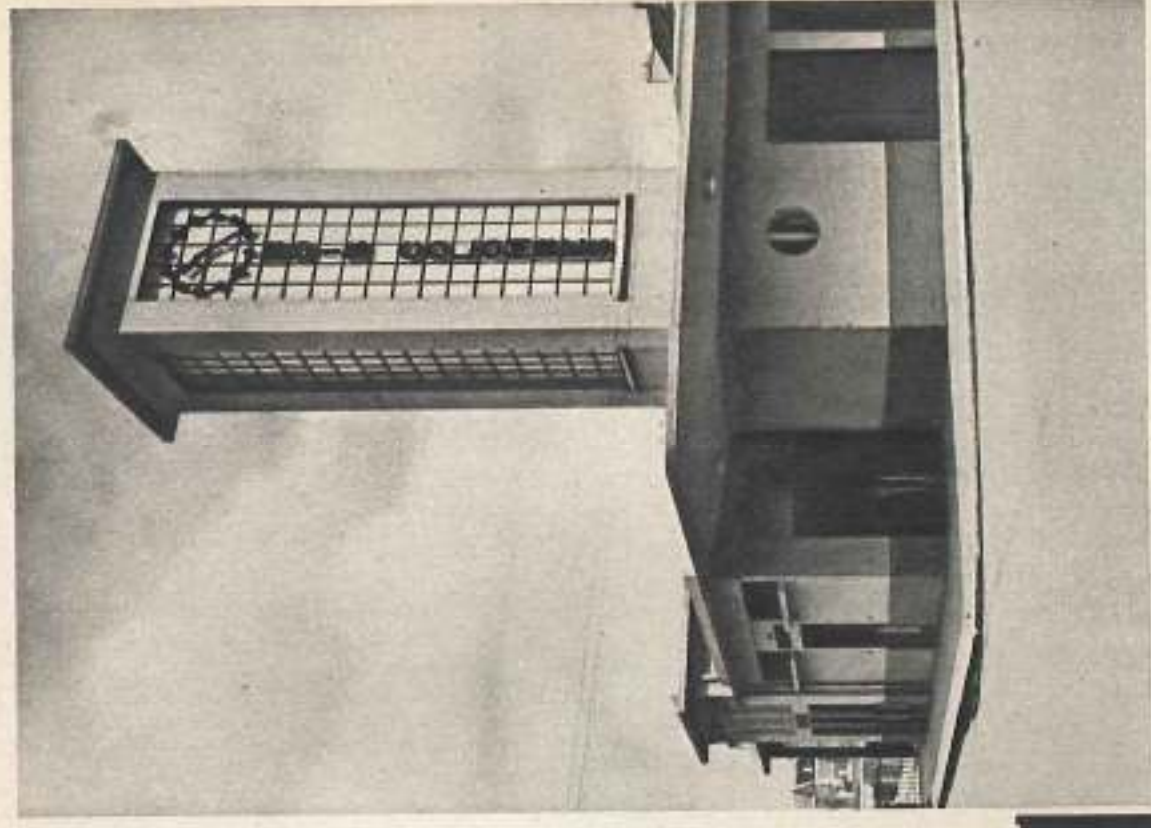
C'est encore la simplicité des lignes qui frappe le regard dans la gare toute neuve de Meudon.

**Grandes gares.** — Versailles-Chantiers s'apparente aux gares de banlieue par son fort trafic du dimanche, mais son importance permet de la ranger dans la catégorie des grandes gares.

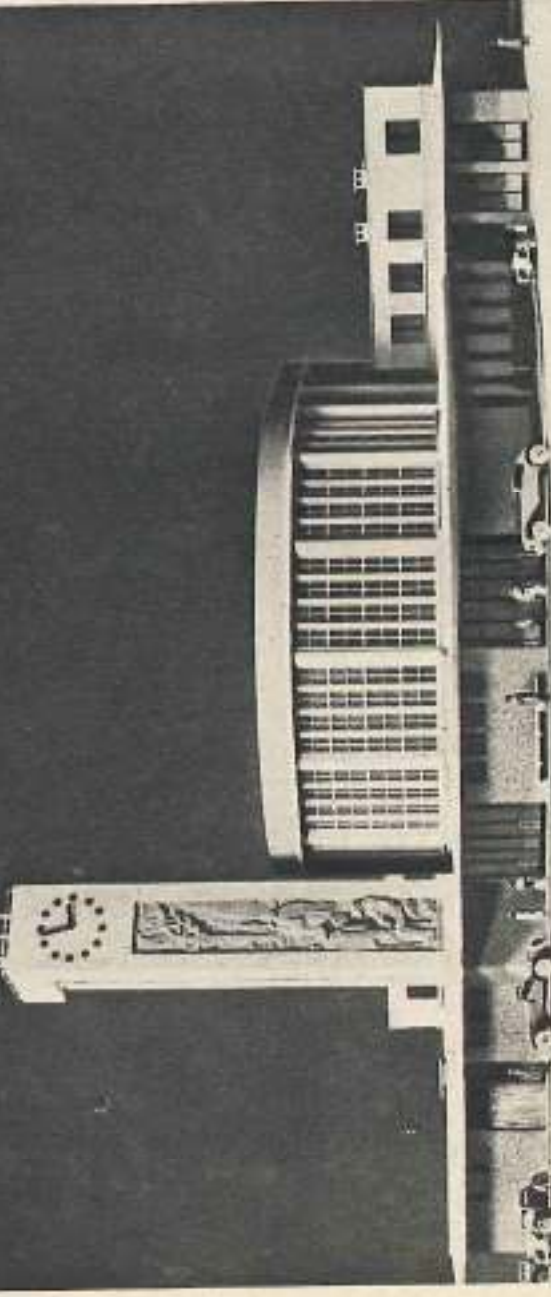
La mauvaise qualité du sous-sol n'ayant pas permis l'emploi exclusif de la pierre, la carcasse en béton armé a du moins été habillée d'un revêtement en maçonnerie.

La façade rappelle l'ordonnance classique du Palais, avec un corps central dominant l'ensemble et de larges ailes; l'horloge est détachée en avant-garde au milieu de la place, mais ne cache aucune des lignes du bâtiment. Les baies cintrées rappellent celles du château et la corniche évoque la balustrade de Trianon. Cet ensemble de lignes sobres, a été rehaussé par l'emploi d'une pierre marbrière. Les ailes ont été traitées de façon analogue, mais plus simplement.

A l'intérieur, le seul luxe est cette profusion de lumière versée par les vastes vitrages et le dallage translucide de la voûte.



*Gare de Bois-Colombes.*



*Gare de Brest.*

Comparons cette clarté toute moderne avec la pénombre de beaucoup d'anciennes gares !

Gagnons d'une seule traite l'extrême pointe du Finistère : Brest. Dans la façade de la gare, la prédominance des lignes horizontales rappelle l'ampleur de la rade imposante qui s'étend au pied du bâtiment. La tour domine, avec son haut-relief sculpté dans le granit rose, à l'honneur du peuple breton. Le matériau choisi est simplement le béton armé, dont la rigidité a été atténuée sur la façade par un enduit au ciment peint.

Partons maintenant pour l'extrême Est et débarquons à Mulhouse : nous y trouvons une gare toute en longueur, à façade monumentale, plutôt trapue, avec séparation très nette des halls de départ et d'arrivée. Le bâtiment de béton armé, est habillé d'un revêtement en grès des Vosges avec soubassement en granit. La couverture générale est en ardoise, celle des halls et de la galerie de circulation étant formée soit de dalles de verre, soit de béton translucide.

C'est encore la distribution à profusion de la lumière au moyen du plafond vitré qui rend si accueillant le vestibule de la gare du Havre-Ville, dont les proportions harmonieuses accentuent la netteté des lignes.

La façade de la gare de Bordeaux-Saint-Louis est d'ordonnance à la fois moderne et classique, avec ses grandes baies, sa frise vitrée et sa corniche saillante. Par contre, dans la rénovation de la gare de Caen, l'architecte s'est efforcé de donner une note moderne, en simplifiant les lignes. Deux statues symbolisent les richesses de la contrée. Le corps central du bâtiment, de belles proportions, est reconstruit entièrement en métal soudé pour évoquer l'importance de l'industrie métallurgique de la région.

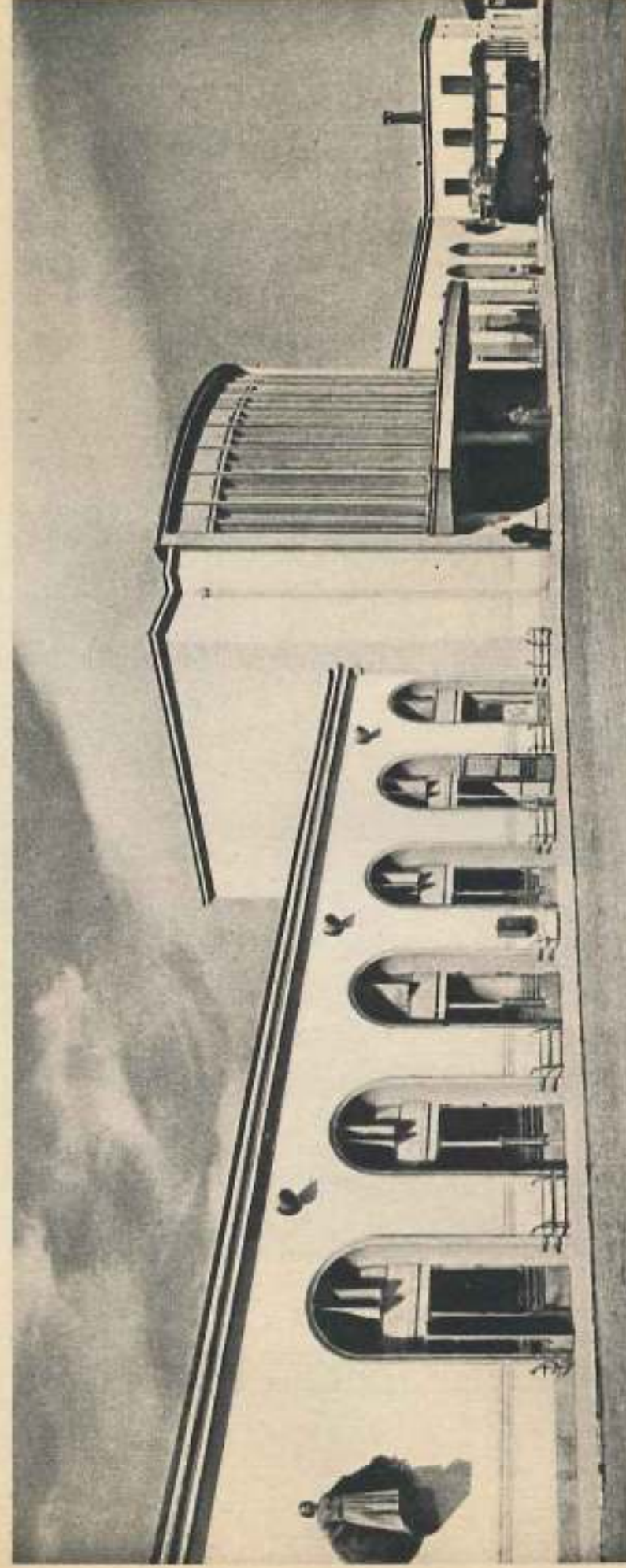
Enfin, un problème d'importance se pose dans les grandes gares, celui de la couverture des quais par de vastes halls. Bien que cette solution tende de plus en plus à être abandonnée, en raison des frais d'établissement et d'entretien, une intéressante réalisation de ce genre vient d'être tentée à Reims. L'ensemble en béton armé se compose de deux nefs de 105 mètres de longueur, ayant respectivement des portées de 30 et 35 mètres, avec une hauteur libre de 16 mètres au-dessus du rail. Les parties vitrées représentent 67% de la surface couverte.

**Très grandes gares.** — La construction de ces gares pose à l'architecte de véritables problèmes d'urbanisme : répartition des voies de départ et de réception des trains, agencement des voies de communications urbaines, aménagement de places pour la réception et le garage des divers véhicules de transport routier.

La solution de ces divers problèmes conditionne le plan d'ensemble.

Ainsi, lors de l'extension de la gare de Paris-Est, les services de départ seuls ont été maintenus au rez-de-chaussée : entrées des grandes lignes et de banlieue, bagages, quai de tête desservant les différentes voies et relié à niveau avec les rues adjacentes. D'où l'aménagement de vastes sous-sois, comportant, d'un côté, une salle du public avec accessoires (toilette, téléphone, tables de correspondance, boutiques diverses) et, de l'autre, le vaste hall du service des bagages à l'arrivée. Ce hall est desservi par une véritable cour souterraine, dans laquelle peuvent évoluer les voi-



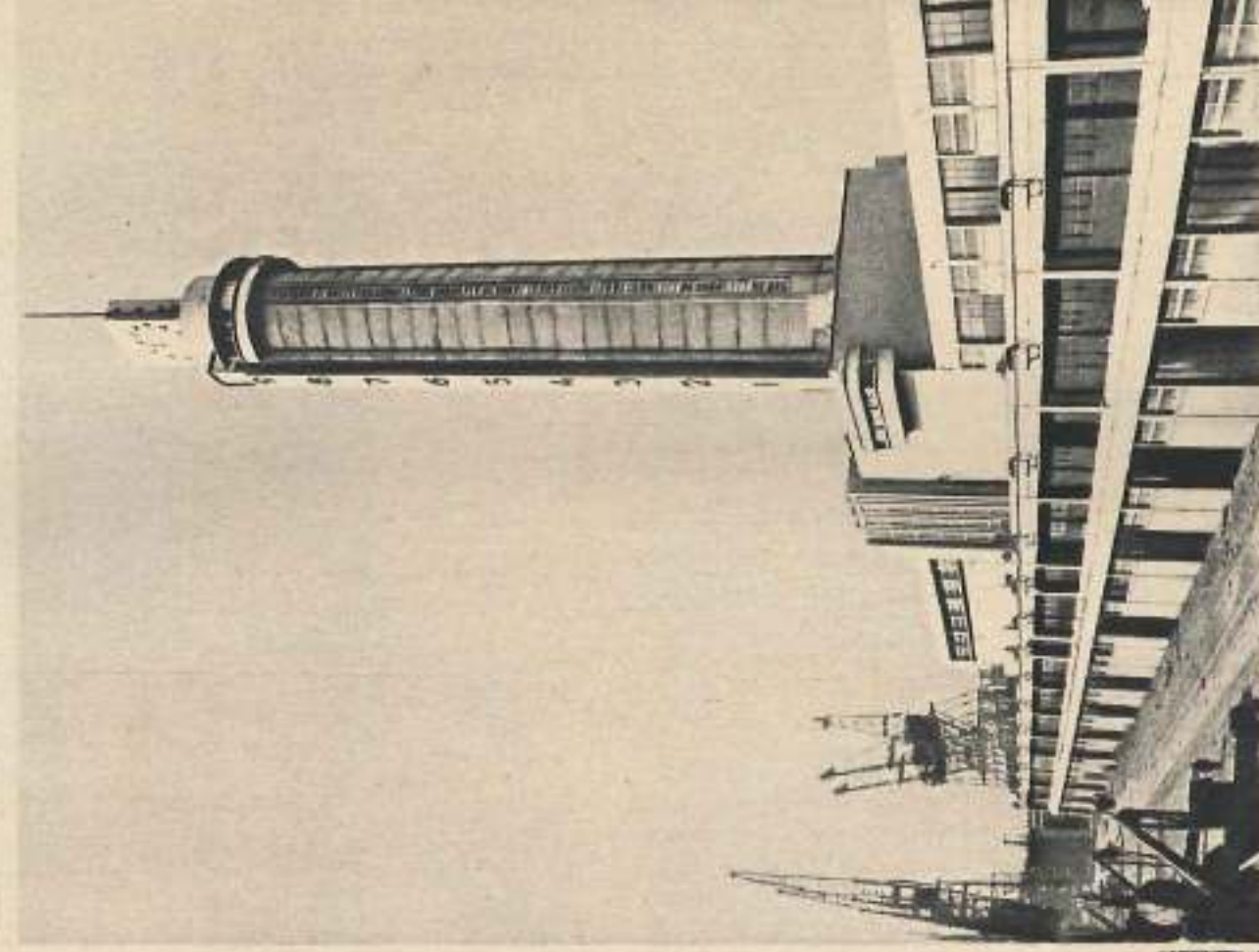


*Gare de Caen.*

tures. La cour d'honneur reste donc entièrement libre pour le service du départ.

**Gares maritimes.** — Examinons, pour terminer, le cas des gares maritimes. Le trafic des marchandises y étant beaucoup plus important que celui des voyageurs, il serait inutile de donner aux bâtiments un aspect de monument public, d'autant plus que les appareils de manutention variés et multiples ne font qu'accentuer le caractère industriel de l'ensemble. D'autre part, la gare maritime étant en général implantée loin de la ville, dans le port en eau profonde, où accostent les longs-courriers, son architecture n'exige pas d'autre recherche que celle des grandes masses seules visibles de la mer. Enfin les voyageurs, montant directement dans les trains, y séjournent encore moins que dans une gare ordinaire.

Pour toutes ces raisons, le problème est traité, en géné-



ral, de la façon la plus simple, par application stricte du béton armé. Pour Le Havre on a fait contraster le jeu des volumes, presque tous horizontaux, avec une grande tour munie d'une horloge monumentale.

Après avoir terminé ce voyage, certains cheminots vont peut-être songer, avec quelque mélancoïe, que l'aspect de leur gare est bien peu séduisant à côté des belles constructions qu'ils viennent de rencontrer.

Sans doute, mais qu'ils n'oublient pas que leurs bâtiments, même vétustes ou démodés, peuvent toujours être rendus plus avenants par quelques soins d'entretien, une propreté rigoureuse, des plantations bien choisies. Les jardins coquets et soignés séduisent toujours. Les plantes grimpanes cachent les architectures déplaisantes. Partout peut se créer un cadre agréable, sans qu'il soit pour cela nécessaire de dépenser.

*Ci-contre, Le Havre.*



*Galerie de circulation, gare de Mulhouse.*



*Gare de Bordeaux-St-Louis.*





Deux vues de studio d'émission.

Au bas de la page, le salon radio-dancing.



# Les Trains Radio de la SNCF



EST en 1930 que l'idée d'agrémenter les voyageurs en chemin de fer par des auditions radiophoniques fit son apparition. Son application fut alors limitée à l'installation dans certains trains d'écouteurs individuels permettant aux voyageurs, moyennant un prix de location forfaitaire, d'écouter les émissions de diverses stations de T. S. F., captées au cours de la marche par un poste récepteur installé dans une cabine aménagée dans l'un des fourgons.

Cette innovation fut réalisée sur les rapides du Havre, de Cherbourg et de Brest. En apportant aux voyageurs une distraction nouvelle s'ajoutant à la lecture des journaux et revues, pour rompre la monotonie des longs trajets, cette formule connut quelque succès. L'idée d'un progrès beaucoup plus notable dans l'art d'égayer les voyages allait néanmoins faire rapidement son chemin.

Si la formule primitive s'adressait au voyageur d'affaires qui se déplace par nécessité et ne se sent pas attiré par les paysages traversés — soit qu'il les connaisse dans tous leurs détails, soit que ceux-ci manquent d'attrait — elle paraissait par contre devoir être proscrite sur des itinéraires touristiques, dont le parcours offre aux voyageurs le plus agréable et distrayant des spectacles.

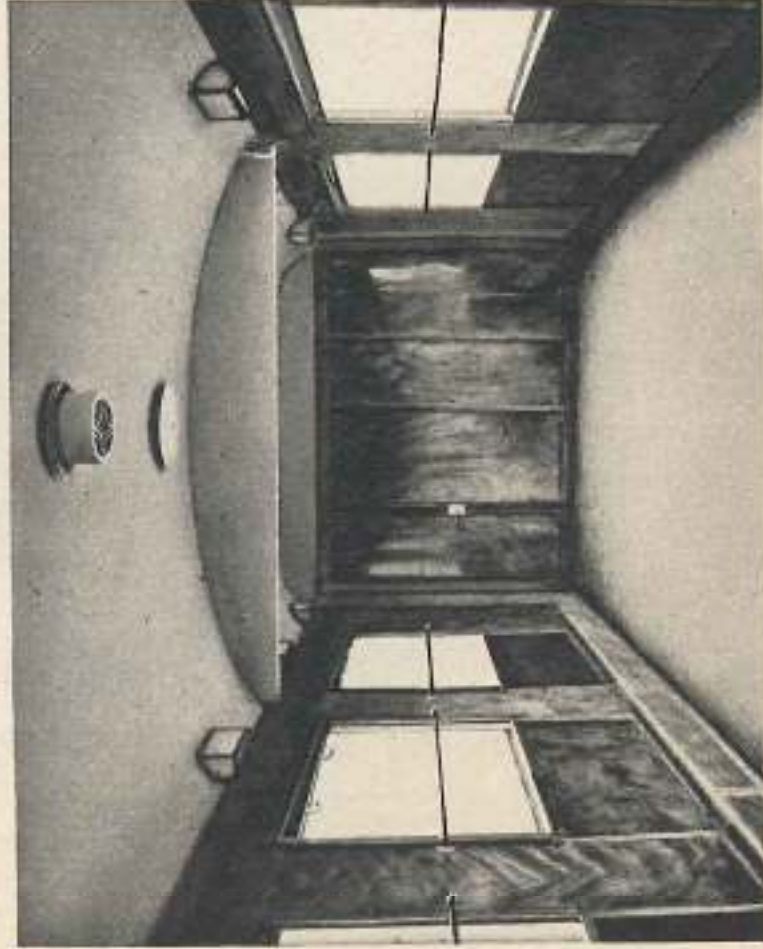
D'où l'idée d'orienter cette T. S. F. ferroviaire vers des fins plus touristiques. C'est ainsi qu'on songea à agrémenter les voyages par des causeries diffusées à l'intérieur des compartiments au moyen de haut-parleurs, commentant les sites, monuments et paysages défilant devant les yeux du public, ces causeries pouvant alterner avec des émissions musicales venant agréablement varier le programme des émissions.

On a souvent comparé à un film le spectacle qui se déroule devant les voyageurs d'un train. Poursuivant cette comparaison, l'on peut dire que l'idée d'introduire la T. S. F. dans les voyages par chemin de fer représente l'application à ce domaine du progrès réalisé par la substitution du cinéma parlant au cinéma muet.

C'est ainsi qu'a été conçue l'organisation des trains-radio, que tous nos lecteurs connaissent certainement aujourd'hui, au moins par oui-dire.

Précisons que ce n'est pas en France que ces trains ont été réalisés pour la première fois. Ce sont, reconnaissons-le bien amicalement, nos voisins belges qui en ont eu l'initiative. Dès 1932, en effet, des installations radiophoniques étaient mises à l'essai dans certains de leurs trains et, en 1934, la Société Nationale des Chemins de fer Belges comptait déjà onze rames ainsi aménagées.

Devant leur succès, la direction de l'ex-Chemin de fer du Nord, décida d'aménager également des rames dites « Trains-Radio », destinées plus spécialement aux voyages d'excursions en groupes, organisés par des Associations ou Agences de Voyages. Après quelques essais satisfaisants effectués à la fin de 1934, il fut décidé de constituer deux rames à audition. La première fut achevée au 15 mai 1935 et la seconde mise en service au printemps de 1936. Entre temps la réussite de cette organisation avait conduit le Nord





à prévoir une troisième rame d'auditions, qui fut réalisée fin 1936. Ces trois rames constituent le parc actuel de trains-radio de la Région du Nord.

**Composition des trains-radio.** — Chaque rame est constituée de dix voitures à bogies type rapide, groupées comme suit : une voiture fourgon (B<sup>4</sup> Ddyi); une voiture de 2<sup>e</sup> classe (B<sup>3</sup> Dyi) dont le compartiment fourgon est aménagé en salon-dancing; sept voitures de 3<sup>e</sup> classe (C<sup>3</sup> yi) et une voiture fourgon (C<sup>4</sup> Ddyi).

Chaque compartiment comporte un haut-parleur fixé au plafond en son axe et relié à la canalisation électrique générale du train par l'intermédiaire d'un interrupteur potentiomètre placé au dessus de la porte du compartiment.

La voiture B<sup>4</sup> Ddyi constitue la voiture-usine et comporte tout l'appareillage nécessaire aux émissions. Le compartiment voisin du fourgon est agencé en studio d'émission.

A cette rame qui offre 508 places, dont 42 en 2<sup>e</sup> classe, il est possible d'incorporer un wagon-restaurant ou un wagon-bar. Quelques heures suffisent, en effet, pour doter ce véhicule d'un équipement volant destiné non seulement à rendre possible son incorporation au milieu du train, mais également à permettre d'y suivre les auditions.

**Équipement radiophonique.** — L'équipement d'un train-radio a exigé la résolution de quelques problèmes assez complexes. En tout premier lieu s'est posé le problème de l'alimentation de la centrale amplificatrice qui devait être suffisamment puissante pour alimenter simultanément plus de 80 haut-parleurs; la puissance moyenne nécessaire est supérieure à 100 watts modulés.

On ne dispose, en fait, que d'une source d'énergie analogue à celle qui fournit l'éclairage autonome de la voiture-usine, c'est-à-dire d'une puissance maximum de 600 watts, insuffisante pour obtenir avec des amplificateurs ordinaires la puissance modulée nécessaire.

Il a donc été nécessaire d'utiliser des amplificateurs alliant à des qualités particulières de robustesse, un rendement élevé tout en conservant une qualité de reproduction sonore satisfaisante.

Tous les appareils utilisés (récepteurs de T. S. F., moteurs, microphones, tourne-disques, amplificateurs, interrupteurs, potentiomètres à disposition des voyageurs), ont été étudiés en vue de leur résistance aux chocs et aux trépidations auxquels ils sont exposés.

**Studio d'émission.** — Un meuble, devant lequel se tient l'opérateur, groupe tous les organes de commande. Ce dispositif se compose de deux tourne-disques montés sur ressort formant suspension à la cardan, équipés de moteurs d'entraînement du type synchrone et munis de l'arrêt automatique.

Un microphone est placé au-dessus de la table, à la disposition du speaker et un second à gauche, à la disposition des conférenciers. Un jeu de commutateurs et de potentiomètres permet de passer de la modulation phonographique à la modulation microphonique ou inversement.

L'installation comporte deux amplificateurs d'une puissance unitaire de 60 watts modulés, alimentant normalement chacun une quarantaine de haut-parleurs; le commutateur de commande a été combiné de manière à transmettre le courant modulé soit à un seul, soit aux deux amplificateurs.

En cas de nécessité un seul de ces appareils suffit à alimenter, de façon acceptable, la totalité des haut-parleurs. La réserve de puissance disponible permet de régler au mieux l'audition.

Un haut-parleur témoin, placé dans le compartiment-studio assure le contrôle de l'intensité et de la qualité de reproduction du son.

L'alimentation des amplificateurs se fait par courant alternatif produit sur place; à cet effet, deux commutatrices utilisées à tour de rôle, transforment le courant continu à 24 volts de l'alimentation en courant alternatif à 110 volts, 50 périodes. Ces appareils placés dans le compartiment fourgon attenant au studio sont mis en route au moyen de commutateurs et contrôlés à l'aide d'un fréquencemètre.

Un tableau général de distribu-

tion permettant de contrôler les appareils d'alimentation est placé au-dessus d'un meuble contenant des casiers porte-disques.

**Compartiments.** — Le haut-parleur installé dans chaque compartiment est du type magnéto-dynamique à aimant au cobalt, un boîtier métallique embouti et un grillage de protection rendent l'appareil particulièrement robuste.

Les voyageurs disposent d'un organe de réglage qui leur permet de régler le volume sonore à leur convenance ou d'arrêter complètement l'audition.

Notons à ce propos une particularité très intéressante de cet organe : si un voyageur arrête le haut-parleur de son compartiment, il reporte, en réalité, cet appareil sur une autre ligne non alimentée; celle-ci permet à l'opérateur d'attaquer le haut-parleur silencieux à l'aide de ses amplificateurs et de toucher les voyageurs qui se sont isolés acoustiquement.

**Dispositions diverses.** — L'opérateur dispose d'un microphone portatif, susceptible d'être déplacé tout le long du train et permettant d'attaquer à distance les amplificateurs du studio pour la transmission d'interview ou de conférences données sur place dans les compartiments.

Signalons enfin qu'à l'extrémité du train, dans la partie fourgon, est installé un haut-parleur de grande puissance, destiné à donner des indications aux voyageurs descendus du train au cours des arrêts.

Cet exposé serait incomplet s'il ne signalait que la Région du Sud-Ouest dispose également de deux rames radio équipées de façon analogue : l'une, composée de six voitures de 3<sup>e</sup> classe (C<sup>10</sup> yi) ayant reçu un aménagement spécial destiné à améliorer son confort a été mise en service en avril 1936; l'autre, composée de six voitures de 2<sup>e</sup> classe (B<sup>9</sup> yi) a été inaugurée au début de cette année.

L'une et l'autre comportent comme les rames Nord, une voiture-dancing et peuvent, sur demande, être complétées d'une voiture-buffet.

La Région du Sud-Ouest dispose, en outre, d'une voiture-salon équipée pour les auditions et pouvant être incorporée à l'une ou à l'autre des rames.

Enfin la Région de l'Ouest vient également de mettre en circulation une rame radio-dancing, composée de sept voitures de 2<sup>e</sup> classe aménagées en 3<sup>e</sup> classe et d'une voiture de 1<sup>re</sup> classe transformée partiellement en salle de danse.

L'utilisation de ces diverses rames est, en principe, réservée pour des trains spéciaux organisés par des Associations ou Agences de Voyages, avec un minimum garanti de voyageurs. Il n'est demandé aucun supplément aux organisateurs; la seule restriction est constituée par les disponibilités relativement faibles en matériel de l'espèce eu égard aux très nombreuses demandes dont il fait l'objet.

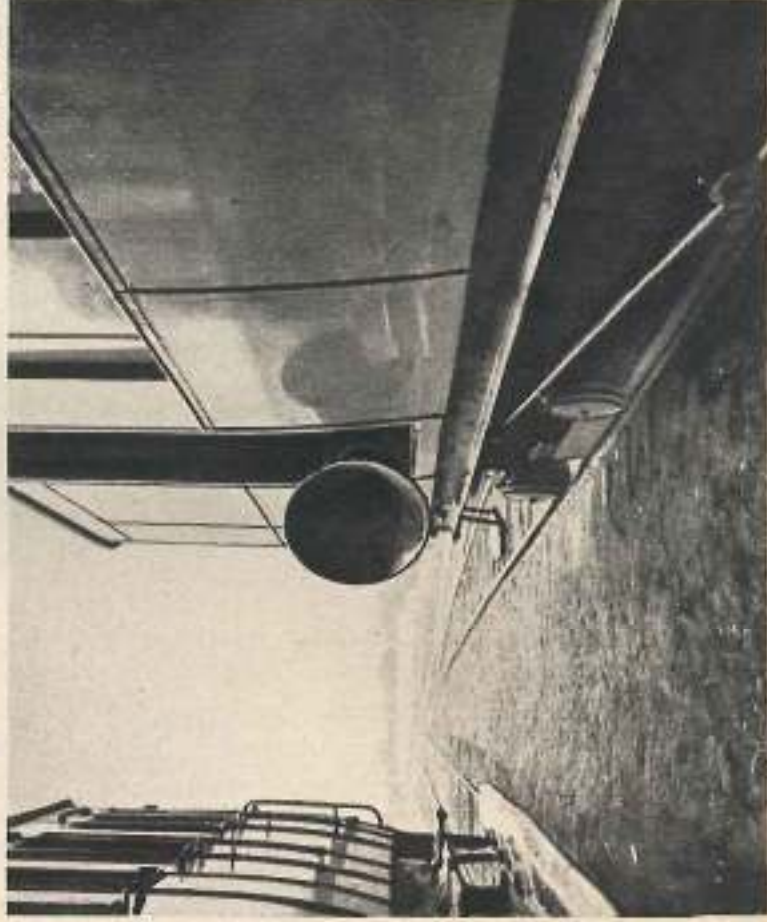
Les rames-radio sont également utilisées de temps à autre pour des trains spéciaux que la S. N. C. F. organise pour son propre compte.

Le succès des trains-radio a été sans cesse en croissant. C'est ainsi que les parcours kilométriques effectués par les trois rames de la Région du Nord, au titre de voyages organisés, sont passés de 12.949 km. en 1935, à 30.351 km. en 1936, et à 51.549 km. en 1937 (dont 8.000 km. en pays étrangers).

Les rames-radio circulent, en effet, non seulement en France, mais également dans les pays étrangers limitrophes (Belgique et Hollande notamment) qui, par leurs attrait et leur proximité se prêtent à l'organisation de voyages touristiques de durée relativement courte.

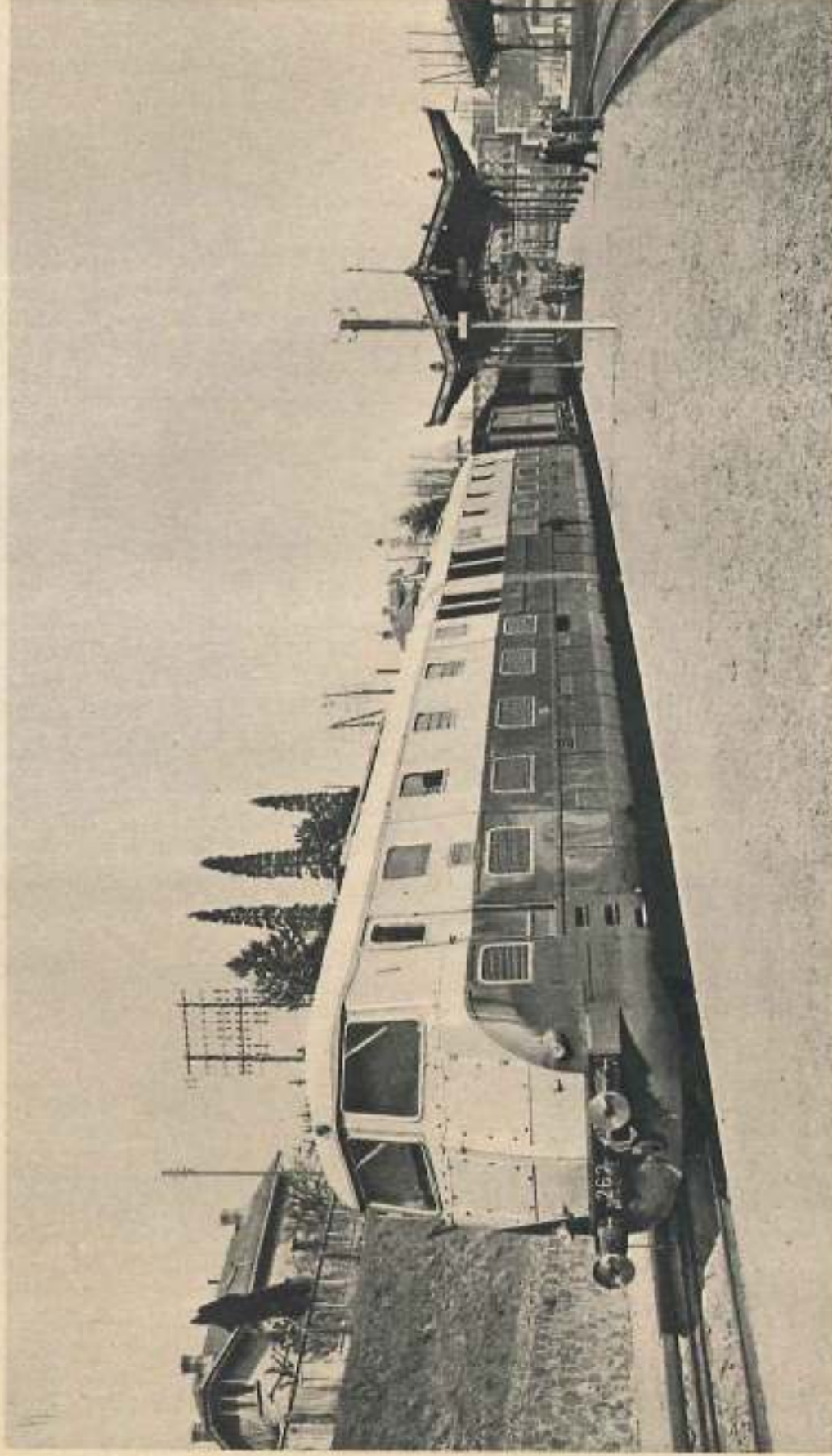
Sur la Région du Sud-Ouest, où elles circulent depuis moins longtemps, les rames-radio ont totalisé en 1937, un parcours kilométrique de 18.240 km.

Ces chiffres montrent la faveur dont jouissent déjà les trains radio. Nous espérons qu'en les ayant, grâce à cet article, mieux fait connaître aux cheminots, dont la propagande peut s'exercer si utilement auprès de nos clients, nous aurons contribué à accroître encore cette vogue.





# LA VIE DE LA SNCF



## UNE SECONDE LOCOMOTIVE DIESEL ÉLECTRIQUE DE 4400 CH VIENT D'ÊTRE LIVRÉE

Le 29 avril, est arrivée à Paris (gare de Lyon) une locomotive Diesel électrique 262 AD-1, construite par la Compagnie Fives-Lille. Elle avait déjà effectué, les 27 et 28 avril, des marches d'essai en remorquant un train de 450 tonnes, à la vitesse horaire maximum de 120 km.

Cette locomotive avait été commandée en même temps, et sur le même programme, que la 262 BD-1 des Forges et Aciéries de la Marine et d'Homécourt livrée l'an dernier à la Cie P.-L.-M.

Les caractéristiques imposées par le marché étaient les suivantes :

- 1° Effectuer avec un train de 450 tonnes, sans ravitaillement ni graissage en cours de route, le trajet Paris-Menton en 10 h. 30, ce qui implique une vitesse soutenue de 130 km/h. sur une grande partie du parcours ;
- 2° Remorquer, suivant les horaires actuels, des trains rapides Paris-Nice dont le poids atteint 600 tonnes ;
- 3° Assurer un parcours annuel de 250.000 km. sans que les immobilisations dépassent 115 jours par an ;
- 4° Ne pas dépasser la charge limite de 18 tonnes par essieu.

Pour remplir ce programme, les deux constructeurs ont adopté, pour la partie mécanique, des solutions très voisines.

Chacune des locomotives comporte, en effet, deux demi-unités identiques, du type 232, c'est-à-dire 3 essieux moteurs encadrés par 2 bogies. Le poids obtenu est d'environ 227 tonnes en ordre de marche et la puissance maximum unihoraire est de 4.400 ch. La réalisation de la partie motrice diffère assez sensiblement d'une locomotive à l'autre.

Signalons notamment que, sur la locomotive Fives-Lille, la puissance est fournie par 4 moteurs de 1.050 ch chacun (soit 2 par demi-unité) construits par la Société Générale de Constructions Mécaniques sur licence M. A. N. et munis de la suralimentation par turbosoufflantes Rateau. En plus, 2 groupes moteurs de 150 ch fournissent la puissance nécessaire aux services auxiliaires.

Sur la locomotive Marine et Homécourt, la puissance est fournie par 2 moteurs de 2.200 ch chacun. Chacun de ces moteurs est accouplé directement à une génératrice ; celle-ci alimente les moteurs de traction, entraînant chacun les essieux moteurs ; mais alors que sur la locomotive Fives-Lille il y a deux moteurs de traction par essieu, chacun d'eux étant alimenté par une des génératrices, sur la locomotive Marine et Homécourt, il n'y a qu'un seul moteur de traction par essieu.

Malgré ces différences, les premiers essais ont montré que la tenue sur voie, la stabilité aux grandes vitesses, la puissance au démarrage, la facilité de conduite étaient comparables sur ces deux unités.

Nous aurons certainement à revenir sur ces prototypes lorsqu'ils seront entrés en service régulier.

## LE NOUVEAU SERVICE DES TRAINS AU 15 MAI

Les améliorations apportées au service des trains de voyageurs au 15 mai 1938 résident dans l'accélération de quelques trains et la création de relations nouvelles.

Notons en particulier que l'établissement de nouveaux centres d'autorails (Nantes et Orléans) ou l'extension des centres déjà existants (Alès, Roanne, Clermont-Ferrand, Narbonne et Cambrai) vont permettre d'augmenter la desserte de lignes

secondaires que ne touche pas la coordination. Les modifications apportées aux trains internationaux sur leur parcours français sont peu importantes. Notons en particulier :

— le rétablissement par autorail rapide, (au 2 octobre 1938), de la relation de jour Londres-Boulogne-Bâle supprimée depuis 1934.

9 h. 00 | Londres ↑ 23 h.  
20 h. 18 | Bâle ↓ 10 h. 51

et la transformation des autorails 123 et 112, Paris-Bruxelles et retour, en trains vapeur suivant l'horaire ci-dessous :

20 h. 10 | Paris ↑ 12 h. 45  
23 h. 28 | Bruxelles ↓ 9 h. 20

Les relations interrégionales font actuellement l'objet d'études complexes et n'ont pu encore être profondément remaniées. Il faut signaler cependant :

— la création de bonnes relations de matinées entre la Bourgogne, la Franche-Comté et l'Alsace, d'une part par l'accélération du train 559 (Sud-Est) prolongé jusqu'à Mulhouse et, d'autre part, grâce à la mise en marche du train 555 (Sud-Est) toute l'année et au report de son origine de Dôle à Dijon ;

— la mise en correspondance à Lyon des autorails 726 Genève-Lyon et 1048/49 Lyon-Clermont-Ferrand, établissant une relation rapide de jour de Genève vers les stations thermales d'Auvergne :

Genève . . . . . dép. 12 h. 57  
Vichy . . . . . arr. 17 h. 47  
Royat . . . . . arr. 18 h. 48  
La Bourboule . . . . . arr. 21 h. 28  
Le Mont-Dore . . . . . arr. 21 h. 44

— l'amélioration des relations de la Côte d'Azur et du Dauphiné sur la Haute-Marne :

Nice . . . . . dép. 7 h. 35 Dijon . . . . . arr. 18 h. 31  
Marseille . . . . . dép. 11 h. 15 Langres . . . . . arr. 20 h. 30  
Grenoble . . . . . dép. 13 h. 55 Chaumont . . . . . arr. 20 h. 47  
Lyon . . . . . dép. 16 h. 10 St-Dizier . . . . . arr. 22 h. 37

— la mise en correspondance à Saumur de l'express



798 (Ouest) Bordeaux-Paris avec l'express 182 (Sud-Ouest) Le Croisic-Paris.

**Région du Nord.** — Cette région facilite ses relations de matinée de Lille sur Paris par la création d'un mouvement autorail quittant Lille à 6 h. 45 et atteignant Paris à 9 h. 10. En sens inverse, l'autorail d'extrême soirée 389, partant de Paris à 21 h. 12 et atteignant Lille à 23 h. 42, qui circulait seulement les dimanches et fêtes, est maintenant quotidien.

Un nouveau train express Jeumont-Paris et vice-versa a été créé dans l'horaire ci-dessous :

6 h. 00 ↓ Jeumont ↑ 14 h. 37  
9 h. 5 ↓ Paris ↑ 11 h. 35

Enfin, il y a lieu de noter la mise en marche d'une nouvelle relation directe Amiens (départ 7 h. 29) Lille (arrivée 9 h. 3) cette dernière ville étant atteinte 1 h. 30 environ plus tôt qu'actuellement.

**Région de l'Est.** — Sur Paris-Strasbourg et retour, les rapides vapeur 35 et 28 sont remplacés par des autorails permettant un gain de temps de 1 heure environ :

17 h. 35 ↓ Paris ↑ 12 h. 30  
22 h. ↓ Strasbourg ↑ 8 h. 5

**Région du Sud-Est.** — Le succès remporté par la relation Paris-Marseille par trains aérodynamiques (11 et 12) a nécessité le remplacement de ces trains par des rames normales de capacité plus importante, circulant suivant un horaire sensiblement le même. Les rames aérodynamiques ainsi libérées assurent le service des relations rapides 3 et 4 qui étaient effectuées par autorails.

Un service par autorail rapide Mâcon-Genève et vice-versa est mis en correspondance à Mâcon avec les trains 3 et 4.

7 h. 45 dép. Paris ↑ arr. 24 h. 00  
12 h. 3 arr. Mâcon ↓ dép. 19 h. 34  
12 h. 50 arr. Lyon ↓ dép. 18 h. 40  
14 h. 19 arr. Genève ↓ dép. 16 h. 45

Un train de jour Paris-Grenoble et retour est mis en marche avec des voitures directes pour la Côte d'Azur, qui à Lyon sont incorporées aux trains Strasbourg-Lyon et vice-versa, lesquels sont prolongés jusqu'à Vintimille. Les heures d'arrivée et de départ seront les suivantes :

8 h. 00 dép. Paris ↑ arr. 22 h. 30  
6 h. 10 dép. Strasbourg ↓ arr. 23 h. 58  
16 h. 45 arr. Grenoble ↓ dép. 13 h. 55  
0 h. 11 arr. Vintimille ↓ dép. 6 h. 25

Les trains rapides de nuit de l'Alsace et de la Suisse sur la Méditerranée sont prolongés de Marseille sur Nice et Vintimille.

Un rapide de jour circulera cet été entre Paris et St-Gervais dans l'horaire suivant :

8 h. 30 dép. Paris ↑ arr. 23 h. 10  
19 h. 9 arr. St-Gervais ↓ dép. 12 h. 15

Cet été également, la création limitée aux vendredis et samedis avant-veilles et veilles de fêtes, d'un rapide Paris-Nice quittant Paris en extrême soirée (départ 0 h. 30) permettra d'atteindre Nice à 16 h. 23.

**Région du Sud-Ouest.** — Cette région a porté principalement son effort sur l'amélioration de son service d'été.

A cet effet, circuleront en période d'été :

— deux nouveaux trains vers Bordeaux et les Pyrénées quittant Paris à 10 h. et 12 h. et atteignant Bordeaux respectivement à 17 h. 1 et 18 h. 56 ;  
— un nouveau train vers Toulouse quittant Paris à 8 h. 15 et arrivant à Toulouse à 17 h. 58.

La mise en marche de ces mouvements permettra d'éviter les dédoublements massifs des trains réguliers de base.

**Région de l'Ouest.** — Cette région avait déjà fourni un important effort d'accélération et de création

de mouvements nouveaux, tant au service d'été qu'au service d'hiver. Aussi se borne-t-elle, pour 1938, à consolider les résultats acquis. Notons cependant qu'elle a remanié quelques horaires sur les lignes de Normandie afin de faciliter les déplacements touristiques et qu'elle a sensiblement perfectionné la desserte de la banlieue de St-Germain (départ tous les quarts d'heure).

Pour terminer signalons qu'il reste encore à livrer, sur les commandes passées avant le 1<sup>er</sup> janvier 1938, 451 nouvelles voitures métalliques de grandes lignes et 164 voitures métalliques de banlieue comportant les derniers perfectionnements de la technique et du confort : les livraisons se poursuivent progressivement et s'échelonnent jusqu'à la fin de 1939.

## LE TRAFIC DES PREMIERS MOIS DE 1938

Si les statistiques des wagons chargés donnent une idée d'ensemble du trafic ferroviaire, il ne faut cependant pas les considérer comme le baromètre exact de l'activité du chemin de fer.

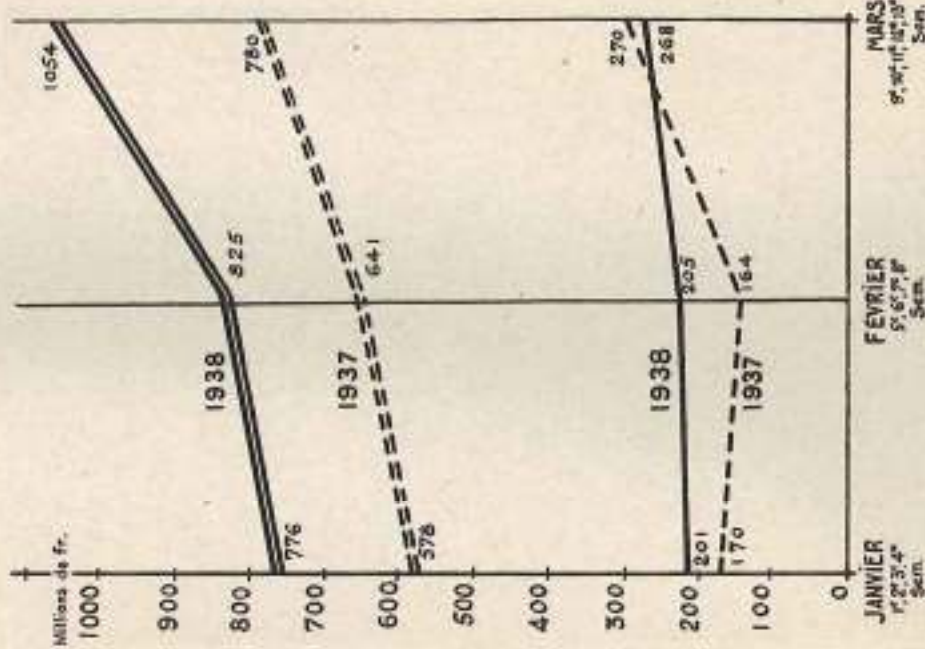
En premier lieu, elles ne reflètent que le volume manutentionné sans égard aux distances, de sorte que s'il se produit un abaissement général des parcours moyens à charge, ces statistiques n'en sont pas affectées, tandis que les recettes en souffrent.

En second lieu, le nombre des wagons chargés ne fait aucune distinction entre les matières taxées bon marché et celles qui « paient ».

Enfin la statistique en question ne porte ni sur le trafic des voyageurs, ni sur celui des petits colis, colis postaux et expéditions de détail qui représentent respectivement 20% et 15% environ des recettes totales.

C'est donc dans l'examen des recettes que l'on trouve la véritable physionomie de l'activité ferroviaire, tout comme l'on juge de la situation d'une firme industrielle ou d'une maison de commerce par son chiffre d'affaires.

Le graphique que nous donnons montre que les



Recettes marchandises (doublets traités).  
Recettes voyageurs (traits simples).

recettes de 1938 sont supérieures à celles de 1937. Qu'on n'en déduise pas que le trafic s'est accru. Les tarifs ont subi des relèvements en juillet et août 1937, puis au 1<sup>er</sup> janvier 1938, et pour que la comparaison fût valable, il faudrait réévaluer les recettes de 1937 sur la base des taux de perception d'aujourd'hui.

On constaterait ainsi que notre trafic présente en 1938 une diminution sensible, qui se traduit par les pourcentages ci-dessous :

Voyageurs Marchandises

Pour janvier . . . . . — 20,98 % — 17,05 %  
Pour février . . . . . — 16,00 % — 16,30 %  
Pour mars . . . . . — 33,55 % — 12,11 %

Le décalage de la fête de Pâques (28 mars en 1937 et 17 avril en 1938) fausse, il est vrai, toute comparaison sur le trafic voyageurs du mois de mars. L'exercice 1938 ne s'en avère pas moins plus mauvais à ses débuts que son prédécesseur.

Les causes de cette infériorité sont assez complexes ; nous citerons les deux principales :

Tout d'abord, la concurrence automobile qui de plus en plus nous ravit le trafic voyageurs et marchandises aux courtes distances. Non seulement les transporteurs publics multiplient leur efforts, mais nous assistons au développement des services de transports particuliers dont se dotent de nombreuses entreprises commerciales.

D'autre part, les circonstances économiques ont entraîné une diminution notable du volume des transports. Si les industries travaillant pour la Défense nationale accroissent leur production, il en va tout autrement des autres et notamment de l'industrie du bâtiment et de celle du textile.

Souhaitons ardemment une reprise de l'activité générale du Pays. Nos rails en seront les premiers bénéficiaires.

## RENDEZ-VOUS VISITE A UN COLLÈGE ANGLAIS ?

En 1937, le Comité d'Echanges Franco-Britanniques a organisé, à titre d'essai, des visites réciproques entre Cheminots.

Initiative opportune, ces échanges voulaient matérialiser entre deux peuples des relations cordiales, faciliter aux touristes l'observation de la vie vraie de la nation amie, permettre entre gens du même métier une comparaison des méthodes et des résultats.

Initiative fort intéressante aussi pécuniairement pour nos agents. N'ayant à prévoir que les frais de passeport, sans autre provision qu'un peu d'argent de poche, le cheminot se rend chez son collègue étranger et y séjourne le temps qui lui convient, à charge pour lui de recevoir ensuite son hôte.

La formule est simple et heureuse. Dès les vacances dernières, une vingtaine d'échanges ont eu lieu et de part et d'autre la satisfaction a été complète.

« Nous avons été reçus avec empressement » dit telle lettre d'un des nôtres. « Je conserverai un inoubliable souvenir de mon voyage en Ecosse » dit telle autre. « Réception plus que cordiale », etc. Nos Français ont noué là-bas des amitiés et rapporté, avec de belles photos, une moisson d'enseignements.

De leur côté, ceux des Anglais qui ont rédigé le récit de leur voyage s'y déclarent enchantés. Un prix attribué au meilleur compte rendu a été gagné par M. Rowley, Chef de gare de Sudbury, qui a noté de judicieuses observations dans tous les domaines.

Voilà des débuts encourageants. Aussi, pour 1938, au moment où se précisent les projets de vacances, notre Directeur Général a-t-il proposé aux Cheminots de fer anglais d'intensifier ces voyages d'échanges



Tous ceux qui désiraient donc bénéficier de ces avantages peuvent dès maintenant s'adresser au Service Central du Personnel, 3<sup>e</sup> division (88, rue Saint-Lazare, Paris), qui se fera un plaisir de leur indiquer exactement la marche à suivre.

## LA S N C F ET LES EXPOSITIONS

Toute maison de commerce sérieuse ne peut vivre, aujourd'hui, sans un programme de publicité rationnellement conçu et appliqué. Au chemin de fer, ce programme peut se résumer dans les trois préoccupations suivantes :

- créer ou entretenir le désir de voyager ;
- inciter le voyageur ou l'expéditeur à utiliser le rail ;
- le renseigner d'une façon pratique.

On comprend aussitôt que la Société Nationale ait décidé d'utiliser très largement, entre autres moyens de propagande, celui qu'offrent les Expositions, qu'il s'agisse de participations aux Foires organisées en France et à l'étranger ou d'Expositions organisées pour son compte personnel.

Dans des participations à certaines foires de province comme celles de Lyon, Lille, Nantes, Rennes ou Bordeaux, notre but essentiel est de donner au grand public des suggestions simples et des rappels rapides plutôt qu'une documentation approfondie : c'est à un passant que l'on s'adresse et c'est la raison pour laquelle nos présentations sont, avant tout,



Une vue du stand de la S. N. C. F. au Salon des Arts ménagers. Ci-contre : L'exposition du Val de Loire à la gare d'Orsay.

orientées soit vers la publicité touristique (panoramas d'une ou de plusieurs régions ; invitations au voyage telles que les billets « bon dimanche », les billets de week-end, les billets de vacances), soit vers les tarifs de marchandises qui, comme les tarifs des colis express, des colis agricoles, etc., sont susceptibles d'intéresser n'importe quel consommateur.

Dans les Expositions organisées directement par la S. N. C. F. la conception est différente. Il s'agit de présenter et de développer largement des thèmes déterminés, documents à l'appui.

Ces Expositions sont organisées à Paris dans les gares ou les plus accessibles comme c'est le cas pour la gare d'Orsay et la Gare Saint-Lazare.

La première se prête particulièrement bien à des manifestations importantes. Au début de cette année, s'y tenait l'Exposition des Tapis et des Tapisseries d'Aubusson, qui a obtenu un beau succès par la



L'entrepôt à gazogène de la Région de l'Ouest.

qualité des collections exposées. Plus récemment nous y avons ouvert l'Exposition du Val de Loire, d'un caractère essentiellement touristique et qui intéressait à la fois nos Régions du Sud-Est, du Sud-Ouest et de l'Ouest. Nous y avons mis en valeur les richesses de cette région privilégiée. A côté des châteaux célèbres, qui sont au cœur de la France et de son histoire, les visiteurs ont pu apprécier les agréments des plages de la Loire, ceux de la pêche et de la chasse, éloquente justification de notre slogan « Val de Loire, Val de Loisirs ».

Un des attraits des Expositions de la Gare d'Orsay, consiste aussi dans les stands consacrés à la gastronomie.

A Saint-Lazare, nos Expositions disposent d'un cadre plus restreint, mais elles n'en présentent pas moins de remarquables synthèses, conçues chaque fois avec infiniment d'art et de psychologie. Nous en avons eu une nouvelle preuve récemment avec l'Exposition des « Fleuves de France » transférée depuis à Prague.

Une autre formule très efficiente, que la Société Nationale utilise volontiers, est celle des trains-exposition, particulièrement appréciés de la clientèle de province.

C'est ainsi que le train-exposition de la Neige, qui a circulé dans le Nord de la France et en Belgique, de décembre à février derniers, nous a rendu de réels services. La vogue des sports d'hiver croît, en effet, d'année en année, mais cette mode n'avait pu encore s'étendre en province autant qu'à Paris : ce train-exposition a permis à la Société Nationale d'entreprendre, sans grands frais, un effort d'envergure dans cette véritable fourmillière humaine qu'est le Nord, où peuvent certainement se développer d'actifs noyaux de skieurs. Le train était composé d'une rame de 8 wagons dont 6 constituaient l'Exposition proprement dite. L'ensemble était peint extérieurement en blanc et bleu, pour évoquer d'une façon très stylisée les cimes neigeuses et le beau ciel bleu qui est si souvent celui de nos montagnes pendant l'hiver.

Ce train comportait deux parties : d'une part, une évocation des différents « plaisirs » des sports de neige, traitée sur le mode humoristique ; d'autre part, une présentation très documentée des stations françaises : Vosges et Jura, Savoie et Dauphiné, Auvergne et Pyrénées.

Un pick-up permettait de diffuser soit de la musique, soit de courtes causeries documentaires ; des tableaux mobiles indiquaient les prix des billets au départ de la





ville où stationnait le train tandis que de très nombreux tracts étaient distribués.

Pendant les deux mois de la circulation de ce train, 216.000 visiteurs y sont venus se convertir au ski et la presse régionale ou locale lui a consacré de très nombreux articles.

En collaboration avec les organismes officiels et les transporteurs maritimes, cette même rame de voitures a été réaménagée depuis, pour une tournée de propagande en faveur de l'Afrique du Nord, de son tourisme, de ses fruits et primeurs, propagande qui s'adressait aux grandes villes du Centre, de l'Ouest et du Sud de la France.

Ces quelques exemples, parmi bien d'autres qu'il nous serait difficile de citer dans ce court exposé, suffisent à mettre en lumière le rôle important que peuvent jouer les Expositions pour la propagande de la Société Nationale. Nous ne manquerons pas de suivre ici ces manifestations en les annonçant d'ailleurs à l'avance, comme le souhaitent certainement les lecteurs de *Notre Métier*.

### L'AUTORAIL A GAZOGÈNE DE LA RÉGION DE L'OUEST

Le 8 avril 1938, sur le parcours Paris-Rambouillet, M. le Président Guinand, accompagné des membres du Conseil d'Administration et de M. le Directeur Général ont présenté à M. Liautey, Sous-Secrétaire d'État à l'Agriculture et aux représentants des Ministères de la Guerre et des Travaux Publics, un nouvel autorail à gazogène alimenté au charbon de bois.

Cet autorail fait partie d'une série de 3 unités commandées pour la Région de l'Ouest aux Établissements de Diétrich, avec moteur 280 ch et gazogène Panhard. Le constructeur a bénéficié des expériences d'un prototype précédemment mis au point sur le Réseau de l'État après de longs essais.

C'est la première réalisation, tant en France qu'à l'Étranger, d'un appareil à gazogène d'une telle

puissance : long de 23 mètres, il pèse 34 tonnes et dispose de 95 places. La vitesse réalisée en palier est de 120 km/h, en rampe de 10 mm. de 87 km/h.

Le générateur de gaz est disposé au milieu de la voiture, entre des parois isolantes. La trémie qui le surmonte contient 500 kg. de charbon, c'est-à-dire une provision suffisante pour parcourir sans rechargement un minimum de 450 km. Le combustible utilisé peut être indifféremment du charbon de forêt ou du « Geka », provenant de la carbonisation des vieilles traverses de voie.

La durée totale d'allumage du gazogène, de ventilation et la mise en route de l'autorail est de 10 à 15 minutes.

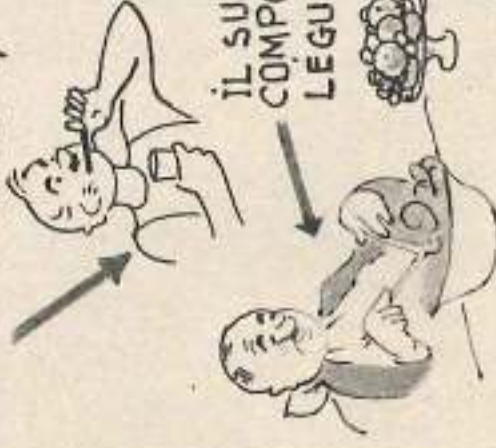
### LA PRÉVENTION DES ACCIDENTS

Tant qu'il y aura des hommes et qui travaillent, il y aura hélas toujours à faire dans le domaine de la prévention des accidents. La SNCF attache une importance particulière à cette lutte — déjà poursuivie par les anciens réseaux — et dès sa création elle a constitué une Section spéciale de la Sécurité au sein du Service Central du Personnel.

C'est en liaison avec cette section que *Notre Métier* parlera régulièrement ici de la lutte contre les accidents du travail et des résultats obtenus dans ce domaine par une action tenace à laquelle nos lecteurs ont certainement tous à cœur de collaborer.

Cette Revue voudrait les y aider, comme le faisaient à l'occasion les publications des anciens réseaux. Comme le font aussi, d'une façon plus systématique, nos confrères, les « House-Organs » des Chemins de fer étrangers, notamment ceux de Suisse, d'Allemagne, d'Angleterre et des États-Unis. Il faut bien croire qu'il est salutaire dans ce domaine de tenir en éveil l'attention des lecteurs, pour que tous ces organes qui sont généralement les aînés — et de beaucoup —, des revues ferroviaires françaises, consacrent à la sécurité des insertions parfois impor-

IL BROSSAIT SES DENTS  
DEUX FOIS PAR JOUR,



IL SUIVAIT UN RÉGIME  
COMPOSÉ SURTOUT DE  
LÉGUMES VERTS,



NE BUVAIT PAS,  
NE SE METTAIT PAS EN COLÈRE.  
ON L'A ENTERRÉ MERCREDI.

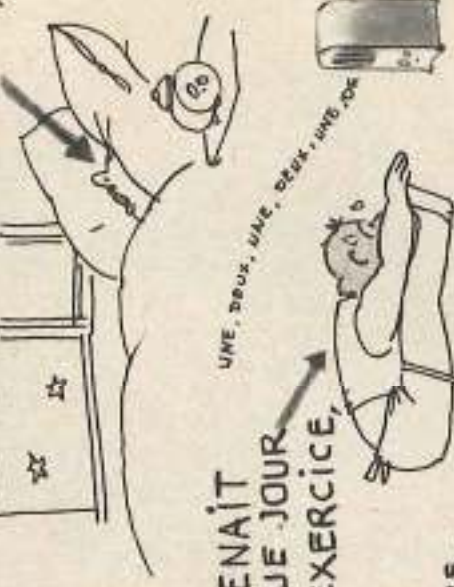
LE DOCTEUR L'EXAMINAIT  
DEUX FOIS L'AN,



IL PRENAIT  
CHAQUE JOUR  
DE L'EXERCICE,



IL DORMAIT 8 H PAR NUIT,  
LES FENÊTRES OUVERTES,



EN TRAVERSANT LES VOIES.  
IL AVAIT OUBLIÉ



.....DE PRENDRE GARDE  
AU TRAIN CROISEUR!

### CHEMIN DE FER ET AVIATION

Les transports aériens, disent certains, concurrencent le train. Peut-être, mais en attendant les deux modes de locomotion s'entendent fort bien et le chemin de fer n'hésite pas à favoriser les manifestations destinées à développer dans le public le goût de l'aviation.

C'est ainsi qu'à l'occasion d'une fête récente organisée par le Comité « Air-Propagande » à Saint-Germain-en-Laye, le 24 avril dernier, un service spécial au départ de Paris-St-Lazare et de Paris-Montparnasse a permis de transporter dans d'excellentes conditions près de 25000 voyageurs attirés au chemin de fer par la modicité des prix, qui comprenait en plus du transport l'entrée au meeting d'Aviation.

Au moment où nous mettions sous presse, des manifestations analogues étaient en préparation : celle du 22 mai, à Saint-Germain-en-Laye, sous les auspices de la « Fédération Populaire des Sports Aéronautiques » et celle qui doit avoir lieu le 10 juillet, à Villacoublay, sous le patronage du Ministère de l'Air, avec les mêmes avantages ferroviaires que pour la fête précitée du 24 avril.



## LE RHÔNE

Le Rhône est le fils sauvage de la montagne qui le dirige, l'enserme et l'opprime.

A peine échappé des Alpes suisses, à peine apaisé par le Lac de Genève, il retrouve la montagne avec l'Arve, émissaire du Mont-Blanc et de ses glaciers, et avec les rivières du Jura. A peine uni avec la Saône, tranquille rivière de plaine, il reprend, avec l'Isère et la Durance, avec les rivières cévenoles, son tempérament torrentiel.

De tous nos fleuves, il est le plus abondamment et le plus régulièrement alimenté : qualité précieuse pour la batellerie. Mais il a deux défauts. Il conserve longtemps une forte pente qui rend ses eaux furieuses et exaspère sa vitesse. Il charrie d'énormes quantités de cailloux et de sable qu'on voit en basses eaux émerger du lit en bancs instables, ou former des îles aux épais fourrés. Dans les bras du delta, la profondeur trop faible interdit aux bateaux l'accès régulier du fleuve.

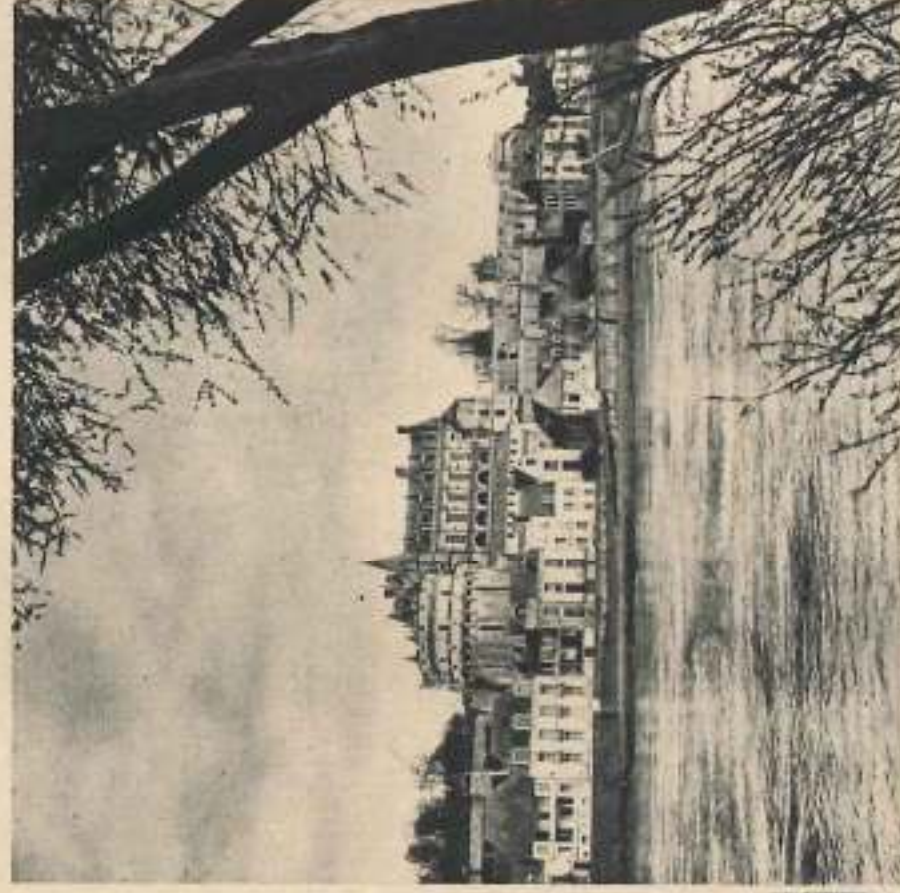
Mais quel itinéraire merveilleux nous présente sa vallée, et quels paysages grandioses ou étincelants : étranchements sauvages des cluses du Jura; larges expansions d'eau et de cailloux dans la plaine lyonnaise; défilés rocheux

enfoncés dans les avancées du Massif Central; côteaux rôtis par le soleil que tapissent les vignes; chapelet de petites plaines fécondes plantées de légumes et de vergers; en aval de Montélimar, brusque apparition du Midi avec ses collines pierreuses, ses olivettes, ses jardins irrigués, ses villes éclatantes de lumière; terres basses du delta aux horizons infinis, couverts d'étangs salés et peuplés d'oiseaux sauvages.

Le Rhône fut jadis une grande voie d'eau. On voudrait que, grâce à des travaux et pour desservir Marseille, il pût le redevenir. Mais il semble que la grande perspective du Rhône discipliné sera, dans l'avenir, la production de l'énergie électrique.



La Seine à Paris.



La Loire à Amboise.



Un quai à Paris.



Le Rhin.

# FLEUVES

Beaucoup de nos lecteurs parisiens ont en l'occasion de visiter, à la gare Saint-Lazare, la récente Exposition des « Fleuves de France ». Le souvenir est encore présent à leurs yeux du décor ingénieux dans lequel s'évoquaient nos beaux fleuves en un raccourci original, où tous retrouvaient des données géographiques qui furent familières sur les bancs de l'école...

Et quel opportuniste appel au tourisme! Qui ne souhaitait revoir, à la chaude saison,

## LA SEINE

En descendant la Seine depuis sa source jusqu'à la mer, nous voyons se dérouler les paysages les plus fins et les plus délicats de la France. On dirait plusieurs belles rivières qui se succèdent dans la même vallée.

Voici d'abord la Seine bourguignonne, serrée dans sa vallée étroite entre des pentes escarpées. Ses affluents sont rares. Parfois l'eau se perd dans les fissures du lit calcaire. Mais, ça et là, de belles sources, les « doux », aux eaux claires et transparentes jaillissent au pied des versants et donnent la vie à d'antiques moulins.

Puis c'est la Seine champenoise dont la vallée s'épanouit en une large plaine à fond de tourbe; les eaux s'y ramifiant en bras qui divaguent parmi les troncs élançés des peupliers. Des canaux pittoresques font de certains quartiers de Troyes une petite Venise.

La Seine française, après avoir pris la direction de l'Yonne, sa fouguese sœur, coule à travers les plateaux de la Brie et de l'Île de France, entre des versants gracieux où s'étagent bois, champs, jardins et vignes. C'est la grande région des confluent de rivières, des plaines alluviales où la rivière dessine de longs méandres et d'où émergent les buttes de Paris. La pente étant faible, des îles se forment : l'une d'elles, la Cité, a donné à Paris son rite médiéval.

Avec la Seine normande commence un fleuve puissant, qui s'écoule majestueusement entre de blanches falaises de craie. Sur la rive abrupte des grandes boucles, se dressent les sites splendides de la Roche-Guyon, de Châteaueuil, de Bonsecours, de la Bouille, de Jumièges. Mais bientôt la rivière n'est plus seule chez elle; car la marée remonte jusqu'au-delà de Rouen. Le commerce maritime a créé Rouen.



# DE FRANCE

*les frais ombrages où sourd la Seine et les calmes bassins où se mirent tant de Châteaux?*

*Pour nos lecteurs de province, prolongons le bénéfice de cette Exposition. Nous ne pouvons mieux faire que de laisser la parole à M. Demangeon, Professeur à la Sorbonne, qui, avec M. Louis Hourticq, Membre de l'Institut, avait bien voulu joindre à la documentation présentée de précieux commentaires.*

## LA LOIRE

Qui se douterait, en voyant la Loire si maigre en été avec ses filets d'eau courant sur le sable et si redoutable en crue, qu'elle fut jadis la plus grande voie d'eau de la France, le chemin des voyageurs se rendant de Paris en Bretagne ou de Lyon à Paris?

Les vieilles estampes nous montrent des flottilles à l'ancre devant les villes d'Orléans, de Blois et de Tours. Les routes modernes et les chemins de fer ont tué la navigation de la Loire. Mais il y a aussi la faute du tempérament torrentiel du fleuve.

La Loire a toujours, au cours des siècles, inquiété ses riverains. Très tôt ils ont dû, pour protéger leurs maisons et leurs champs, bloquer leur fleuve entre de puissantes levées : des digues constamment exhaussées afin d'emprisonner les crues les plus hautes. La Loire est un fleuve construit, en aval d'Orléans. Mais parfois les digues crévent, et les eaux noient le beau val de Loire.

Cependant les pays de la Loire sont des lieux doux et accueillants. Par la large vallée, les tiédeurs du climat océanique pénètrent au cœur de la France.

En été, il s'y dégage des impressions méridionales; les magnolias et les camélias poussent en pleine terre d'Anjou.

C'est un paysage empreint de grâce et de lumière. Les poètes ont chanté « la douceur angevine » du climat, célébré les richesses du « Jardin de la France ».

Ce sont des pays heureux où la bonne terre, la douceur du printemps et la chaleur des étés ont permis l'épanouissement des cultures commerciales : primeurs, fruits porte-graines, asperges, vigne.

## LA GARONNE

ronne a fait l'unité de ce bassin aquitain qui fut le berceau d'une civilisation brillante et originale.

La vallée de la Garonne représente ce qu'il y a de plus opulent et de plus animé dans nos campagnes du sud-ouest. Une grande variété de paysages s'y échelonnent au fil de l'eau : vallée de la Garonne toulousaine, large plaine plate et sans fraîcheur, sans haies vives, voilée d'une poussière chaude en été, mais terre fertile où les nappes de blé et de maïs alternent avec les vignes et les vergers; vallée de la Garonne quercynoise et agenaise, agreste et fortunée où se réunissent les mille produits d'une agriculture ingénieuse : maïs, tabac, primeurs, fruits, raisin de table; vallée de la Garonne bordelaise, royaume du vin où la vigne est souveraine; vallée de la Gironde, envahie par la marée, énorme estuaire où se succèdent les installations maritimes du port de Bordeaux.

De Bordeaux partaient au moyen âge les convois de vins qui allaient ravitailler l'Angleterre et l'Europe du Nord. De Bordeaux partent aujourd'hui nos relations avec l'Amérique et l'Afrique occidentale.

*Photos Gourzat, Holbein, Michaud.*



*La Garonne, près de St-Bertrand-de-Comminges.*



*Le Rhone à Tarascon.*



*Le Défilé du Rhone à Bellegarde.*

*La Garonne à Toulouse.*



# NOS JEUNES



Apprendre à asservir la matière....



1. Ci-contre, à l'atelier d'ajustage.

## L'APPRENTISSAGE A LA S N C F

3.472 apprentis, voilà ce qu'au 1<sup>er</sup> janvier 1938 la S.N.C.F. a trouvé dans les 96 écoles des Chemins de fer français. Ces apprentis, elle les a accueillis avec enthousiasme, elle est décidée à les entourer de soins et d'amour comme les anciens réseaux l'ont toujours fait.

Selon les Régions, différentes méthodes sont pratiquées; elles seront soigneusement étudiées puis comparées entre elles afin que les meilleures puissent être retenues. Mais, dès maintenant, nous voulons rapidement passer en revue pour nos lecteurs les divers aspects de la vie de l'apprenti S.N.C.F.

La vue n° 1 montre un groupe de jeunes ajusteurs au travail. Voyez quelle application ils mettent à leur tâche : le regard fixé sur leur ouvrage, les muscles contractés ou les bras largement allongés, tout dans leur attitude dénote le désir de réussir l'essai qui leur est confié.

S'agit-il d'apprentis forgerons? Voyez notre vue n° 2 qui montre des jeunes gens dont la volonté et l'énergie se tendent pour asservir la matière qu'ils façonnent.

Mais il ne serait pas suffisant d'asservir la matière, un bon ouvrier ne doit pas ignorer la nature, mieux, il doit la dominer. La vue n° 3 nous fait assister à un cours dont tel est précisément le but.

L'étude de la technologie générale, comme celle de la technologie propre à chaque spécialité, est indispensable aux jeunes gens pour bien comprendre leur métier; aussi un enseignement théorique leur est-il donné parallèlement à l'enseignement pratique.

Parmi les spécialités enseignées dans les écoles d'apprentissage, les deux plus récentes sont l'électricité et la soudure autogène; la

traction électrique et la signalisation lumineuse rentrent dans le domaine des électriciens, des travaux de réparation ou de construction de toute sorte sont du domaine des soudeurs. Ces deux spécialités présentent de sérieuses difficultés techniques qui ont incité à y préparer des jeunes gens dont l'adaptation est souvent plus aisée que celle des ouvriers anciens. Pour la soudure en particulier, on a cherché à donner des principes nouveaux au plus grand nombre possible d'éléments jeunes.

La S.N.C.F., comme l'ont fait avant elle les Réseaux, et comme il faut espérer que le feront demain les lycées et écoles, s'intéresse à la santé de ses apprentis. Ceci ne signifie pas seulement qu'elle s'attache à soigner les malades; mieux que cela, elle ambitionne de n'en plus connaître. On tend à ce résultat en améliorant l'état de santé général de tous par une culture physique bien adaptée, bien dirigée, bien surveillée.

Progressivement, dans toutes les écoles, les jeunes apprentis feront chaque jour, une demi-heure d'éducation physique. Le torse nu, à l'air et au soleil, ils pourront redresser les mauvaises tendances du buste acquises à l'école ou même à l'atelier; respirant à pleins poumons, ils s'oxygéneront largement en développant leurs muscles, leur agilité et leur sang-froid. Tous deviendront alors de beaux gars.

Des colonies de vacances, organisées pour chaque Région à la campagne, à la mer ou à la montagne, permettront aux jeunes apprentis pendant 15 jours de se détendre et de se fortifier encore davantage. Tantôt sous la tente, au bord de l'Océan, dans les dunes et sous





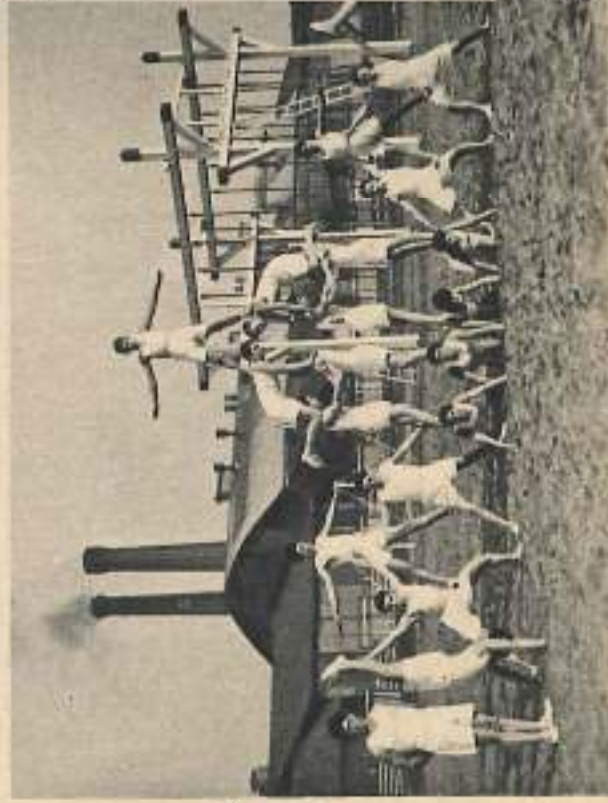
2. Apprentis forgerons.



3. Au cours de technologie générale.



Au cercle du Centre d'apprentissage de Mulhouse.



Sur le stade,  
le jour  
de  
l'inauguration.

les pins, ils vivront la vie intense des scouts ; ils séjourneront aussi dans une de ces colonies dont les noms chantent aux oreilles des apprentis : Quiberon, Saint-Pol, La Meilleraie, Walbach, trop étroites malheureusement pour satisfaire à toutes les demandes. Etrembières également recevra cette année bon nombre de jeunes gens et le Salève retiendra des chants rythmés et joyeux de nos apprentis. Leurs anciens, séjournant à la maison de convalescence, les regarderont avec bonheur, soit qu'ils grimpent les pentes avec souplesse, soit que, rentrant le soir à la Maison Verte, ils ramènent avec eux l'air pur cueilli sur les hauteurs.

Comme par le passé, les distributions annuelles de prix continueront suivant les habitudes régionales à donner lieu aux fêtes auxquelles les familles sont conviées ; jeunes et vieux se retrouveront toujours avec plaisir pour applaudir au succès de ces nouvelles générations de cheminots dont l'habileté professionnelle n'aura d'égale que la vigueur physique et la santé.

## L'INAUGURATION DU CENTRE D'APPRENTISSAGE DE MULHOUSE

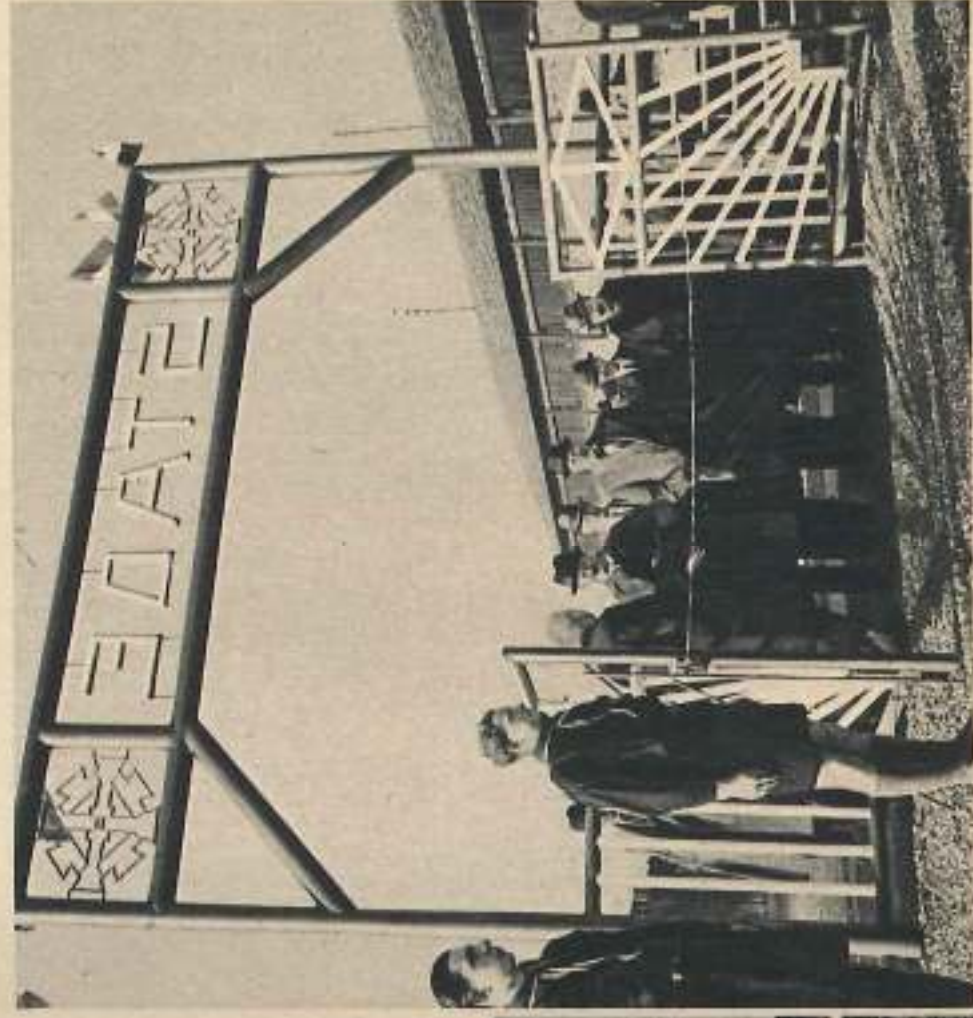
La Sous-Direction de Strasbourg de la Région de l'Est comptait déjà quatre Centres d'apprentissage dont trois créés en 1936 : ceux de Bischheim, de Montigny et de Basse-Yutz. Il nous faut saluer ici la naissance récente d'un nouveau Centre, celui de Mulhouse. Terminé pour la rentrée scolaire de septembre 1937, c'est en effet le 25 février dernier qu'il a été inauguré officiellement par M. Le Besnerais, Directeur Général de la S.N.C.F. et par M. Surleau, Directeur Général-Adjoint, entourés de hauts fonctionnaires de la Région de l'Est et de la Sous-Direction de Strasbourg.

Un magasin désaffecté et un ancien parc à vieilles matières ont servi à l'aménagement de ce Centre qui est d'un seul tenant, indépendant des grands ateliers et qui se compose d'un bâtiment et d'un stade.

Au rez-de-chaussée se trouvent le bureau du chef d'école, les lavabos-vestiaires, l'atelier des menuisiers et celui des ajusteurs ; à l'étage unique sont deux salles de classe et le cercle proprement dit avec sa salle de lecture et sa salle de jeux.

Quant au stade, situé aux abords immédiats du bâtiment, il s'étend sur plus de 5.000 m<sup>2</sup> et comporte plusieurs pistes et un plateau pour la pratique de la culture physique selon la Méthode Hébert

Les dispositions générales du Centre, sa décoration simple et gaie, son atmosphère de travail dans la joie constituent, on le voit, un milieu idéal pour notre jeunesse.



Inauguration du nouveau Centre par M. le Directeur Général et M. le Directeur Général adjoint.



# HYGIÈNE ET SANTÉ

Hygiène, dans la Grèce antique, était la déesse de la Santé : l'hygiène à laquelle elle donna son nom, est la science qui a pour but la recherche et la réalisation de tous les moyens susceptibles de conserver la Santé. La santé est l'état naturel, normal de l'homme et des animaux ; la maladie qu'elle soit aiguë ou chronique, n'est qu'une perturbation, brève ou durable, de la santé. La thérapeutique s'efforce de guérir la maladie, l'hygiène se propose de l'empêcher de se produire : ces deux branches de la science médicale font parfois appel l'une à l'autre, mais ne doivent pas être confondues l'une avec l'autre. Dans les articles qui paraîtront sous la rubrique « Hygiène et Santé », le lecteur ne saurait s'attendre à trouver le traitement des maladies si légères soient-elles, il n'y rencontrera que les conseils destinés à le préserver des maladies, à lui assurer une bonne santé, c'est-à-dire le fonctionnement normal de tout son être, tant au point de vue intellectuel et moral qu'au point de vue physique.

Ce programme dont l'énoncé nous paraît si simple, est variable et extensible à l'infini : les trois grandes divisions de l'hygiène en publique, collective, individuelle comportent chacune des chapitres dont le nombre augmente sans cesse.

Le Français, frondeur, aime à plaisanter l'hygiène publique qui lui apparaît tout d'abord avec sa contrainte de déclaration des maladies contagieuses, d'isolement des malades, de désinfection des locaux, de précautions prophylactiques aux frontières. Il conçoit déjà mieux la lutte contre les logements insalubres, contre les taudis, il apprécie maintenant à leur valeur l'adduction des eaux potables, l'évacuation des eaux usées, la destruction des déchets et des ordures, tout ce qui constitue, en un mot, l'assainissement des villes, des campagnes, des habitations. Il commence à se rendre compte de l'utilité de la protection des aliments contre les mouches, contre les souillures et contre les sophistications si nuisibles à la santé. Toutes ces tâches incombent soit à l'Etat, soit aux Municipalités. Le devoir des habitants est de se prêter à ces obligations, de les accepter pour eux en même temps qu'ils les réclament pour les autres.

A côté de l'hygiène publique, qui s'adresse à tous, vient se placer l'hygiène collective qui s'occupe des groupements scolaires, administratifs, commerciaux, industriels ; pour tous, le rassemblement de nombreuses personnes réclame des mesures spéciales d'hygiène telles que le chauffage, l'aération, la salubrité des locaux ; mais il est une branche de l'hygiène qui s'est considérablement développée depuis une cinquantaine d'années pour le plus grand profit des intéressés et qui fait des progrès tous les jours, c'est l'hygiène professionnelle ; grâce aux mesures réclamées par les hygiénistes, considérées d'abord comme vexatoires par les patrons, comme inutiles et ennuyeuses par les ouvriers on assiste progressivement à la suppression des multiples intoxications professionnelles, qui causaient autrefois tant de ravages. Les patrons, plus conscients de leurs devoirs et les ouvriers plus avertis de leurs droits connaissent aujourd'hui les bienfaits de toutes les mesures hygiéniques, dont le contrôle est assuré par l'Etat. Il leur arrive même d'en réclamer de nouvelles que la Science considère comme inutiles ; en pareille matière c'est à la Science qu'il faut faire confiance.

Ces branches de l'hygiène ont pris une telle extension qu'on a tendance à oublier celle qui constituait jadis l'unique préoccupation, l'hygiène individuelle. C'est très bien que l'Etat, les collectivités et le patronat s'occupent si attentivement de l'hygiène de l'individu, mais il est non moins nécessaire que l'individu s'en occupe lui-même pour lui et pour les siens. C'est à lui que revient le souci de l'hygiène de son habitation qui doit être propre, aérée, chauffée ; de son vêtement, chaud l'hiver, frais l'été, propre et soigné en toute saison ; de son corps, dont la propreté est une des premières conditions de la santé ; de son alimentation qui doit être nutritive à point, sans excès ni déficience, saine, variée, adaptée à l'âge et à la nature du travail ; des exercices physiques et des sports à l'âge où ces derniers sont permis ou recommandés ; des vacances dans des régions appropriées, etc... Cet ensemble de précautions semblait répondre autrefois à tout ce qui était nécessaire pour conserver la santé ; on se résignait à subir les maladies qui venaient à sa traverser inopinément et, le croyait-on, fatalement. On sait aujourd'hui que certaines mala-

dies sont évitables, quelques-unes aisément évitables : n'entrons pas dans les détails, rappelons-nous seulement la disparition de la variole, le recul de la fièvre typhoïde, de la diphtérie sous l'influence de la vaccination spéciale à chacune d'elles ; songeons que les vaccinations contre la peste, le choléra, le typhus, la fièvre jaune rendent d'immenses services dans les pays où règnent ces maladies, songeons aussi que la liste des vaccinations n'est pas close.

Hygiène publique, hygiène collective, hygiène individuelle : trois chapitres en constant renouvellement, dans lesquels cette rubrique « Hygiène et Santé » trouvera toujours à glaner pour le plus grand bien des lecteurs de **Notre Métier**.

**Docteur Jules RENAULT,**

*de l'Académie de Médecine,*

*Vice-Président du Conseil Supérieur de l'Hygiène.*

**Parlons un peu du danger des boissons alcooliques.** — L'usage habituel des boissons alcooliques est un grave danger pour le buveur, une cause de discorde et de misère dans le ménage et un crime envers les enfants.

Rien n'est plus dangereux que l'alcool bu à jeun : il irrite l'estomac et provoque des désordres dans le foie et le cerveau. Il donne l'illusion d'augmenter les forces, en réalité il les diminue. La mauvaise habitude de « tuer le ver » finit par tuer le buveur lui-même, qui vieillit prématurément, devient nerveux, irritable, dyspeptique, obèse, paresseux et termine souvent sa vie paralysé, gâteux ou hydrophile.

Si dans quelques cas les accidents sont moins graves, l'intelligence est cependant toujours touchée ; les sens s'émoussent, l'acuité visuelle diminue, le sens des couleurs s'affaiblit et la mise à la réforme vient terminer prématurément une carrière vite compromise. Souvent une tuberculose pulmonaire, à évolution rapide, se développe sur ce terrain affaibli.

Les apéritifs sont aussi néfastes : ils contiennent 200 à 400 grammes d'alcool par litre et sont aromatisés avec des essences qui prédisposent à l'épilepsie, au délirium tremens et qui toujours provoquent des lésions du cerveau. Loin d'exciter l'appétit, ils abiment l'estomac ; à la longue ils peuvent provoquer des ulcères, favoriser le développement du cancer et aboutir à créer des cirrhoses du foie et des maladies des reins. La plupart des hydriopiques sont des alcooliques.

Le « pousse-café », bien que moins nuisible, aboutit cependant aux mêmes résultats. D'abord, il entrave la digestion en détruisant les sucs digestifs et, petit à petit, d'autant plus sournoisement que les malaises sont moins sensibles, il provoque les mêmes désordres de l'intelligence et des différents organes.

Une statistique portant sur 761 enfants d'alcooliques signale qu'il y a eu, parmi eux, 322 dégénérés (idiots, anormaux, instables, violents, pervers, inéducables), 131 épileptiques et 155 aliénés, 153 seulement étaient sains de corps et d'esprit.

D'autre part, on a suivi 60 familles d'alcooliques ayant eu 301 enfants : 132 sont morts en bas-âge, 62 ont été atteints d'épilepsie et 50 sont restés paralysés à la suite de convulsions...

Le fils d'alcoolique a, par hérédité, le besoin de boire. On a constaté que 55 % des assassins et 90 % des condamnés pour violence sont alcooliques.

Que de larmes seraient épargnées aux mères et aux femmes, que d'enfants auraient de plus belles couleurs et seraient plus travailleurs, que de vieillessees seraient plus longues et plus heureuses si l'alcool était remplacé par des boissons aromatiques telles que le café, le chocolat et le thé, qui ont les mêmes effets remontants que l'alcool et constituent un précieux tonique pour les muscles et le cerveau.

Une bonne tasse de chocolat ou de café, prise « sur le zinc » à 5 heures du matin est autrement économique, saine et fortifiante que le verre de « blanche » ou de « bistouille », qui coupe les jambes et congestionne le cerveau.





Championnat de France de basket-ball du 24 avril 1938.  
Le S. C. de la Région Sud-Ouest défend son panier.

# LE SPORT

## La Coupe de Football-Association de l'U. S. C. F.

L'Union Sportive des Cheminots Français (U. S. C. F.) présidée par M. Leclerc du Sablon, Directeur du Service des Approvisionnements, Commandes et Marchés, groupe, comme on sait, toutes les Sociétés Sportives Cheminotes, affiliées aux diverses Fédérations françaises de sports et dépendant des Amicales Sportives des Régions, ainsi que l'Union Sportive du Métropolitain (U. S. M.).

Des équipes sélectionnées, représentant les Régions participent aux compétitions organisées annuellement par l'U. S. C. F. et dotées de coupes ou challenges. Ces compétitions qui concernent le Rugby, le Football-Association, le Basket, l'Athlétisme, le Cross-Country, la Marche, la Natation et le Tennis, seront tout particulièrement suivies dans notre rubrique sportive.

Nous parlerons, pour cette fois, de la première finale — celle de Football-Association — qui a eu lieu au Mans, le 1<sup>er</sup> mai.

Cette coupe, que détenait l'U. S. Métro depuis deux saisons déjà, lui revint une fois de plus. La sélection des Cheminots de la Région de l'Ouest l'avait eu en garde, antérieurement, pendant deux saisons et la sélection des Cheminots de la Région du Nord pendant trois saisons.

Pour ce qui intéresse la saison 1937-1938, les sélections des Régions Est, Ouest, Sud-Est, Nord, le Métro, l'Association Sportive des Cheminots de Strasbourg représentant la sélection de la Sous-Direction de Strasbourg ont pris part à la compétition.

Au cours de la première rencontre qui eut lieu le 30 janvier 1938, sur le terrain de l'U. S. Métro, à la Croix-de-Berny, l'Association Sportive des Cheminots de Strasbourg battit, par 3 buts à 2, la Sélection de la Région du Sud-Est. Deux autres rencontres, comptant pour la première éliminatoire, furent jouées le 20 février et mirent en présence :

A. Vaires-Torcy, les sélections des Régions de l'Ouest et du Nord (la Région du Nord élimina la Région de l'Ouest par 2 buts à 0) ;

A. la Croix-de-Berny, l'équipe de l'A. S. de l'Est, représentant la Région et l'U. S. Métro de Paris (le Métro élimina la Région de l'Est par 3 buts à 1) ;

Pour la demi-finale, le Métro déjà détenteur du Challenge fut exempté.

Joués à Besançon, sur le terrain de l'Association Sportive de la Bousbotte, aimablement prêté aux Cheminots de l'U. S. Sud-Est (Société locale) cette demi-finale mettait en présence la sélection de

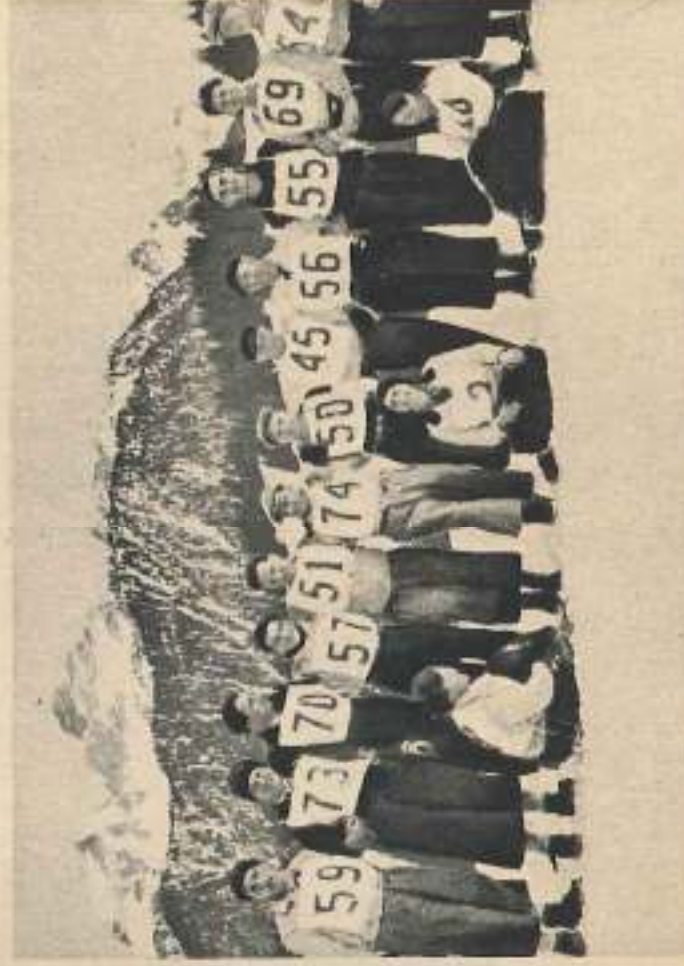
la Région du Nord et les joueurs Alsaciens-Lorrains de Strasbourg. La Région du Nord triompha par 2 buts à 0 après une partie telle que le résultat de propagande sportive cheminote qu'on avait recherché en choisissant cette localité fut atteint au plus haut degré.

Enfin, comme nous l'avons dit, en finale, au Mans, le 1<sup>er</sup> mai, sur le Stade du Club Sportif des Cheminots, notre Région du Nord a succombé honorablement par 1 but contre 2 marqués par l'U. S. Métropolitain de Paris.

## Le 2<sup>e</sup> Championnat de Ski des Cheminots Français

Le deuxième Championnat interrégionaux des cheminots skieurs, organisé par l'Union Sportive des Cheminots français, sous la haute Présidence d'honneur de M. Surleau, Directeur Général-Adjoint de la S. N. C. F., s'est déroulé les 5 et 6 février au Markstein (Hautes-Vosges).

Bénéficiant d'un temps splendide, et d'une organisation parfaite due à nos camarades Alsaciens-Lorrains, parmi lesquels M. et



La délégation du Ski-Club de la Sous-Direction de Strasbourg ayant participé au 1<sup>er</sup> championnat international des skieurs cheminots, à Zweisimmen.



Mme Schmidt-Boris se sont particulièrement dévoués, la manifestation sportive a été réussie en tous points.

M. Regnaud, Sous-Directeur de la Région de l'Est, à Strasbourg, et M. Candau, Chef des Services Administratifs de la Sous-Direction, avaient bien voulu honorer de leur présence la deuxième journée, au cours de laquelle s'est disputée la

Equipe Nord (composée de Moreau, Barie, Carimalo, Auvert, Duprat, Richard) : en 8 h. 48 min. 54 s.

## Le 5<sup>e</sup> Championnat International des Skieurs Cheminots

Répondant à une aimable invitation de leurs camarades suisses, organisateurs de cette compétition, une délégation du Ski-Club de la Sous-Direction de Strasbourg, compre-

nant 18 coureurs et 22 supporters, s'est rendue les 26 et 27 février 1938 à Zweisimmen dans l'Oberland Bernois, où avait lieu cette année le 5<sup>e</sup> Championnat international des skieurs cheminots.

Cette manifestation s'était déroulée l'an passé à Engelberg et groupait 150 coureurs.

Cette année, le caractère international de cette compétition s'est encore accentué en même temps que s'affirmait son succès : en effet 246 coureurs s'y étaient fait inscrire et, si la plupart d'entre eux appartenaient à des compagnies de chemins de fer suisses, la S. N. C. F. et les chemins de fer autrichiens étaient également représentés dans ce lot.

Le championnat comportait une course de descente et un slalom.

Dans la première épreuve, la première et la deuxième place revinrent à deux cheminots autrichiens, la troisième étant prise par un suisse, gagnant du précédent championnat; le premier français, Melchior, âgé de 18 ans seulement, se classe 30<sup>e</sup>, suivi de près par 9 de ses camarades de club à qui ce classement, sur un lot de 246 coureurs, fait honneur. Dans la course de descente réservée aux dames, ce sont des françaises qui s'attribuent les 5<sup>e</sup> et 6<sup>e</sup> places.

Le slalom fut encore plus favorable que la course de descente aux cheminots français qui enlevèrent de haute lutte la seconde place aussi bien dans l'épreuve réservée aux hommes que dans la catégorie « dames ».

Cette dernière performance mérite d'autant plus d'être soulignée que le lot des coureurs suisses et autrichiens, engagé dans le 5<sup>e</sup> championnat international des skieurs cheminots, comprenait des unités brillantes de classe véritablement « internationale ».

*Au centre: Melchior, classé 1<sup>er</sup>.*

*Ci-dessous: la piste de Zweisimmen.*



*Minutes de détente.*

course de fond comptant pour le challenge.

Au banquet qui termina cette fête, M. Camus, Vice-Président de l'Union Sportive des Cheminots Français, représentant cette organisation en l'absence de M. Leclerc du Sablon, Président, a retracé brièvement le chemin parcouru depuis le premier challenge de l'an dernier à Fontcouverte. Il s'est réjoui de l'amélioration des performances réalisées.

M. Regnaud a ensuite adressé, au nom de la S. N. C. F., ses compliments aux participants et organisateurs. Puis il a remis le challenge, gagné pour la deuxième fois consécutive, par les cheminots de Strasbourg.

Les résultats techniques, établis par M. Schmidt-Boris, ont donné pour la course de fond Challenge U. S. C. F. le classement suivant, par équipes :

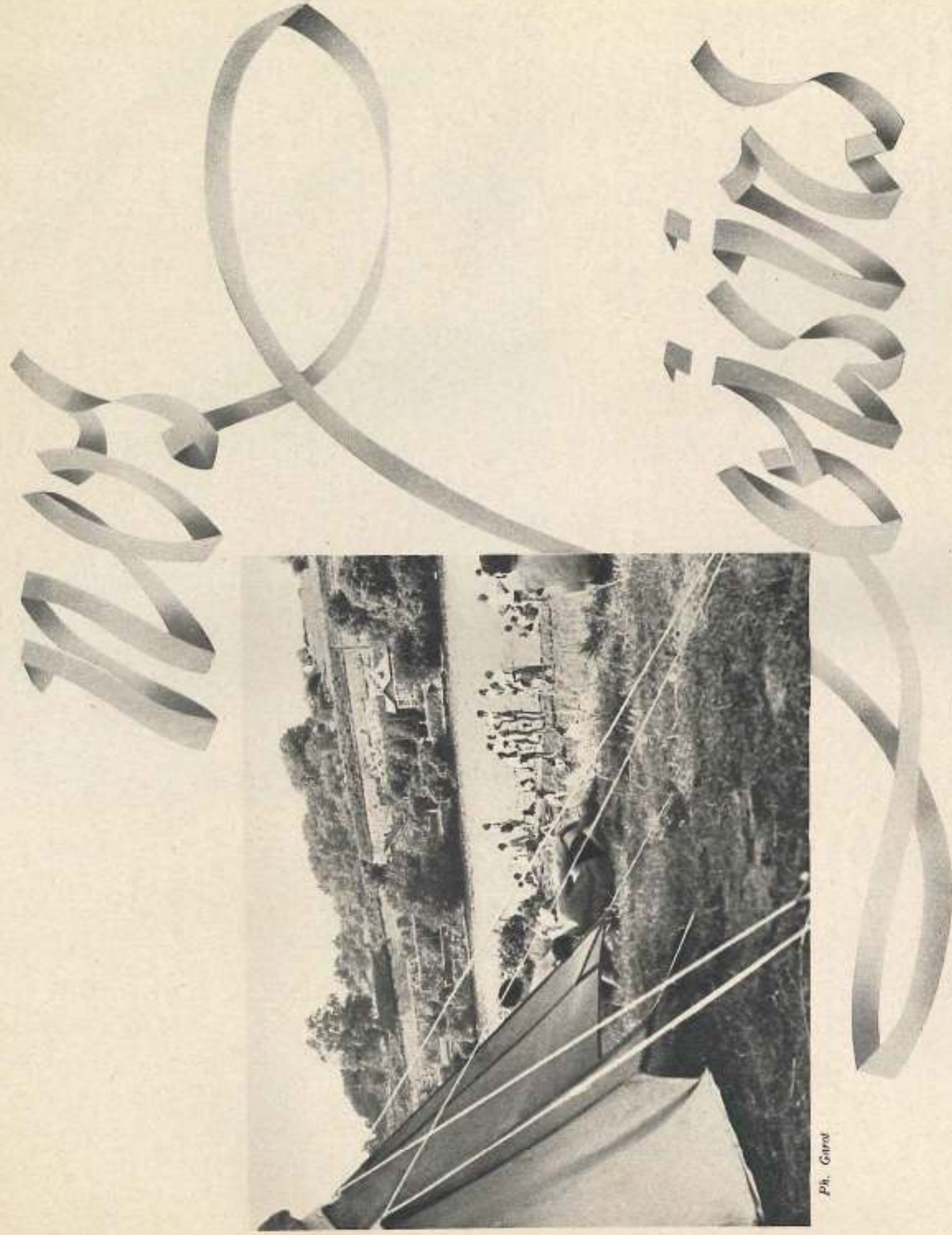
Equipe Est, Sous-Direction de Strasbourg, (composée de Kreyenbuhl, Ackermann, Reinner, Roedel, Laible et Peter) : en 5 h. 29 min. 14 s. ;  
Equipe Sud-Est (composée de Beudelot, Boizard, Desmond, Berthoux, Merlier et Moulin) : en 6 h. 28 min. 50 s. ;

Equipe Sud-Ouest (composée de Caussade, Bertou, Deville, Berni, Delpêche et Mazières) : en 7 h. 14 min. 5 s. ;

Equipe Ouest (composée de Cornu, Hubert, Thomas, Hasenboehler, Passard, Noé) : en 8 h. 4 min. 43 s. ;







Ph. Girard

**A**gions notre détente. Nos congés et repos sont jours de jeunesse. Fuyons les « bis-trots » et leurs poisons, les cafés-chantants et leur atmosphère enjurmée. Faisons fête à l'air, à l'eau, au soleil, à l'oxygène. Dilatons nos poumons, étendons nos muscles. Raféjuissions.

Lançons sur l'eau miroitante le fil adroit qui appelle la truite, suivons la fouée des coureurs, les shots du ballon, les durs ripostes de la raquette.

Reprenons contact avec la matière. Sortons la bêche et le sarceloir, le rabot,

la lime, le tournevis. Par les travaux manuels, nous retrouverons l'équilibre. Donnons-nous aussi le plaisir du feu, le luxe de chercher solution à mille fantaisies divertissantes.

Enfin et surtout, pendant ces heures heureuses, tendons vers un accroissement de notre valeur, réalisons pleinement notre personnalité. Complétons notre culture et consacrons à autrui un peu de notre effort.

Plus d'excuse, nous en avons maintenant le temps.

## COMMENT RÉGLER LA PUISSANCE DE VOTRE T. S. F.

**T**ous les sans-filistes corrects tiennent à respecter le repos de leurs voisins. Ils savent qu'à partir de 22 heures la puissance d'un récepteur doit être réduite, en ville surtout où les appartements sont souvent séparés par de minces cloisons. Comment s'y prendre pour « freiner » l'audition qui, pour une retransmission théâtrale par exemple, doit se poursuivre assez tard dans la soirée ?

La réduction de la puissance est une chose très simple ; elle s'obtient dans tous les cas par la manœuvre du volume-contrôle ou potentiomètre dont tous les appareils récepteurs, même anciens, sont munis.

Néanmoins, cette réduction ne va pas sans quelque inconvénient ; très souvent l'audition, ainsi réduite, manque de netteté, la parole est floue, le relief de la musique est moins brillant, en un mot la réception est plate, sans contraste. Ceci provient du branchement du volume-contrôle qui, agissant sur la puissance de l'étage précédant la basse-fréquence, em-

pêche celle-ci d'être modulée à fond, d'où distorsion. Il existe un remède à cet inconvénient, c'est de permettre à toutes les lampes de fonctionner d'une façon normale et de s'attaquer seulement à la puissance de sortie du récepteur.

En général, dans les montages classiques, l'étage de sortie, la basse fréquence si l'on préfère, est montée, comme l'indique notre schéma n° 1.

Il suffit de transformer cette partie du montage sui-

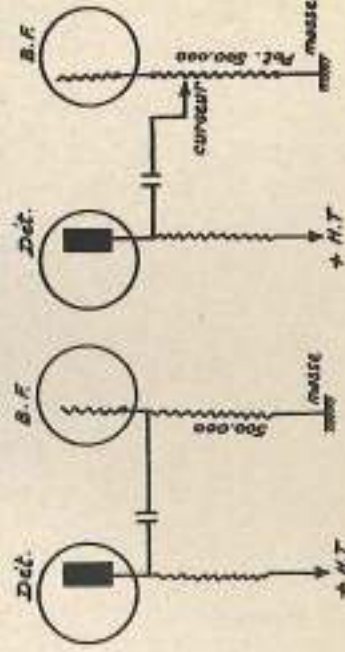


Schéma n° 1.

Schéma n° 2.

vant notre schéma n° 2, c'est-à-dire de remplacer la résistance fixe de 500.000 ohms par un simple potentiomètre de même valeur.

On conçoit immédiatement que la manœuvre du curseur du potentiomètre permettra de faire varier la puissance d'un maximum à un zéro absolu. En effet, lorsque le curseur sera le plus près possible de la grille de la dernière lampe, la résistance sera entièrement en circuit et la puissance maximum. Au contraire, plus le curseur se rapprochera de la masse, plus l'audition s'affaiblira ; elle sera même complètement supprimée lorsque le curseur parviendra à fond de course.

En choisissant un potentiomètre à variation très progressive de résistance, on disposera d'une grande plage de régulation et la reproduction ne sera altérée en aucune façon.

Nous espérons que nos amis sans-filistes feront leur profit de ce petit « tuyau ». Nous leur en donnerons d'autres dans le prochain numéro.





Flours de pommier (cliché Garot).

## LE JARDINAGE

**M**angeons des fruits sains. — Que de fois, nos fruits apparaissent tachés, tavelés, que de fois telle jolie poire au ventre doré dont la seule vue vous faisait venir l'eau à la bouche, nous a déçus parce qu'un vers l'avait creusée en tous sens. Comment faut-il donc faire pour avoir de beaux fruits sains ? Nous nous limiterons, pour cette fois, aux fruits à pépins.

Nos arbres, pommiers et poiriers ont, bien entendu, reçu en hiver les soins dont ils avaient besoin. Ils ont été élagués et taillés et une pulvérisation appropriée a fait tomber les vieilles écorces et détruit, avec les mousses et les lichens, les insectes qui y avaient cherché un refuge pour hiverner.

Nos arbres ont également reçu, au moment où le bouton floral commence à s'ouvrir, une pulvérisation (contre la tavelure) de bouillie bordelaise à laquelle on avait ajouté (contre les insectes printaniers : anthonomes, chenilles, etc...) de l'arséniate de plomb. La floraison s'est effectuée normalement et, si la gelée n'y a pas fait obstacle, les jeunes fruits, pommes et poires, se sont formés et grossissent lentement. A quel moment le carpocapse ou ver des fruits va-t-il les attaquer ?

Le carpocapse est un petit papillon gris de 2 centimètres d'envergure dont la femelle vient pondre sur le jeune fruit. Huit jours après, l'œuf donne une larve qui circule à la surface du fruit et finit par y pénétrer. Le vol des femelles, et, par conséquent, la ponte, a lieu lorsque la température nocturne ne descend pas au-dessous de 15°, ce qui correspond, en année moyenne et pour la région parisienne, à peu près au début du mois de juin. Vers juillet, août, la petite chenille acquiert sa taille définitive, quitte le fruit qui est tombé, et, vingt jours après, le petit papillon qui en provient redonne un ver sur les fruits restés sains.

Le traitement à effectuer tiendra évidemment compte de l'évolution du parasite à détruire et les pulvérisations devront être faites dès après la ponte (début de juin) jusqu'à la fin août, en les renouvelant toutes les trois semaines. Comment faire ces pulvérisations ?

Deux choses sont à envisager : l'appareil et le produit à employer. L'appareil dépend évidemment du nombre d'arbres que l'on veut soigner et de leur hauteur. Les grandes exploitations utilisent des pulvérisateurs à moteur et nos amateurs de jardins

auront le choix entre des appareils sur brouette et des appareils à dos.

Le produit à employer nécessitera également un choix minutieux. Le plus actif est l'arséniate de plomb (dipiombique) à environ 1 kilogramme pour 100 litres d'eau. Il sera bon, si l'on craint la tavelure, de le mélanger à la bouillie bordelaise, ou mieux, à de l'oxychlorure de cuivre que l'on trouve dans le commerce sous diverses marques (Viricuvivré, oxycuprine, cupractiv, etc...).

L'emploi des sels arsénicaux nécessite, évidemment, des précautions spéciales, tant du point de vue de l'opérateur (lavage de mains, interdiction de fumer, etc...) que des cultures proches. Ils devront être prohibés au-dessus des légumes dont on consomme la partie aérienne et, dans ce cas, on pourra les remplacer par du fluosilicate de baryum que le commerce fournit sous plusieurs dénominations. Le fluosilicate est inoffensif pour l'homme et les animaux.

Pour conclure, nous rappellerons que les Services Agricoles des Régions de la Société Nationale se feront un plaisir de donner tous renseignements complémentaires à ceux de nos lecteurs qui en exprimeraient le désir.

Et maintenant, au travail : que plus un seul fruit véreux ne paraisse désormais sur nos tables.

**S**ongez dès maintenant à semer les fleurs qui embelliront notre jardin, au printemps prochain. — La floraison des fleurs printanières n'est pas plutôt terminée qu'il nous faut déjà songer à celles du printemps prochain.

Les fleurs de printemps les plus intéressantes à cultiver comprennent notamment les espèces suivantes : pensées, myosotis, silènes, pâquerettes, violettes cornues, giroflées jaunes, mufliers, œillets de poète, etc...

**Semis :** Les semis sont effectués d'une façon générale en juin-juillet, en pépinière sur sol léger et bien ameubli. Choisissez un endroit un peu ombragé. Semez clair à la volée et recouvrez les graines si possible avec un crible de terre finement tamisée mélangée de terreau. Tassez légèrement le sol et arrosez avec une pomme fine. Il est essentiel, pour favoriser la levée, de tenir le sol constamment frais. Arrosez régulièrement, surtout lorsque les journées sont chaudes, et ombrez avec des toiles ou branchages jusqu'à ce que les plantules se soient montrées. Donnez ensuite progressivement plus de lumière.

**Repiquage :** Lorsque les plantes auront quelques feuilles, quatre semaines environ après la levée, repiquez-les en planches à 10 centimètres d'intervalle. Vous savez que le repiquage, en favorisant le développement des racines, assure des plants robustes et bien constitués. Entretenez par des binages la terre meuble et en parfait état de propreté.

**Mise en place :** La plantation à demeure est effectuée d'une manière générale en octobre — moment préférable au printemps. Ne plantez que des sujets vigoureux et distangez-les convenablement suivant l'ampleur que les espèces utilisées doivent prendre et en tenant compte également de l'effet que vous désirez obtenir. Conservez un certain nombre de plants à un endroit abrité, par exemple au pied d'un mur exposé au midi, pour combler au printemps les vides causés par un hiver rigoureux.

Passons maintenant une revue rapide de quelques espèces de fleurs printanières :

**Pensées :** Semis en juillet. Plantation à 25 centimètres d'intervalle. Elles forment de ravissantes corbeilles et plates-bandes, soit en plantation exclusive, soit en association avec d'autres fleurs : pâquerettes, silènes, myosotis, tulipes, etc... Les plantations d'une seule couleur (variétés blanches, bleues ou jaunes) sont d'un effet très décoratif.

**Myosotis :** Semis en juillet. Distance entre les plants : 25 centimètres. Font un joli contraste en combinaison avec les silènes.

**Silènes :** Semis en juillet. Elles comportent des coloris rouges, roses et blancs et sont utilisées, pour les massifs et les bordures, mélangées aux myosotis, pensées et pâquerettes.

**Pâquerettes :** Semis en juillet. On en fait de jolies bordures et de belles compositions florales en association avec d'autres fleurs printanières.

**Violettes cornues :** Elles ressemblent à des petites pensées et se cultivent comme celles-ci, mais fleurissent au printemps à l'automne. On les emploie pour la décoration des plates-bandes, talus et rocailles.

**Giroflées jaunes :** Semis en mai-juin. Intervalle entre les sujets : 30 à 40 centimètres. Très estimées pour leur parfum délicieux et leur floraison précocée, elles conviennent autant pour la garniture de plates-bandes et de corbeilles que pour la confection de jolis bouquets.

**Mufliers ou « gueules de loup » :** On peut les semer à deux époques : en mars-avril, comme plante annuelle, pour fleurir la même année, ou en juillet, comme plante bisannuelle, pour fleurir au printemps suivant. Ce dernier mode de culture est à recommander. Abritez les plantes des grands froids avec une litière.

**Œillets de poète :** Semis d'avril à juillet. Leurs coloris très divers les font rechercher pour l'ornementation des jardins et la confection de bouquets.

## LA PÊCHE DE LA TRUITE

Cette journée de juin s'annonce magnifique. Le ciel est encore très pur, mais déjà quelques flocons blancs glissent dans l'azur, annonciateurs des heures chaudes et lourdes si favorables au pêcheur. Pour l'instant, une brise légère fait s'incliner les blés naissants et, en ridant les eaux limpides de la rivière, ajoute à nos chances d'échapper à l'œil vigilant et subtil de la truite.

La « manne tombe » depuis hier — entendez par là que la « mouche de mai » ou éphémère, pullule le long de la rivière et, dans son vol incertain, vient s'abattre sur l'eau. Le courant l'emporte ; elle bat l'air désespérément de ses ailes translucides jusqu'au moment où, surgie on ne sait d'où, plus vive que l'éclair, la truite la happe et disparaît.

« Ça saute » dira le pêcheur averti qui, l'oreille et



l'œil aux aguets, a perçu le bruit caractéristique qu'a fait la truite en gobant la manne et le petit remous qu'elle a laissé à la surface de l'eau. S'approchant avec des ruses de Sloux, glissant prudemment sa gaine entre les buissons, l'hameçon esché d'une manne bien vive, tenu à fil tendu entre le pouce et l'index de la main gauche, le pêcheur va, sans bruit, sans mouvements inutiles, avec la précision que peut seule donner une grande habitude, lancer ce dernier juste un peu à l'amont de la souche sous laquelle il devine que la truite insatiable a repris son guet.

Mais, ce matin, « ça ne saute » pas encore et l'on n'entend sur la rivière que le clapotis de l'eau, le frémissement des saules et, par instant, le cri étrange de la poule d'eau qui rallie sa couvée. Force nous est d'attendre l'heure propice où la truite se décidera à chasser. Mais la patience est la qualité maîtresse du pêcheur !

Profitions du répit qui nous est laissé pour vérifier notre matériel.

Il est des plus simples. Une canne en bambou noir assez souple, de 4 à 5 mètres de long et, si possible, d'un seul brin ; nous éviterons ainsi le scintillement des viroles de culvre qui a tôt fait d'alerter la truite méfiante. La ligne, de même longueur que la canne, sera en soie et se terminera par un bas de ligne en gut ; inutile de pêcher fin. Hameçon n° 6 ou 8, forgé, droit et fin de fer. Pas de plume. Pas de plombée. Une boîte métallique nous permettra de faire aisément, en les cueillant délicatement sur les buissons, notre provision de mouches. Nous les fixerons, le moment venu, à l'hameçon en les plquant entre le deuxième et le troisième anneau du corselet en partant de la queue, ce qui les laisse vivantes et remuantes.

Mais la chaleur se fait plus lourde ; les cumulus, précurseurs d'orages, s'amoncellent dans le ciel. C'est le moment.

Sur un lancer précis une truite a sauté. Ne ferons pas trop tôt ni trop sec, sous peine de ferrer à vide et d'envoyer notre fil dans les branches. Toc ! Nous la tenons ! Attention. Elle remonte le courant comme une flèche. Tenons le fil tendu, sans aideur, sans secousses brutales. Ne la laissons pas filer sous ce saule qu'elle voudrait visiblement atteindre. Là — doucement redressons notre canne et hop ! la voici sur le pré.

Ne pardons pas de temps si nous voulons ajouter quelques autres prises à celle-là. Tout à l'heure au premier coup de tonnerre de l'orage qui monte, la truite effrayée se calera sous les herbes ou les souches, désignera notre appât et la pêche sera, pour aujourd'hui, irrémédiablement terminée.

## LECTURES

**La machine à effacer l'espace.** — Sous ce titre, la Revue *Rails de France* vient de consacrer un numéro spécial (1) à la locomotive à vapeur. Après avoir rappelé comment la locomotive s'est cherchée elle-même jusqu'à l'apparition de la "Fusée" de Stephenson — 1829 — ce numéro donne un rapide aperçu de l'évolution de la machine à vapeur depuis cette date jusqu'à nos jours et il esquisse, d'après les études et les tendances actuelles, l'orientation possible de la construction de demain.

Cette biographie de la locomotive fait une très large part aux réalisations actuelles qui ont conduit les Réseaux à améliorer considérablement leur parc de locomotives "Pacific" acquises à la fin de la guerre. Elle comporte aussi une description des types carénés les plus caractéristiques, tant en France qu'à l'étranger.

Le numéro se termine sur un chapitre consacré aux essais de locomotives avec exposé des méthodes employées au banc d'essai et sur la ligne pour expé-



.A l'affût de la truite (cliché « Au bord de l'eau »).

rimer les unités nouvelles ou modifiées et en déduire les courbes de vitesse, de puissance et de rendement.

**Nouveau bouquet de France (2), par M. Léandre Vaillat.** — L'an dernier, M. Léandre Vaillat a publié *Bouquet de France* qui contenait des impressions de la Bourgogne, du Jura, de Lyon, de Savoie, du Dauphiné, de Tournon, du Languedoc, de Nice et de la Corse. *Nouveau bouquet de France*, qui vient de paraître, traite du pays basque, du Béarn, des Landes et de Bordeaux ; de l'Aunis, de la Saintonge, de l'Anjou et du Val de Loire ; puis, l'auteur, après nous avoir présenté la Bretagne, nous conduit en Flandre et de là en Lorraine où le livre se termine par deux études indépendantes : "le luthier de Mirecourt" et "Vauban en Alsace".

Le style sincère et tranquille de M. Léandre Vaillat dégage pleinement l'âme des régions qu'il décrit. L'auteur a travaillé à la manière d'un botaniste : chaque province a été déterminée comme une plante, après un examen approfondi, de la racine jusqu'à la fleur. Les deux livres méritent bien leur nom de "bouquet". Tourisme, géographie, gastronomie, histoire, littérature, folklore, M. Léandre Vaillat ne laisse rien dans l'ombre de ce qui peut intéresser le lecteur.

**Karakoram, Expédition française à l'Himalaya (2), par Jean Escarra, Henry de Ségogne, Louis Nelsner et Jean Charignon.** — Cet ouvrage est une excellente relation de la première tentative française vers la conquête d'un sommet de l'immense chaîne indienne. Un "plus de 8.000" fut choisi : le Hidden Peak qui atteint l'altitude de 8.068 mètres et qui avait déjà été essayé par des Allemands.

La préparation avait été sérieuse ; l'expédition se composait d'une élite ; le succès semblait possible. Le dernier raid, accompli au départ du camp 5, mena les alpinistes vraisemblablement à plus de 7.000 mètres. Les plus grosses difficultés étaient brillamment franchies et la victoire semblait facile tant les rochers menant au sommet de 8.068 mètres paraissaient commodes à escalader. Mais la mousson, ce vent terrible de l'Himalaya, vint arrêter brutalement la progression des cordées. La neige se mit à tomber en quantité et la tempête empêcha toute nouvelle avance (et pourtant d'après les prévisions météorologiques, la mousson ne devait s'élever que trois semaines plus tard). Impossible de lutter contre pareille offensive des éléments : le vent, d'une violence inouïe, la température tombée à moins vingt et surtout les avalanches. C'était l'échec. La volonté

humaine était, une fois de plus, vaincue par la montagne.

**Apprendre à se reposer (2), par M. Paul Morand.** — La "technique du congé", voilà ce que désire nous enseigner M. Paul Morand dans cette petite brochure tellement pleine d'idées et d'idées tellement concentrées, à la façon de l'auteur, qu'elle apparaît comme un gros volume.

"Nous avons appris de nos parents à mesurer ce que l'oisiveté nous fait perdre, non ce qu'elle nous fait gagner". Voilà la devise de l'ouvrage de M. Paul Morand qui s'élève contre ce préjugé trop longtemps admis : le repos est un avilissement. Au contraire, le repos est une détente après l'effort et c'est dans les joies simples qu'il faut le rechercher.

Le voyage est le premier des désirs de celui qui aspire au repos : "on veut changer ses maux de place et mettre sa souffrance dans un autre décor" et l'auteur décrit avec esprit les effets magiques d'un de ces petits billets de carton foré dont la possession suffit à modifier toutes nos habitudes et à changer nos points de vue. Les rails sont les chemins de la joie et les départs, des Bastilles qui tombent...

Mais voyager est une raison surtout de se rapprocher de la nature, d'ouvrir sur la vie des yeux neufs. Il ne faut pas s'encombrer de trop d'argent, car le touriste alsé passe partout dans le même monde stéréotypé et ne voit rien. Le rêve, l'idéal, serait de voyager à pied comme le jeune Jean-Jacques Rousseau.

Dans le même esprit, d'intéressants chapitres sont consacrés aux sports, à la forêt, au camping, à la natation, au canotage. A travers ces enthousiastes descriptions, nous retrouvons à ces plaisirs un plaisir nouveau. L'envie nous prend de revoir notre attirail sportif et de partir aussi.

Car M. Paul Morand n'est pas un théoricien. En compagnie de M. Chadourne n'a-t-il pas fait huit fois naufrage dans la même journée sur les eaux de l'Arèche entre le pont d'Aubenas et Ruoms ?

Mais attention, "le vrai repos de l'homme n'est pas dans une agitation qui ressemble vite à des travaux forcés". Régions notre allure, la vitesse n'est tout, évitons-la, prenons notre temps, c'est un luxe en notre siècle et c'est la condition d'un bon repos.

(1) Prix spécial pour nos lecteurs : 10 francs, Editions Mayeux, 3, rue d'Edimbourg, Paris. Mêmes conditions pour les numéros spéciaux de mars 1936 et 1937. "La vie du Rail" et "Une Industrie-cié".

(2) Flammarion.



# Distractions

## 1. - MOTS CROISÉS

Horizontalement : 1. La machine y remplace aujourd'hui la main — 2.



Euphémisme pour pris de boisson - Se jeta à l'eau avec son fils Méricerte. — 3. Sur la Drôme - Régat des gastronomes, dit La Fontaine. — 4. Sur la Tille - Rayé de la circulation - Pour scander un exercice. — 5. Paradis des misanthropes, quand elle est déserte - Possessif. — 6. Rattache - Vous les manipulez, à vos heures de loisirs. — 7. Sur la Région Sud-Est, importante œuvre intéressant la santé du personnel - Vont généralement avec les autres. — 8. Dans la pouille - Donne de la force. — 9. Cause des outrages irréparables. — Se donne avant un coup de baguette. — 10. Symbole - Oiseau vert qui se nourrit de vers. — 11. La plus saline des boissons - Au-dessus des yeux de certains animaux. — 12. Timbres.



Verticalement : 1. Dernier terme d'une formule née en 1857, qui s'est effacée devant la S.N.C.F. — 2. Propices — Possessif - Monnaie ancienne. — 3. Les avions y passent - Entre les deux portes d'une écluse - Note. — 4. Employez cette particule si vous écrivez le nom du roi d'Angleterre. — 5. Un de nos premiers grands hommes mis en chanson - tête. — 6. Participe applicable à quelqu'un qui n'est pas resté impassible. — 7. Partie d'une rivière d'Alsace. — 8. Parcouru - Sous peine de mort, doit être manié avec art. — 9. Dans le Var - Nid d'oiseaux de proie. — 10. Assemblages par neuf - Adjectif. — 11. Charpentie.

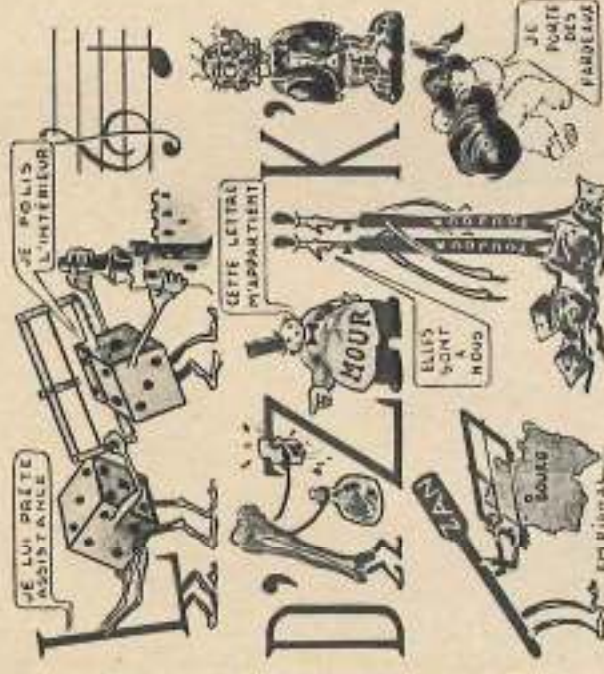
Nota. — Comment définiriez-vous le mot « vacances » dans un problème de mots croisés? Un volume récompensera l'auteur de la définition jugée la meilleure.



## 2. - RECONSTITUTION LITTÉRAIRE

Rétablissez le texte de cette poésie connue, en remplaçant les points par des voyelles. Quels en sont le titre et l'auteur?

Ch. n. s. l. r. m. p. . e. b. s. .  
n. v. l. e. r. . p. r. s. l. m. b. r.



...nt d. l. s. q. n. n. n. s. l. p. s.  
l. p. p. r. t. d. l. m. p. s. l. n. m. b. r. —  
... ch. n. d. n. t. p. r. t. s. p. y. l. l. f. l.  
C. ch. n. v. y. n. t. s. p. r. ... n. l. ...  
l. q. m. p. r. l. m. p. y. l. p. n. s. s. n. y. r. ;  
L. r. o. u. f. d. v. n. t. l. l. d. n. c. p. g. l. l. —  
l. l. l. p. n. n. l. r. o. g. n. l. s. b. r. d. s.  
l. n. l. l. n. l. m. b. r. n. l. c. r. p. s.



## 3. - AMUSONS-NOUS

Voici, extraites du « Sottisier Universel », quelques-unes des phrases relevées par « Le Mercure de France » dans la Presse. Cherchez quelles sont les inexactitudes qu'elles contiennent. — Tandis que des mains crispées me saisissaient, d'autres échangeaient des injures, des menaces, des coups (Paris-Soir). — Ne jamais approcher du feu un homme mort de froid. Ce serait le tuer promptement. (A. Philippe. Premiers soins et secours d'urgence). — Alors, affolée, la femme sortit un revolver de son sac et, froidement, tira. (L'Ami du Peuple). — Il y a trois ans, Tristan Bernard, auteur d'un livre de voyages très apprécié — cela va sans dire, — recevait le prix du Touring Club de France. L'auteur de « Poi de Carotte » est un grand intrépide (L'Hôtelierle). — Ainsi, tels des chevaux qui, ayant la course en main, s'abattaient au pied des poteaux. (La Dépêche de Toulouse). — Le « Candide » de Voltaire avait sans doute raison, disant qu'il est des choses dont il vaut mieux rire plutôt que d'être obligé d'en pleurer (Le Nouveau Publicateur). — Il y a un siècle, Jean-Jacques Rousseau et Mimi de Warens étaient, sans doute, les hôtes heureux des Charmettes (Le Petit Dauphinois, 7-9-37.)

— En tête du train, dans le wagon A, Charles Boyer se montra le premier, précédé par sa femme, Pat Patterson (Paris-Soir.)

— Les Napolitains aimaient beaucoup le roi Ferdinand, qui parlait leur langue, qui est pleine de vivacité, de comique et de gestes indécents. (Stendhal, Journal d'Italie).

— Un jour, feignant d'être malade, il avait par ses gémissements, attiré le sourd-muet assez près pour que celui-ci se penchât sur lui. (L'Echo de Paris).

— Mais Laron veillait quand, épuisé de fatigue, il s'endormait sur le pont, le chien fidèle veillait sur lui, revolver en main. (Le Journal).

## 4. - RÉBUS

Reconstituer, au moyen du rébus ci-dessus, une phrase figurant dans l'un des articles de ce numéro.



## 5. - QUESTIONS FERROVIAIRES

I. — Quels sont les inventeurs des premières locomotives? et quels furent le tonnage et la vitesse du premier train remorqué?

II. — Quelles sont les différents écartements de voie existants dans les principaux pays du Monde?

III. — Quel est le plus long tunnel du Monde?

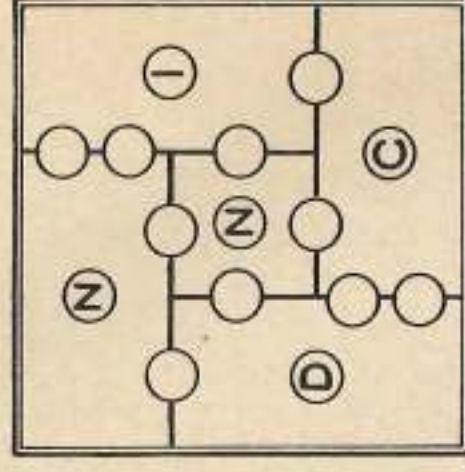
IV. — Quels sont les deux sortes d'essais auxquels sont soumises aujourd'hui les locomotives, en vue de leur mise au point?

V. — Quelle est la durée moyenne des traverses en bois?

## 6. - CHERCHEZ 5 GARES

Compléter les 5 cases ci-dessous (1 carrée et 4 rectangulaires), en choisissant judicieusement les lettres à mettre dans chaque cercle. Les lettres bordant chaque case,

ajoutées à celle déjà placée au milieu de devant, étant assemblées de bonne façon, permettent de trouver les noms de 5 gares de la S. N. C. F.



## 7. - RENDONS A CÉSAR...

Nous utilisons fréquemment, dans le langage courant, des formules, devises, proverbes, dont nous serions parfois bien en peine d'indiquer l'origine exacte.

Voici par exemple quelques formules :

1. Ventre affamé n'a point d'oreilles.
2. Et pourtant, elle tourne!
3. Vingt fois sur le métier, remettez votre ouvrage.
4. Cet âge est sans pitié.
5. Avant donc que d'écrire, apprenons à penser.
6. De quoi demain sera-t-il fait? Quels sont leurs auteurs?



## 8. - HUMOUR

Deux courtes histoires gais extraites de l'Efficiencé :

**En prison :** Un directeur de prison était connu pour ses réformes hardies spécialement en matière sportive. Mais, en dépit de ses efforts, les prisonniers restaient moroses et mécontents.

Un jour il les réunit dans le hall principal et leur dit : « Je vous ai offert des billards, des tennis, un terrain de football et des concerts. Que voulez-vous de plus? »

Immédiatement, tous les prisonniers crièrent : « Organisez un cross-country! »



**Enfants terribles :** — Nous avons eu beaucoup de plaisir à jouer au facteur, disait le cadet de la famille à sa maman. Nous avons donné une lettre à chaque dame qui passait dans la rue.

— Mais où as-tu pris ces lettres? dit la mère.

— Oh, nous les avons trouvées dans la valise, au grenier; elles étaient entourées d'un ruban bleu.

Nota. - La Rédaction de "Notre Métier" sera toujours heureuse de recevoir de ses lecteurs des problèmes inédits ou des récréations (histoires, devinettes), ou encore des dessins susceptibles d'accroître l'intérêt de cette page de Distractions. Tout envoi retenu et publié vaudra à son auteur un volume en récompense.



## Les Cours d'Enseignement Ménager à la S. N. C. F.

Si le rôle du mari est de pourvoir par son travail aux besoins du ménage, celui de la femme n'est-il pas de tirer le meilleur parti possible du salaire que lui confie son mari? Et n'est-ce pas à l'épouse qu'il incombe de transformer l'aisance en richesse et le strict nécessaire en aisance? Mais pour cela, que de soins, que de réflexion, que d'efforts de mémoire, d'imagination, de raison!

Il faut savoir bien acheter, bien entretenir; par des soins et de la propreté garder l'aspect net et attrayant du neuf.

La vie, la mode, comme nos menus qui suivent les saisons, sont en perpétuel renouvellement. Les toilettes doivent suivre le goût du jour. Comment en transformer l'aspect tout en les faisant durer?

Les enfants grandissent et il faut aussi réutiliser leurs vêtements, trouver mille solutions ingénieuses.

Ce simple énoncé des problèmes qui se posent à la maîtresse de maison correspond, on le sait, au programme de l'enseignement ménager donné à nos jeunes filles, dans les Centres de plusieurs Régions. Sur celle du Nord notamment plus de vingt écoles ménagères existent actuellement. Chaque élève y est munie d'un cahier d'économie ménagère comportant, avec un certain nombre de pages en blanc réservées au cours, des recettes pratiques et de sages préceptes d'organisation. Nous en donnons quelques exemples plus loin et aurons d'ailleurs à y revenir. Car nous comptons bien, chères lectrices, vous tenir au courant de toutes les innovations intéressantes.

C'est ainsi que, dans un prochain numéro, nous vous conduirons au Centre Social d'Hellemmes. Vous y assisterez à une séance du cours de coupe pour jeunes femmes et jeunes filles, cours où l'on enseigne en particulier la façon d'utiliser et de transformer les vêtements usagés.

## A propos d'un Concours de Bébés

Tous les ans, le deuxième jeudi de février, un concours de bébés a lieu sur notre Région de l'Est à Nouvion-sur-Meuse. Les mamans y viennent présenter leurs enfants âgés de 1 à 2 ans et c'est un plaisir de les voir arriver avec leurs charmants poupons à la consultation, les yeux brillants d'une légitime fierté : pour une mère est-il rien de plus beau que son petit ?

Voici une page spéciale, pour vous, Madame, une page qui n'est aujourd'hui qu'une ébauche. Aura-t-elle par la suite le don de vous plaire? Et n'est-ce pas singulière présomption que de prétendre, en aussi peu de place, épuiser la chronique de ces innombrables sujets féminins, qui disposent de rubriques multiformes dans de si nombreux magazines?

Rassurez-vous, Madame, nos desseins ne sont pas si ambitieux! Ils le sont bien quand même un peu... Aussi Notre Métier aura-t-il un sérieux besoin de vos conseils, de vos suggestions. Quelle est donc notre ambition?

Mais vous être utile le plus souvent possible. Pour y parvenir plus sûrement, nous nous sommes assurés la collaboration des dévouées dirigeantes de nos Services Sociaux. Elles ont accepté volontiers de se faire à l'occasion journalistes. Ici, elles vous parleront d'économie domestique, de ménage, de cuisine, de lingerie, de coupe, de mode. Elles vous parleront aussi de vos enfants : puériculture, travail scolaire, colonies de vacances pour les petits, orientation professionnelle pour les aînés, etc., pourront être successivement le sujet de leurs propos.

Notre Métier s'en réjouit, persuadé que, grâce aux renseignements qu'elles s'ingénieront à vous donner, ces collaboratrices prendront vite place, Madame, parmi vos plus fidèles amies - celles que vous n'hésitez pas à consulter lorsque vous vous sentez dans l'embarras.

Le jury est composé de 5 personnes : le Docteur Jeitz, les 3 assistantes sociales de Blainville, Vaires et Nouvion, et Mme Leroy, sage-femme. Chaque bébé a un numéro correspondant à sa « feuille de concours » où sont notés un certain nombre de renseignements : âge, taille, allaitement, dentition, marche, etc., mais où son nom ne figure pas.

Cette année, le premier prix fut décerné à Madeleine Debray, une petite fille de 2 ans aux magnifiques yeux noirs; le deuxième prix, à un petit garçon de 18 mois : Jean Pérignon. Puis, furent primés, dans cet ordre : Micheline Maurice, Yvon Tuot, Eveline Colas, Christiane Vely et Guy Fischbach. Ajoutons que d'intéressants lots de consolation furent distribués.

Outre l'émulation qu'ils créent entre les mamans, ces concours attirent l'attention sur certains défauts qu'il est parfois possible

d'éviter ou tout au moins de corriger chez les tout petits. C'est ainsi que la maman qui a assisté à la réunion, qui a pu comparer son bébé avec les autres, qui a écouté attentivement les observations du jury, sera effacément convaincue qu'il ne faut pas forcer un enfant à marcher tant que ses petites jambes sont trop frêles pour le porter. Elle saura encore que l'embonpoint, chez un tout petit, même lorsqu'il s'accompagne de bonnes joues rouges et qu'il fait l'admiration de tous, peut être parfois un signe de rachitisme. Ces concours illustrent les principes utiles pour bien élever les enfants et en faire des êtres sains et vigoureux.

## Quand vous avez un malade

Voici quelques devises extraites des Cahiers d'enseignement ménager utilisés par la Région du Nord :

— La première infirmière de la famille c'est la femme. Elle a besoin d'une grande patience, pour supporter l'humeur et les caprices des pauvres malades, d'une grande douceur pour calmer leur énervement et adoucir leurs souffrances.

— Le dévouement et le cœur ne suffisent pas pour donner des soins à un malade; l'intelligence, le sang-froid, la ponctualité seront encore les précieux auxiliaires de la garde-malade.

— Vous épargnez au malade les visites longues et préoccupation, d'émotion, toute contrariété inutile et vous vous efforcerez de lui inspirer une confiance absolue dans sa guérison.

— Repoussez carrément les remèdes et les conseils des rebouteurs, des charlatans et des commères, ils n'ont absolument aucune valeur. Ces remèdes contiennent souvent des ingrédients dangereux.

— Vous évitez au malade les visites longues qui fatiguent, l'encombrement de ceux qui viennent en trop grand nombre.

— Une infirmière consciente de ses devoirs ne laissera à nulle autre personne qu'elle-même le soin d'aménager et d'entretenir la chambre au cours de la maladie.

— Il faut suivre scrupuleusement les ordres du médecin en respectant les doses exactes fixées par l'ordonnance. Une erreur ou une négligence, commise dans l'administration des remèdes, peut avoir des conséquences très graves.



Aux cours ménagers de la Région du Nord : La cuisine, le lavage, le repassage et la coupe.



# NOS RÉGIONS

*Sous ce titre — ou plutôt sous le titre Notre Région — nos lecteurs recevront, à partir du prochain numéro, et faisant corps avec lui, huit pages d'informations spéciales à la Région à laquelle ils appartiennent (ou pour laquelle ils ont opté, dans le cas des Services Centraux).*

*Ces huit pages publieront régulièrement, pour la Région intéressée, les principaux avancements en grade ou mutations, certains départs en retraite, les distinctions honorifiques, Citations à l'Ordre de la Région et actes méritoires divers, enfin les Échos et Nouvelles recueillis par les « Correspondants de la Revue », dont on trouvera ci-dessous les noms.*

*Bien entendu, ces pages régionales relateront celles des manifestations sportives, touristiques, artistiques et mutualistes, qui restent dans le cadre de la Région.*

*Cette explication liminaire nous a semblé indispensable. Les textes régionaux qui suivent ne doivent en effet être considérés que comme un modeste et très incomplet début.*

## RÉGION DU NORD

### LA COUPE GÉO PAPE 1938. —

Depuis 1926, les équipes de football représentatives des Chemins de fer anglais et de notre Région du Nord de la S. N. C. F. s'affrontent annuellement à Pâques, en un match joué, soit en Angleterre, les années impaires, soit en France les années paires, pour la conquête d'une Coupe de valeur, offerte par M. Géo Pape, Chef de Service du Southern Railway.

Le dernier match se déroula le dimanche de Pâques 17 avril, à Ermont, sur le terrain des Cités du Nord, sous la présidence de M. Parmentier, Ingénieur en Chef du Matériel. MM. Flament, Chef du Service de la Voie et des Bâtiments, Merlin, Ingénieur au Service Central du Personnel, Dassencourt, Inspecteur Principal Honoraire du Personnel, Deville et Valencaux, Membres du Comité de Gestion des Cités, assistaient aussi à cette manifestation sportive.

Favorisée par le beau temps, la partie, disputée avec fougue mais toujours très correctement, fut fort agréable à suivre. La victoire revint par 4 buts à 3, à l'équipe française.

Au thé d'honneur qui suivit le match, M. Parmentier remit au capitaine de notre équipe la Coupe détenue par l'équipe anglaise depuis l'an dernier.

Puis il remit une breloque-souvenir à chacun des 22 joueurs, tandis que M. Prier, Président de la Délégation anglaise, voulait bien féliciter les nôtres dont la victoire était, selon lui, d'autant plus significative que l'équipe anglaise, constituée des onze meilleurs éléments de toutes les équipes de che-

minots anglais, était assurément la plus forte qu'il fût possible de former.

Rappelons que depuis la première année (1926), les Anglais ont, dans cette compétition, remporté 7 victoires contre 6 aux Français.

### LISTE DES « CORRESPONDANTS DE LA REVUE » POUR LA RÉGION DU NORD

Services administratifs et régionaux : M. Lépoutier (Direction); M. Oudot (Exploitation); M. Le Poittevin (Matériel et Traction); M. Joassart (Voie et Bâtiments).

Arrondissements : PARIS : M. Baudet. — BOURGOGNE : M. Merlin. — AMIENS : M. Pille. — LAON : M. Cantraine. — ST-QUENTIN : M. ALEXANDER. — DOUAI : M. D'Hiver. — HELLEMES : M. Leroux. — TERGNIER : M. Renaud. — VALenciennes : M. Daguisy. — ARRAS : M. Hachebrouck.

## RÉGION DE L'EST

### LA SECTION DE BASKET-BALL DE NOS SPORTIFS ALSACIENS. —

En moins d'une année, la Section de basket-ball de l'Association Sportive des Cheminots A.L. a obtenu des résultats inespérés depuis la fameuse rencontre interrégionale de 1937 où, opposée à la redoutable équipe de l'Union Sportive du Métropolitain, la sélection des cheminots de l'ancien A. L. ne fut battue que d'un point. Stimulés par ce résultat prometteur, nos basketteurs de Strasbourg se mirent à l'œuvre et, sous l'ardente impulsion de M. A. Siener, constituèrent 4 sections : Strasbourg, Mulhouse, Montigny et Basse-Yutz.

La plus active est incontestablement celle de Strasbourg. Il suffit pour s'en convaincre de lire le palmarès que voici : 11 matches amicaux disputés contre des équipes de qualité ont été gagnés par sa première équipe qui se

clasa en tête dans le championnat du Bas-Rhin (Promotion d'Honneur) et, dans sa catégorie, dans le championnat interclubs en salle.

Deuxième du classement général au championnat du Bas-Rhin, sur 8 équipes participantes, son équipe juniors I devait battre, en match amical, l'équipe championne du Grand-Duché de Luxembourg par 23 points à 15.

L'équipe juniors II fit mieux encore en terminant la saison sans connaître la défaite, et en s'attribuant le titre de champion du Bas-Rhin par le score de 209 points à 76.

Quant à l'équipe minimes, elle s'est également classée de façon très honorable.

Pour les autres sections, celle de Montigny a engagé dans les championnats de promotion de Lorraine 2 équipes qui, l'une et l'autre, se sont classées secondes de leur groupe.

Celle de Basse-Yutz a vu sa première équipe prendre la place de quatrième dans son groupe et l'équipe juniors celle de seconde. Enfin la section de Mulhouse a été admise à disputer les championnats en division d'honneur et s'y est classée cinquième.

Les meilleurs éléments de ces 4 sections sont groupés, sous le nom de « Sélection des cheminots d'Alsace et de Lorraine », en une équipe composée des joueurs suivants : Siener, capitaine, Rudler, Roth, Daske, Viel, Bernard (Strasbourg), Maeder, Meder (Mulhouse), Stebel, Very (Montigny). C'est cette formation qui, dans le challenge interrégional, battit à Paris la Sélection du Nord par 56 points à 19, se qualifiant par cette victoire pour la demi-finale.

C'est elle encore qui, au cours d'une tournée organisée à Bordeaux, Pauillac et Arca-



La Sélection de Basket de la Sous-Direction de Strasbourg.



Phase d'un match entre Luxembourgeois et Strasbourgeois.





La Section de Rugby de l'Union Sportive des cheminots dijonnais, finaliste du Championnat de France 4<sup>e</sup> série.

chon, à l'occasion des fêtes de Pâques, devait disputer 5 matches en trois jours et remporter 4 victoires.

La Section de basket-ball de l'Association Sportive des Cheminots de Strasbourg peut être justement fière de ses résultats.

**L'ACTIVITÉ DES CERCLES D'APPRENTISSAGE DE LA SOUS-DIRECTION DE STRASBOURG.** — Cette activité a été marquée, cet hiver, par des fêtes familiales fort réussies.

A Montigny, le 8 janvier, apprentis et élèves-bureaux rivalisèrent d'entrain au cours d'une représentation donnée à leurs parents, auxquels ils jouèrent notamment la « Farce du Cuvier » d'Henri Ghéon.

Le 15 janvier, le Cercle de Basse-Yutz conviait ses amis à une soirée où la musique, le chant et les exercices de gymnastique furent à l'honneur.

Enfin, le 12 mars, les apprentis de Bischheim donnaient, en présence de plus de 400 personnes, un concert dont le programme, très varié, fut chaleureusement applaudi.

Le tourisme n'eut d'ailleurs pas à souffrir de la préparation de ces fêtes. Témoins les deux grandes randonnées vers Modane et Paris, effectuées en groupe par les apprentis, en plus de cinq visites d'usines.

**LISTE DES « CORRESPONDANTS DE LA REVUE » POUR LA RÉGION DE L'EST**

Services administratifs et régionaux : M. Chavanne (Division administrative); M. Carreau (Exploitation); M. Schlecht (Matériel et Traction); M. Gérard (Voie et Bâtiments).  
Arrondissements et Ateliers : PARIS : M. Michel. — TROYES : M. Drouart. — NANCY : M. Claude. — CHALONS : M. Delmas. — VESOUL : M. Simonny. — CHARLEVILLE : M. Maire. — REIMS : M. Beller. — NOISY : M. Weber. — MOÏON : M. Pelbriant. — ROMILLY : M. Mauthé. — ÉPERNAY : M. Foré.  
Sous-Direction de Strasbourg : M. Candau (Services administratifs); M. Veaux (Exploitation); M. Gailleminet (Matériel et Traction); M. Ehrmann (Voie).  
Arrondissements : STRASBOURG : M. Steinhäusser. — METZ ET BASSE-YUTZ : M. de Vansey. — MULHOUSE : M. Pafel. — RÉSEAU GUILLAUME-LUXEMBOURG : M. Bordier.

**RÉGION DU SUD-EST**

**CHALLENGES RÉGIONAUX DE RUGBY, DE FOOTBALL ASSOCIATION ET DE BASKET-BALL.** — Le challenge de rugby s'est terminé en faveur des cheminots de Marseille (S. O. P. L. M.).



L'inauguration du Salon de l'Association Artistique de la Région du Sud-Est.

Pour ceux de Football Association et de Basket-Ball, les finales devaient — au moment où ces lignes nous ont été adressées — se jouer entre Ambérieu et Nîmes d'une part, et Dijon et Oullins d'autre part.

En ce qui concerne les challenges de tennis et de boules, les épreuves se dérouleront au cours de l'été et le nombre important de clubs engagés confèrera certainement un grand intérêt sportif aux rencontres prévues.

Nous avons noté une extension très sensible de la fréquentation des *cours d'éducation physique* donnés dans les divers centres de la Région.

A Villeneuve, sur le stade des Cités où la Méthode Hébert était déjà enseignée l'an dernier, les effectifs passent de 120 enfants en 1937 à 314 à l'heure actuelle.

A Paris, où une nouvelle salle est ouverte depuis le 1<sup>er</sup> février, 2, rue de Chalon, 64 élèves suivent les cours réservés le mercredi soir aux jeunes filles et, le jeudi matin, aux enfants, filles ou garçons. Tout permet de supposer que ces effectifs ne feront que s'accroître, en raison du bienfait qu'apporte aux élèves la pratique raisonnée et médicalement surveillée de la culture physique.

Par ailleurs, des moniteurs qualifiés, qui pour la plupart appartiennent à nos Sociétés sportives, prêtent un concours dévoué aux séances d'éducation physique réservées aux apprentis de la Région.

**LE 28<sup>e</sup> SALON DE LA SOCIÉTÉ ARTISTIQUE ET LITTÉRAIRE DES AGENTS DE LA RÉGION DU SUD-EST.** — Sous la présidence de M. Brochu, Directeur des Services Financiers de la Société Nationale et de M. Dargnies, Ingénieur en Chef représentant M. Jourdain, Directeur de la Région du Sud-Est, s'est ouvert, le dimanche 8 mai, le 28<sup>e</sup> Salon de la Société Artistique et Littéraire des Agents de la S. N. C. F. (Région du Sud-Est).

M. Bournier, Président de la Société, entouré de ses collaborateurs, a présenté les exposants et leurs œuvres. S'arrétant longuement devant chaque panneau, le groupe des officiels s'est intéressé vivement aux progrès réalisés et a complimenté les artistes présents.

A l'issue de ce vernissage auquel assistaient des représentants des Services de la Région du Sud-Est et des Services Centraux de la Société Nationale, le Président Bournier prononça une allocution rappelant les buts

essentiels de « l'Artistique » et ses réalisations sociales.

M. Dargnies, au nom de M. le Directeur Jourdain, dit toute sa satisfaction de voir se concrétiser avec autant de bonheur les aspirations intellectuelles du personnel.

**A LA FÉDÉRATION DES SOCIÉTÉS ARTISTIQUES, LITTÉRAIRES ET MUSICALES DES AGENTS DU SUD-EST.** — Bien qu'elle soit de création récente, cette Fédération a déjà entrepris une utile action de coordination et permis certains échanges de vues féconds.

On lui doit, entre autres initiatives, la fondation de la nouvelle Association Artistique et Musicale d'Avignon qui prend, dès le début, un intéressant essor.

Pour favoriser le développement des Sociétés, elle organise d'ailleurs diverses manifestations, tel son récent concours littéraire, tel le Salon de peinture d'Aix-les-Bains, dont le vernissage aura lieu le samedi 4 juin à la Villa des Fleurs. Le lendemain, l'Harmonie des Cheminots de Marseille prêtera son concours aux grandes fêtes Rhodaniennes, Franco-Suisses, au défilé des Provençales et aux manifestations provençales organisées par la Ville d'Aix-les-Bains.

**LE TOURISME.** — D'une communication de M. Lenoir, Président de l'A. T. C. du Sud-Est, nous extrayons le passage suivant, relatif au programme touristique de cette association :

« Voici maintenant les jours plus longs qui nous appellent au dehors : les buts des promenades s'éloignent peu à peu des villes : chaque Comité a dressé la liste d'excursions pour un, deux, trois mois. Pas une semaine où trois, quatre, cinq objectifs ne s'offrent à la fois au choix de nos sociétaires. Comme les années précédentes, des voyages de plusieurs jours, portés à la connaissance de tous les atécistes par les soins de la Fédération, vont permettre à nos collègues en caravanes d'apprécier le charme du Luxembourg et de l'Alsace, de faire des pèlerinages aux champs de bataille, de visiter les châteaux de la Loire, la douce Provence, les âpres gorges du Tarn et du Verdon, la Corse sauvage; certains se préparent à parcourir en groupe le Maroc; d'autres iront en croisière le long des côtes de l'Adriatique et de la Grèce... »

« La série est commencée : à Pâques, l'A. T. C. passa quatre jours en Hollande, dont elle a





Les Skieurs de la Région de l'Ouest, à Chamonix.

emporté une vision inoubliable de moulins pittoresques, de flottilles de pêche, de miroirs d'eau et de champs de tulipes. A demain, maintenant et merci d'avance à la Revue *Notre Métier*, pour la précieuse collaboration qu'elle voudra bien nous accorder, en nous prêtant ses colonnes pour faire savoir à nos amis cheminots, où nos A. T. C. se proposent de guider leurs pas.

#### LISTE DES « CORRESPONDANTS DE LA REVUE » POUR LA RÉGION DU SUD-EST

Services administratifs et régionaux : M. Burdet (Direction); M. Derommelaere (Service Médical); M. Lenoir (Exploitation); M. Bonnafoeur (Matériel et Traction); M. Honoré (Voie et Bâtiments).

Arrondissements : PARIS : M. Béraud. — NEVERS : M. Romarie. — DIJON : M. Grandjean. — LYON : M. Melin. — CLERMONT-FERRAND : M. Le Maître. — SAINT-ÉTIENNE : M. Beylier. — VALENCE : M. Perpoint. — MARSEILLE : M. Faure-Vincent. — NIMES : M. Fleury. — CHAMBERY : M. Ecuillon. — VILLENEUVE-ST-GEORGES : M. Blanc. — OULLINS : M. Pons. — ARLES : M. Vacher.

tement intérieur de contre-plaqué et extérieur de planches à la norvégienne.

C'est un réalisateur, M. Meyer, Agent Technique, aidé de deux ou trois camarades dévoués, qui a tout fait par lui-même, en consacrant ses « week-end » à transformer ces anciens wagons en de véritables bijoux de confort : 18 couchettes, un réfectoire clair et gai, etc...

#### PROCHAINES MANIFESTATIONS

**SPORTIVES.** — Le 11 juin à Toulouse, le T. C. M. S. organisera les compétitions du championnat régional de tennis. Tous les agents pratiquant ce sport peuvent se renseigner sur les conditions d'engagement, auprès du Président du Comité Directeur (41, boulevard de la Gare, Paris).

Le 18 juin verra se dérouler la 20<sup>e</sup> *été d'athlétisme*. C'est à Montluçon qu'elle a lieu cette année, avec ses challenges traditionnels et ses démonstrations d'éducation physique.

Le challenge de *natation* et de *sauvetage* ainsi que le parcours des juniors sont prévus pour le 9 juillet à Montauban.

Plus tard, en septembre, se disputeront enfin les challenges de *Boudes* et de *Pelote basque* dont nous aurons l'occasion de reparler.

**LES ARTS, LE TOURISME.** — Nous relevons au programme des prochaines manifestations organisées par l'« Amicale Photographique de la Région Sud-Ouest », plusieurs sorties dans les sites touristiques ou architecturaux de Paris et des environs, une conférence sur « la lumière en photographie » par M. Maréchal et une séance de projections de photographies d'Afrique par M. Maissant.

Voici, d'autre part, la liste des prochaines sorties organisées par le Comité Central de l'A. T. C. de la Région du Sud-Ouest : les 4, 5, 6 juin : grande fête de plein air (canots, campeurs, cyclistes) sur la Dordogne; les 11, 12 juin : gorges du Tarn; le 12 juin : les Invalides à Paris; les 18, 19 juin : l'Andorre; le 19 juin : le poste Radio-Tour Eiffel; le 26 juin : la Malmaison; du 30 juin au 17 juillet : voyage en Suède, Norvège, camp lapon (jusqu'au Cap Nord); les 2, 3 juillet : grande fête de la Montagne Noire (Labessonrie, Vabre, Sidobre); le 10 juillet : Versailles; le 17 juillet : la forêt de Compiègne (Rethondes).

**LA FÊTE DES ŒUVRES SOCIALES DU PERSONNEL DE LA RÉGION DU SUD-OUEST.** — Sous la présidence de M. de Pontevès, Directeur du Contrôle du

Travail des Agents de Chemins de fer, la 16<sup>e</sup> fête des Œuvres Sociales du personnel de la Région du Sud-Ouest s'est déroulée au Palais de la Mutualité, le 3 avril dernier.

M. de Pontevès apporta les félicitations du Ministre des Travaux Publics et distribua des récompenses aux animateurs de diverses sociétés.

M. Epinay, Directeur de la Région, tint à assurer les nombreux cheminots présents du désir de M. le Directeur Général, de marquer à leurs œuvres une sollicitude égale à celle qu'elles avaient trouvée auprès des anciens Réseaux.

Enfin M. Knecht, Président du Comité de la Fête, décrit l'activité immense et diverse qui s'offre aux œuvres sociales du personnel.

Le tirage d'une tombola dotée de lots importants, une brillante partie musicale exécutée par l'Harmonie « La Renaissance » et une excellente interprétation du *Bourgeois Gentilhomme*, par la compagnie théâtrale Raoul Chantrel, terminèrent la fête.

#### LISTE DES « CORRESPONDANTS DE LA REVUE » POUR LA RÉGION DU SUD-OUEST

Services administratifs et régionaux : M. de Lombardès (Œuvres sociales); M. Tiers (Exploitation); M. Jacob (Voie); M. Girault (Matériel et Traction).

Arrondissements : PARIS : M. Martin. — ORLÉANS : M. Dubos. — TOURS : M. Chassignol. — PÉRIGUEUX : M. Dupaud. — BORDEAUX : M. Coustère. — LIMOGES : M. Viel. — NANTES : M. Payrau. — MONTLUÇON : M. de Derassus. — TOULOUSE : M. Labat. — BRIVE : M. Claverie. — BÉZIERS : M. Marty. — TARBES : N...

## RÉGION DE L'OUEST

**SORTIES DE NEIGE.** — Au cours de la dernière saison d'hiver, l'activité des groupes touristiques s'est accentuée sur les stations de sports d'hiver.

Le groupe de La Folie a visité Chamonix et ses environs pendant quatre jours avec 35 touristes, apprentis et mineurs-ouvriers. Le groupe de Thouars est allé trois jours à Barèges, avec 13 jeunes gens.

Le groupe de Montrouge à Chatel et Morgins, avec 12 apprentis, pendant trois jours.

21 Dieppois ont passé quatre jours à Chamonix et les Saintais, au nombre de 45, sont allés deux jours à Puymorens et Font-Romeu.

Les paysages de montagne n'étant pas familiers aux jeunes de notre Région de l'Ouest, ces voyages furent pour la majorité une véritable révélation.

Révélation de la montagne et, surtout, d'un sport attrayant s'il en est : « le ski ». Tous, en effet, ont pris goût à ce sport (ne vi-t-on pas à Chamonix le spectacle peu banal de 35 skieurs, se suivant en file indienne). S'ils ne sont pas devenus des virtuoses (ils n'en ont guère eu le temps en quatre jours), on peut être sûr qu'ils rêvent, en tout cas, de retourner bien vite vers les champs de neige, pour goûter à nouveau les joies de la descente.

#### LISTE DES « CORRESPONDANTS DE LA REVUE » POUR LA RÉGION DE L'OUEST

Services administratifs et régionaux : M. de Pinpray (Services administratifs); M.M. Brun et Castaing (Exploitation); M. Desvoyes (Matériel et Traction); M. Quatin (Voie et Bâtiments).

Arrondissements : PARIS-ST-LAZARE : M. Cléro. — PARIS-MONTPARNASSE : M. Guillet. — ROUEN : M. Mullis. — CAEN : M. Horeau. — LE MANS : M. Leillaud. — RENNES : M. Tardivel. — SAINTES : M. Bernavé. — TOURS : M. Bournier. — NANTES : M. Martelin.



**NOTRE**  **METIER**

espère que vous lui apporterez

**TOUS**

**VOTRE COLLABORATION**

**VEUILLEZ TOURNER  
CETTE PAGE ET LIRE**

**L'APPEL QUE VOUS ADRESSE**

**SON**

**COMITÉ DE RÉDACTION**

---

---



*Cette formule doit nous parvenir à l'appui d'un mandat-poste de 12 fr. sous une enveloppe portant l'adresse suivante*

## NOTRE MÉTIER

*Revue de la Société Nationale des Chemins de Fer*

88, rue Saint-Lazare PARIS - 9<sup>e</sup>

Veillez servir un abonnement d'un an à l'édition de la Région : Nord — Est — Sud-Est — Sud-Ouest — Ouest  
(Biffer les Régions autres que celle choisie)

à M. \_\_\_\_\_ demeurant rue \_\_\_\_\_ No \_\_\_\_\_

à \_\_\_\_\_ par \_\_\_\_\_ Dépt. \_\_\_\_\_

Ci-joint à cet effet un mandat-poste de 12 francs. — Il n'est pas prévu d'abonnement pour l'ensemble des cinq Régions, ni de réduction sur le tarif d'abonnement. Pour les abonnés résidant à l'étranger cette somme est majorée de 2 fr. (Union postale) ou de 4 fr. (autres pays).

Signature :

Nom, grade, Service et adresse complète du propagandiste : \_\_\_\_\_

*Cette formule doit nous parvenir à l'appui d'un mandat-poste de 12 fr. sous une enveloppe portant l'adresse suivante :*

## NOTRE MÉTIER

*Revue de la Société Nationale des Chemins de Fer*

88, rue Saint-Lazare PARIS - 9<sup>e</sup>

Veillez servir un abonnement d'un an à l'édition de la Région : Nord — Est — Sud-Est — Sud-Ouest — Ouest  
(Biffer les Régions autres que celle choisie)

à M. \_\_\_\_\_ demeurant rue \_\_\_\_\_ No \_\_\_\_\_

à \_\_\_\_\_ par \_\_\_\_\_ Dépt. \_\_\_\_\_

Ci-joint à cet effet un mandat-poste de 12 francs. — Il n'est pas prévu d'abonnement pour l'ensemble des cinq Régions, ni de réduction sur le tarif d'abonnement. Pour les abonnés résidant à l'étranger cette somme est majorée de 2 fr. (Union postale) ou de 4 fr. (autres pays).

Signature :

Nom, grade, Service et adresse complète du propagandiste : \_\_\_\_\_

*Cette formule doit nous parvenir à l'appui d'un mandat-poste de 12 fr. sous une enveloppe portant l'adresse suivante :*

## NOTRE MÉTIER

*Revue de la Société Nationale des Chemins de Fer*

88, rue Saint-Lazare PARIS - 9<sup>e</sup>

Veillez servir un abonnement d'un an à l'édition de la Région : Nord — Est — Sud-Est — Sud-Ouest — Ouest  
(Biffer les Régions autres que celle choisie)

à M. \_\_\_\_\_ demeurant rue \_\_\_\_\_ No \_\_\_\_\_

à \_\_\_\_\_ par \_\_\_\_\_ Dépt. \_\_\_\_\_

Ci-joint à cet effet un mandat-poste de 12 francs. — Il n'est pas prévu d'abonnement pour l'ensemble des cinq Régions, ni de réduction sur le tarif d'abonnement. Pour les abonnés résidant à l'étranger cette somme est majorée de 2 fr. (Union postale) ou de 4 fr. (autres pays).

Signature :

Nom, grade, Service et adresse complète du propagandiste : \_\_\_\_\_