

N° 71-13 SEPTEMBRE 1946 3

# Notre Métier



Hebdomadaire d'information professionnelle et sociale des cheminots de France

LUJ  
-2 27-9-46



LES TRANSPORTS  
D'AUTOMNE  
*ont commencer*  
**ACCÉLÉRONS**  
*encore la*  
**ROTATION  
DES WAGONS**

Viaduc de Chaumont

# LES CHEMINOTS A L'HONNEUR



Où son que M. Jules Moeh, ministre des Travaux publics et des Transports, a fait attribuer tout récemment à la S.N.C.F. un important contingent spécial de croix de la Légion d'honneur, pour récompenser des cheminots de toutes Régions, de tous services, et de tous grades. Le pays qui, dans l'ensemble, s'ignore pas ce qu'il doit au patriotisme et à la conscience professionnelle de notre corporation, n'a pu s'applaudir à cette décision. Le presse a d'ailleurs parlé en termes élogieux de la belle cérémonie organisée le 3 septembre à la gare d'Austerlitz en l'honneur des nouveaux décorés.

C'est, en effet, M. Jules Moeh qui est venu procéder personnellement à la remise des décorations, suivant un protocole usé, apparemment quelque peu usé, mais d'armes. Non sans raison sans doute, puisqu'il s'agissait de récompenser d'éminents services rendus au cours des deux batailles de rail, celle de la Libération et celle de la reconstruction.

## Sept nouveaux officiers et vingt chevaliers

Nous tenter de dire de publier quelques détails supplémentaires sur cette cérémonie. Voici d'abord le liste des nouveaux promus, dans l'ordre alphabétique, l'ordre même suivant lequel les intéressés étaient rangés pour recevoir des mains du ministre l'étoile de leur distinction.

### ONT ETE PROMUS OFFICERS :

- MM. Louis ARMAND, directeur général adjoint de la S. N. C. F.
- Paul BERTHIAUD, ingénieur en chef, chef du service V. E. Ouest.
- Louis LAGASSE, sous-chef de section Est.
- Louis LAGASSE, secrétaire général adjoint de la S. N. C. F.
- Louis MARBETTE, ingénieur en chef, chef de la direction de l'entretien, Sud-Est.
- André PERMATTIER, ingénieur en chef, chef du service M. T. Nord.
- Paul FLEURY, ingénieur en chef, chef de la division du mouvement, Sud-Est.

### ONT ETE NOMMES CHEVALIERS :

- MM. Paul ANTOINE, ingénieur en chef, chef de la division des études V. B. Sud-Ouest.
- Louis ANTOINE, chef de manœuvres principal, Sud-Ouest, Paris.
- Maurice BILLETIER, sous-chef de traction, Sud-Est, Paris.
- Pierre DUBAÏE, mécanicien de route, Sud-Est, Paris.
- Camille DEWEY, contremaître principal à l'entretien de l'Orléans, Est.

REDICTION ADMINISTRATION  
11, rue de Milan, Paris (8<sup>e</sup>)  
Téléphone LAFITTE 188-81

### AGENCIEMENTS

Pour les articles sans illustration et/ou pour les illustrations qui nécessitent des droits de reproduction, s'adresser à :

AGENCIEMENTS LAFITTE 188-81  
11, rue de Milan, Paris (8<sup>e</sup>)  
Téléphone LAFITTE 188-81



M. Lemaire, Directeur Général, remercie M. Jules Moeh ou nom de tous les cheminots ; à contre, le Ministre remet la croix d'officier à M. Armand, Directeur Général adjoint.

Albert KRÉ, chef de brigade d'ouvriers de la classe, au dépôt de Blois-Ban, Est.  
Auguste PÉRY, ouvrier mouleur aux ateliers de Noterville, Ouest.Gaston WÉY, forgeron aux ateliers de Sures, Est.

Victor GAUBERT de Nerville, ingénieur en chef, adjoint au chef du service V. E. Est.  
Théodore GUILLETIER, inspecteur divisionnaire, Ouest, Paris.  
Jean HÉARD, chef de station à Brest-Grand Nord, Nord-Ouest.Georges LACHRY, ingénieur principal, chef de la section-annexe, Est, Sud-Est.Michel LEFAY, chef de gare principal, Nord, Est.Louis PÉLÉ, signaleur, Nord, Languedoc.André PÉLÉ, contremaître au service M. T. Sud-Est, Villeneuve-Saint-Georges.Louis PÉLÉ, ingénieur, chef d'arrondissement Nord, Amiens.Louis ROSSAT, ouvrier ajusteur, Sud-Est, Villeneuve-Saint-Georges.

Victor THOMAS, chef de gare, Est, Nord-Ouest.  
Jean THOMAS, ingénieur principal, chef d'arrondissement de traction, Ouest, Orléans.

Sur un signe du ministre, les trompettes de la Carde jouèrent le ban et le ministre procéda immédiatement à la remise des croix, tandis qu'un fonctionnaire appela au fur et à mesure les noms et donna lecture des citations. L'ordre alphabétique préside aux opérations. Ainsi se trouvent cités au mieux motifs, Régions, branches de service et hiérarchies. Le chef du Service régional VB de l'Ouest voisin avec le directeur général adjoint et un sous-chef de section de l'Est. Ailleurs, un ouvrier ajusteur de Sud-Est va se voir décorer, entre un chef d'arrondissement VB du Nord et le chef de gare de Metz-Sablons.

On ne pouvait certes réaliser plus cinquante synthèses du mérite S.N.C.F.

### Les décorés

Toutes les croix sont maintenant décorées. Les trompettes ont fermé le ban. M. Lemaire va maintenant remercier le ministre qui, non seulement a obtenu ces importantes récompenses, mais a voulu encore venir lui-même les décerner. Il remercie également notre nouveau président M. Flouret qui, bien que n'ayant pas encore pris officiellement ses fonctions, est venu sans attendre réorganiser et synthétiser les cheminots. Il félicite les nouveaux promus qui forment, dit-il, une harmonieuse synthèse, un groupe hautement symbolique, évocateur du feron, la grandeur et la cohésion de la S. N. C. F. « A ce défilé de nos, déclare M. Lemaire, s'est jointe la masse dévouée et laborieuse des cheminots ».



Cette promotion importante récompense des cheminots de tous les services pour leur dévouement et leur courage de tous les degrés de la hiérarchie.

mais que je veux admirer et féliciter, car ceux qui, en ce moment même, assurent leur service sur les lignes, peuvent ne pas avoir vu accroître la production dans nos ateliers, tout en réaliser tous présents dans une sérénité amicale celle-ci. » Puis, se tournant de nouveau vers le ministre, M. Lemaire s'ajoute avec conviction : « Notre pays se débat aujourd'hui au milieu de rudes difficultés pour lutter contre les conséquences de la guerre. Dans le climat d'incertitude qui régit, alors que partout il s'agit tout simplement de la maintenance, de profits, de débauchage, je suis très heureux, monsieur le Ministre, que les cheminots ne s'abandonnent pas à un désespoir et qu'ils tournent contre le temps que leur travail les hommes que vous venez de distinguer, celle de l'Honneur. Notre tâche à tous est certes difficile et pleine d'ennuis. Mais nous continuerons à fournir les efforts que la pays attend. Les cheminots savent toujours les premiers à donner, par leur attitude, leur bon vouloir, leur optimisme, qu'un encens de grandes valeurs d'espérer en la France et en son relèvement. »

M. Jules Moeh répond en termes chaleureux et bienveillants. Il rend à son tour un émouvant hommage à la valeur des cheminots. « Je leur accordais cette promotion spéciale dans la Légion d'honneur, je tenais, dit-il, à attirer l'attention du pays sur l'effort de notre corporation, effort exceptionnel et admirable, mais toujours invisible, et que le prestige accablé certes par mille mérites en outre. » Le ministre ajoute, à ce propos, combien il est souhaitable de propager au maximum dans le pays comme à l'étranger, les images et émouvantes du film *Bataille de Rai*, qui retracent fidèlement ce fait, lors des combats de la Libération, l'attitude des cheminots, partagés qu'ils étaient entre leurs deux devoirs concurrents : subvenir les transports ennemis et assurer le ravitaillement du pays. Ces deux devoirs différents, conclut-il, les cheminots les ont accomplis de la même manière. Et puis, ce ne sont pas arrivés après avoir gagné la première bataille de rail, celle de la Libération, ils sont en train de gagner la seconde, celle de la reconstruction et de la reprise du trafic. Grâce à eux, la S.N.C.F. peut continuer à fonctionner, à assurer le trafic, à espérer devant tant de destructions et c'est un véritable miracle qu'on soit arrivé à ce jour sans qu'il puisse être question d'un arrêt des transports. » M. Jules Moeh voit que les cheminots demeurent à la hauteur de la solide réputation qu'ils se sont faite et il s'en réjouit. A l'heure actuelle, dit-il, il n'y a pas d'affaires à faire, à décrire, à louer, le public veut citer l'exemple d'un service rendu, mais il veut bien, c'est toujours le chemin de fer qu'il met en avant. C'est presque devenu un slogan.

« Les faits qu'il résume nous en terminent, un slogan est, certes, une formule. Les slogans et ils ne voudront pas faire mentir.

## Enfin, la baisse sur les voils et les colis manquants

Tous les cheminots, sans aucun doute, seront heureux d'apprendre et de propager cette bonne nouvelle, résultat de leurs efforts et de leur vigilance : la S.N.C.F. aura-t-elle enfin une baisse du nombre des voils et des colis manquants, actuellement en cause une baisse des indemnités payées à ses clients. Voici d'ailleurs quelques chiffres qui permettent de mieux fixer les idées :

	Nombre des voils	Nombre des colis manquants
Octobre 1945	10.904	58.492
Janvier 1946	9.343	39.810
Février 1946	8.250	37.740
Mars 1946	8.400	35.068
Juillet 1946	7.708	34.183
Septembre 1946	7.628	33.397

Ainsi le total des voils et colis manquants s'est abaissé de 39.401 à 33.997, soit de plus de 30 % entre octobre 1945 et juillet dernier.

Quant aux indemnités payées, elles sont également en diminution. Elles restent cependant très élevées (plus de cent millions par mois). Cela tient, d'une part, à l'augmentation sans cesse croissante des prix des marchandises et, d'autre part, à ce que le règlement des indemnités effectuée avec un décalage de plusieurs mois.

Qu'il qu'il soit, la baisse constatée est une indication pleine de promesses, surtout si l'on tient compte de ce que le nombre des expéditions ne cesse d'augmenter.

Ce résultat satisfaisant est dû non seulement à l'activité des agents de la Surveillance Générale, mais aussi à l'action puissante menée par les Cheminots qui ont obtenu que l'entrée de la S.N.C.F. ne diffère pas de leur propre intérêt. Tous peuvent en être remerciés, mais leur tâche, par autant, n'est pas terminée. Certes, les circonstances de guerre ont été moins nombreuses, mais, en contrepartie, la cessation légale des hostilités a suggéré la possibilité de l'augmentation de la demande de fer appliquée pendant la guerre, alors que les difficultés économiques actuelles incitent encore les voyageurs à se déplacer.

Redoublons donc d'efforts afin de réduire, chaque jour un peu plus, les voils et les manquants encore trop nombreux. Défendons la marchandise qui nous est confiée.

# L'EFFORT de RECONSTRUCTION des OUVRAGES d'ART

pour la desserte de la région normande et de ses accès vers Paris



- ne, Pont Eiffel sur l'Oise à Conflans, Pont de Linsay sur le Seine.
  - Mantes à Châteaubourg ..... 34 coupures
  - Serquigny à Dissel ..... 10 coupures (Viaduc d'Orival sur la Seine.)
  - Paris à Granville ..... 28 coupures
  - Paris aux Mans ..... 10 coupures (Viaduc de Maintenon.)
  - Mantes au Mans ..... 5 coupures
  - Elbeuf à Lamballe ..... 9 coupures
- Presque tous les ouvrages cités ci-dessus sont depuis longtemps réparés, au moins en situation provisoire.

Un gros effort se poursuit actuellement en vue d'achever la remise en état, pour le prochain service d'hiver, des trois grands ouvrages de Barentin, d'Orival et de Maintenon (voir carte).

**Viaduc de Barentin** (ligne de Paris au Havre, à 17 kilomètres de Rouen).

C'est un ouvrage en maçonnerie de briques, à deux voies.

En courbe de 800 mètres de rayon, il comprend 27 arches en plein cintre de 15 mètres d'ouverture; sa longueur totale est de 476 mètres et sa hauteur moyenne de 30 mètres.

Les 5 premières arches côté Rouen ont été détruites par les Allemands en août 1944



1. Viaduc de Barentin.

et la 10<sup>e</sup> arche fut très fortement disloquée; en outre, la 25<sup>e</sup> arche a été gravement endommagée par bombardement.

La liaison Rouen-Le Havre pouvant être assurée temporairement par l'itinéraire détourné via Malaunay, Clères et Motteville, il n'a pas été jugé opportun d'établir un ouvrage provisoire.

La reconstruction définitive, entreprise fin 1945, doit être terminée au début d'octobre prochain.

Les voûtes et les piles détruites sont reconstruites en béton avec parements de briques, afin de conserver à l'ouvrage son aspect primitif (photographie n° 1).

**Viaduc d'Orival** (ligne de Serquigny à Oissel et Elbeuf-Saint-Aubin).

Ouvrage métallique à deux voies, sur la Seine, d'une longueur totale de 300 mètres et comportant six travées.

Le tablier, sectionné et affondré, est complètement inutilisable et la pile n° 2 totalement détruite.

Une estacade provisoire est en construction, côté amont; elle comprend 12 palées métalliques qui reposent sur des pilots en bois et supportent 13 tabliers auxiliaires (photographie n° 2).

C'est le dernier ouvrage de la Région Ouest qui sera reconstruit en situation provisoire.

**Viaduc de Maintenon** (ligne de Paris au Mans, près de la gare de Maintenon).

Cet ouvrage en maçonnerie, à deux voies, comprenait 31 arches en plein cintre de 8 mètres d'ouverture. Longueur totale : 320 mètres. Hauteur moyenne : 20 mètres.

22 arches et 11 piles ont été complètement détruites; le reste du viaduc a subi des dégâts importants (photographie n° 3 a).



2. Orival : l'estacade provisoire en construction.

Un pont provisoire, établi dans l'axe de l'ouvrage, comporte 13 tabliers auxiliaires de 20 mètres environ. Il fut construit en deux mois, et les trains circulèrent à nouveau dès le 20 novembre 1944, en voie unique.

Le viaduc définitif, entièrement neuf, a été établi du côté pair, parallèlement à l'ancien. Il est en béton armé et comprend 14 travées de 16 m. 50 (photographie n° 3 b).

Cet ouvrage très important, réalisé en moins d'un an, sera mis en service dans la seconde quinzaine de septembre 1946.

L'achèvement des travaux sur les trois ouvrages précités permettra de réaliser des économies importantes de temps, de matériel et de charbon ou d'énergie électrique, par suite du rétablissement, grâce aux deux premiers, des itinéraires normaux — spécialement sur Paris-Le Havre, artère essentielle et de la suppression grâce au troisième, d'une voie unique et d'un ralentissement, très gênants sur la grande ligne électrifiée de Paris-Le Mans.



3. a) Le viaduc de Maintenon lors de sa destruction; b) l'ouvrage définitif tel qu'il se présente aujourd'hui.



La bataille de Normandie et les bombardements de la période du débarquement ont entraîné la ruine d'une grande partie des installations ferroviaires de la Région Ouest, ont furent détruits, notamment, 673 ouvrages d'art, dont 478 passages inférieurs et tunnels, parmi lesquels 130 comportaient une brèche de plus de 20 mètres.

La région normande et ses abords subirent nécessairement la plus grosse part des dommages; le nombre des coupures sur les grandes artères qui la desservent est indiqué ci-après :

- Paris au Havre ..... 20 coupures (sous les grands ouvrages sur la Seine, après Asnières : Ponts de Bezons, de Maisons-Laffitte, du Manoir, de Tourville, d'Oissel, d'Éauplet, situés entre Paris et Rouen) et un autre, entre Rouen et Le Havre, les grands viaducs de Malaunay, de Barentin et de Mirville.)

Paris à Mantes par Argenteuil ..... 5 coupures (Pont d'Argenteuil sur la Sei-



# SNCF Notre Métier

Hebdomadaire d'information générale sur le matériel et les activités des chemins de fer français



CE WAGON NE S'ARRÊTERA PAS DE ROULER

***Accélérons la rotation du matériel !..***

# LES ENTRETIENS ET POSTES DE VISITE

ACCOMPLISSENT AUSSI DE BELLES PERFORMANCES



Grâce à eux, le voyage de ce wagon-citerne ne sera pas retardé.



Le geste classique du visiteur sondant les bandages.



Alivage, sur place, d'un ressort de suspension.



Remise sur place d'une porte railante - ou premier plan, le chariot de dépannage avec, à l'avant, son dispositif pour franchir les rails.

Et voici des ouvriers d'entretien s'activant à réparer un wagon particulièrement endommagé.

Depuis la Libération, l'effort accompli par le personnel des ateliers et dépôts pour la remise en état du matériel tant « moteur » que « remorqué » a été, à plusieurs reprises, bien mis en relief dans cette revue.

Il est cependant d'autres catégories de chemins de « Matériel » qu'il serait injuste de passer sous silence dans *Notre Matière*. En particulier le personnel des « Entretien » et « Postes de Visite » du matériel roulant.

Ce personnel dispersé dans des établissements généralement peu importants et faiblement outillés, a pour mission de surveiller le matériel en roulement et de parer, par des réparations rapides, aux avaries courantes de circulation.

Il comprend donc des visiteurs, répartis dans les gares de triage ou d'embranchement ainsi que dans les principales gares de voyageurs, et des ouvriers et manœuvres chargés de la remise en état des véhicules « réformés » par les visiteurs.

Le rôle du visiteur a toujours été ingrat ; il test plus que jamais - du fait même de leur âge - et qu'il pleuve ou qu'il vente, « armé de son marteau pour « sonder » les bandages des roues, de sa clé à molette, de son pot de colle et de ses carnets d'étiquettes de réforme, le visiteur parcourt inlassablement les trains arrivant ou formés dans son secteur, à la recherche des avaries, et particulièrement de celles qui engagent la sécurité (frein, roulement, conditionnement des chargements, etc.).

Dans les grandes gares de triage, il est des visiteurs qui font quotidiennement leurs vingt kilomètres par le ballast.

Quant aux ouvriers des Entretien et Postes, ils prennent en main les wagons avariés « réformés » par les visiteurs, remplacent les pièces d'usure (saufs de frein) ou celles dont le bris a provoqué la réforme (temponts, tendeurs d'attelage, etc.) et s'efforcent de remettre à la disposition de l'exploitant, dans le plus bref délai, les wagons ainsi arrêtés pour cause d'avarie courante. Les wagons chargés font l'objet de priorité dans la réparation, et s'écoulent même à peu près entièrement détraqués, tels que les Entretien de Châlons-sur-Marne, de Sarreguemines et de Bellort.

Après la Libération, nos agents se remettent aussitôt au travail. Beaucoup de petits Postes, complètement isolés par les destructions d'ouvrages d'art et les coupures des

lignes de communication téléphonique, font preuve des meilleures initiatives, sous la conduite directe d'un chef ou d'un sous-chef traineur. Ils se dispensent sans compter, en visitant. Ils se déplacent et les voies encombrées, des wagons à déverser, à charger ou à remettre sur roues, tout en représentant progressivement la remise en état des véhicules dégringés.

La reprise du trafic, avec un matériel insuffisant en nombre et en état, provoque l'augmentation massive des avaries accidentelles.

Nos chemins et font face, malgré les difficultés de tous genres. Et elles ne manquent pas, jugées-les ; les bâtiments étaient endommagés et toits, ni vitres ; l'outillage le plus souvent dispersé, pillé ; le manque de pièces de rechange se faisait cruellement sentir.

Qu'importe ! tous font preuve de miracles d'ingénierie pour passer la situation qui pouvait, si moins en certains points, sembler désespérée.

Plusieurs postes sont reconstruits par leurs usagers eux-mêmes, avec leurs propres moyens : c'est Romilly qui remonte ses bâtiments en bois aux trois quarts détruits ; c'est Langres qui érige rapidement un barquement récupéré à l'emplacement de ses locaux détraqués et incendiés ; c'est Neufchâteau qui édifie un bâtiment « en dur » remplaçant l'ancien poste incendié (voir photos ci-jointes).

L'outillage est reconstitué progressivement, au début par des moyens de fortune et en faisant appel, souvent avec bonheur, aux quelques disponibilités locales...

Et rapidement, la cadence de réparation s'accroît, malgré les conditions de travail encore précaires.

Les résultats sont là : les chiffres sont éloquentes dans leur simplicité. Pour ne donner qu'un exemple, le Poste d'Épernay sort en avril 1946 son six millième wagon réparé depuis la Libération.

Dans l'ensemble, depuis cette époque, les vingt-deux Entretien de la région de l'Est ont pu passer en réparation 233.000 wagons et les cent quarante Postes de visite, 135.000 ; ou total 368.000 véhicules ont été remis en état de circuler dans un délai moyen qui s'exécute pas un jour et demi par véhicule.

Voilà du bon travail dont les agents des Entretien et Postes peuvent être fiers. Et nos compliments ne se limiteront pas, bien entendu, aux seuls agents de l'Est, où nous avons pris aujourd'hui nos exemples. Leurs camarades des autres régions les méritent tout autant.

## Un FAIT-DIVERS

Cela se passe sur le port de Calais, le 10 août.

Vers 16 heures, deux surveillants de moule de la gare sont en mission sur le port.

Entre deux îles de traverson, ils découvrent, dans l'eau, flottant la veille, sous cette voile, qu'ils croient être un canot, mais leur chambre à air est gonflée.

Après l'arrivée de deux autres surveillants et deux agents de la répression, une embarcation est trouvée dans le bassin, à proximité du ponton, et s'est alors que nos agents, l'ont aperçue, s'approchant tranquillement, et s'est alors que nos agents, l'ont aperçue, s'approchant tranquillement. Il s'agit d'un canot, muni de deux moteurs, qui s'est retrouvé à la grande mer, après une tentative pour franchir le ponton. Il s'agit d'un canot, muni de deux moteurs, qui s'est retrouvé à la grande mer, après une tentative pour franchir le ponton.

Un beau coup de filet, 80 m environ de longueur, 10 m de largeur, une répression et qui est tout à l'heure, les deux surveillants Lemaire et Lamps.

Simple fait-divers, sans doute, mais qui est intéressant à cause des applaudissements de tous les chemins de fer, et qui est tout à l'heure, les deux surveillants Lemaire et Lamps.

## CITATIONS À L'ORDRE DE LA S.N.C.F.

M. Camille GRIGOIRE, Chef-visitateur au poste d'André-le-Romain, a couronné sa période du 1<sup>er</sup> au 9 septembre 1944, à partir en gare de Longuey, la surveillance et la protection des installations du Chemin de fer et effectués les inspections des carnets d'attente, malgré l'insécurité faite par les Allemands de circuler sans permis d'embranchement au dit poste.

M. Charles BELAIR, Chef-distributeur à l'entretien de l'Ourcq, a été distingué dans les différents postes qui lui ont été confiés. A été une part active à la Libération de la région des Ardennes.

M. René CHANTEREAUX, Mécanicien de route au dépôt de Paris-La Villette. Le 19 août 1944, pendant le passage de la route et de chemins allemands, qui se proposaient d'opérer des destructions au dépôt de Paris-La Villette, engagements au cours desquels, sous l'agère de la S.N.C.F., ont été tués et un agent blessé.

M. Jean MOUSSEAU, Chauffeur de route du dépôt de Mohon. Comme mobilisation F.T.P. le 15 septembre 1944, une reconnaissance périlleuse, destinée à rouvrir les Américains sur les défilés allemands du plateau de Bortanvaux.

M. Gilbert BLARD, Ajuteur au dépôt de Nancy. Cheminot républicain, a fabriqué et distribué des cartes d'identité et d'alimentation grâce auxquelles, de très nombreux cheminots ont pu être sauvés au camp de Buchenwald en décembre 1943 et déporté au camp de Buchenwald et de Dora jusqu'à leur libération par les Américains.

M. Robert OSTWALD, Chef de brigade au dépôt de Bellort. Cheminot républicain, a fabriqué et distribué des cartes d'identité et d'alimentation, grâce auxquelles, de très nombreux cheminots ont pu être sauvés au camp de Buchenwald en décembre 1943 et déporté au camp de Buchenwald et de Dora jusqu'à leur libération par les Américains.

M. Charles DEGY, Chef de dépôt au dépôt d'Amagne. Cheminot républicain, a organisé et dirigé la lutte contre l'occupant au dépôt de Bellort : sabotage de locomotives, passage de prisonniers et de agents de la S.N.C.F. au S.T.O. Arrêté par le Gestapo, en mars 1944 et incarcéré à Bellort. Décoré, puis libéré.

(A suivre)

## Un bon geste de camaraderie

Dans un grand atelier de la S.N.C.F., un agent victime d'un accident du travail est venu réclamer lui-même, au cours d'une réunion de sécurité, les conditions dans lesquelles il a perdu l'usage d'un œil et comment l'ophtalmologiste fut recouru à l'insurrection, en raison des soins tardifs. Certes, ce n'était pas la première fois que le personnel de l'atelier entendait parler des précautions à prendre pendant le travail, notamment pour éviter les blessures aux yeux. Des recommandations nombreuses et pressantes sont régulièrement faites aux agents, ou qu'ils se fassent apporter le plus tôt possible en cas d'accident, quelle que soit la gravité de la blessure. Mais ces conseils, si éloquentes soient-ils, donnés par des gradés ou par le personnel de direction ou d'inspection, ne peuvent certainement pas produire la profonde impression que firent sur le plupart des auditeurs les paroles de leur camarade de travail.

Celui-ci eut les persévérer de la nécessité de toujours prendre les précautions prescrites, même au prix d'un effort supplémentaire de la part de quelques-uns, comme ce fut le cas parfois pour le port des lunettes ou des écrans pour la protection des yeux, afin d'éviter les conséquences lourdes et irréversibles, analogues à celles qu'il lui faut désormais supporter.

L'intervention de ce collègue nous a permis de très heureusement nous faire bénéficier de sa triste expérience sans compromettre de travail dénué chez lui d'un remarquable sens social et son initiative méritait bien d'être citée en exemple.

## La réouverture du souterrain de Lubine reconstruit

Le souterrain de Lubine qui permet la liaison directe Epinal-Strasbourg par Saint-Dié et Neuhem a été remis en service au début de l'été.

Nous Directeur Général, M. Lemaire, accompagné de M. Naps, Directeur de la Région Est, de M. Outin, Chef du Service V. B. et des Chfs des Trains, de M. Lemaire, Directeur de Strasbourg et Nancy, A. regu au cours de cette cérémonie.

MM. les Préfets de la Région et des Vosges, les Sous-Préfets de Saint-Dié et de Molsheim, les Maires de Saales, Saint-Dié, Lubine et Colroy, MM. les Présidents des Chambres de Commerce d'Epinal, Strasbourg et Saint-Dié, qui témoignaient ainsi de l'intérêt qu'ils prennent à la reprise des relations ferroviaires entre l'Alsace et les Régions de Saint-Dié et d'Epinal si cruellement éprouvées.

Parti de Strasbourg avec les personnalités alsaciennes M. Lemaire arrivait à Saales, où, entouré de tout son Conseil Municipal, M. le Maire de Saales prononça une allocution au cours de laquelle il évoqua notamment l'inauguration de cette Perle des Vosges le 21 octobre 1921 par le Président Poincaré, inauguration au cours de laquelle il avait été l'honneur de recevoir les personnalités.

M. Lemaire répondit en exprimant toute son émotion de se retrouver dans ce lieu qui rappelle tant de souvenirs personnels.

A l'entrée du tunnel barré par le symbolique cordón tricolore, l'histoire des travaux fut rapidement rappelée.

Des trois destinations réalisées par les Allemands, la deuxième, située à 153 m, à l'intérieur

# LA VIE EN SINCÈRE

du souterrain avait créé une brèche de 42 m, de longueur au-dessus de laquelle une vaste cloche, haute de 22 m, s'était formée dans des terrains schisteux, rendant le déblaiement en grand plan de difficultés.

Les travaux furent entrepris en février 1945 par le Génie américain, qui, étant donné la situation militaire, décida de procéder par déblaiement en grand, sans bossage.

C'était évidemment s'aventurer beaucoup : une pelle fut équipée par les éboulements et bien que les équipes américaines aient alors tenté de poursuivre le déblaiement à l'aide d'une galerie métallique de 4 m, 6 m, dont les cadres étaient constitués par des éléments dissimulés, la protection fut insuffisante et en avril 1945 la cloche qui, rapidement, s'effondra, créant un entonnoir jusqu'au terrain naturel.

La situation militaire ayant évolué, le Génie américain remit le chantier à la S.N.C.F. qui reprit le travail sur des bases classiques. Les terrassements et bossages ne purent progresser que lentement dans le chaos ainsi produit, où les gros blocs de tuffendroment, mélangés à des schistes pulvérisés, devaient être taillés avec précaution. L'infiltration des



...où fut évoquée la 1<sup>re</sup> inauguration de cette percée des Vosges en 1928.

aux vants de l'extérieur durant tout l'hiver 1945-1946, augmenta la charge du terrain et la galerie de tête dut être renforcée.

Néanmoins, grâce à l'énergie et au dévouement de tous, les travaux furent terminés le 25 mai 1946, et l'Express Strasbourg-Vichy put circuler à nouveau à la date prévue.

Après un arrêt à Colroy, où le Maire envoya une délégation de son Conseil Municipal, des enfants des écoles et de leurs maîtres, avant tenu à saluer notre Directeur Général, l'autoral arrivait à Saint-Dié, dont la gare pavonnée avait été partie restaurée sa belle tenue de jadis. Le buffet qui avait si piètre allure à la libération, avait repris ses fraîches couleurs, et un repas très agréable y fut servi.

A l'heure des toasts, le Directeur Général félicita et remercia tous ceux qui avaient pris part aux travaux. Il précisa que ce n'est pas seulement dans les Vosges, mais dans toute la France, que le travail de la S.N.C.F. porte ses fruits et que les ouvrages d'art reconstruits redonnent à notre bel outillage national ce qui est le chemin de fer, sa puissance d'avant guerre.

## Chronique de la Semaine de Solidarité (Suite)

Parmi les comités et établissements qui se sont distingués, nous sommes heureux de mentionner cette semaine :

— Le Comité d'arrondissement d'Amboise, qui, à la date du 10 septembre, a réuni au total 706.748 fr. 293 à la Grande Fête à 1.000 en particulier, organisée par les agents du Réseau Amboise et de la voie de Tours à Amboise (205.967 fr.) et les collectes destinées à la Croix du Sud C. N. N. Ce qui avait permis de réaliser 205.967 fr.

— Le Comité d'arrondissement de Toulouse, qui a réuni 119.000 fr. et où les établissements de la région ont participé à hauteur de 10.000 fr. St-Martin-Laboulaye (1.800 fr.) et Lézac (10.000 fr.) ont été particulièrement actifs.

— Le Comité d'arrondissement de Lyon qui, par ses nombreuses manifestations, a réuni plus de 300.000 fr.

— Le Comité d'arrondissement de Nimès, dont les manifestations ont réuni 173.378 fr.

(à suivre)

★

## Le dépôt de Troyes ressuscité

une 241

Le dépôt de Troyes ne répara pas de machines en 11 jours, ni même en 18 jours.

Un premier bombardement en mai 1944 avait « enterré », dans la fosse sur laquelle elle se trouvait, la machine 241 A-2 alors au stage. Un second bombardement le

## A l'inauguration de la réouverture du souterrain de Lubine...



30 mai avait encore aggravé les dégâts, la machine ayant été touchée à nouveau par une bombe de fort calibre.

Après un dégageage de tous les laborieux, la visite releva que si la chaudière et les cylindres étaient intacts, il n'en existait pas moins des avaries importantes telles que : — cassure de la partie AV du groupe motopropulseur BP.

— déformation de 25 à 40 mm du longeron côté gauche sur 4 m. de longueur principalement à l'aplomb des échancrures des boîtes des 2<sup>e</sup> et 3<sup>e</sup> roues AV.

— arrachement de tout le caissonnement AR comprenant l'attache du bissel.

Il n'y avait plus, bien entendu, aucune tôle, aucun tuyau et aucune pièce de mouvement et de robinetterie.

La réparation était, à priori, du ressort d'un grand atelier, mais la question d'envoi de la machine posait un autre problème. Comme la principale avarie concernait le groupe BP, il fut décidé qu'un essai de réparation serait entrepris et qu'en cas de réussite, la machine serait réparée par le dépôt.

Sous la direction experte de MM. Barthélemy et Janin, Contrôleurs principaux, et de façon à éviter une ouverture au broc « en planifon » à une pièce de fer ajustée sur la partie cassée soudée à l'arc électrique à la partie inférieure et au broc à la partie supérieure. Des précautions spéciales furent prises pour le refroidissement.

Ce premier point acquis, il fut procédé alors à l'approvisionnement de toutes les pièces manquantes, ce qui fut obtenu la partie la plus longue de l'attache.

Une fois en possession de toutes les pièces, la machine fut mise sur vérins de levage.

Le redresseage du longeron côté G fut opéré par chauffes successives et après réparation par les Ateliers d'Épernay, le caisson AR fut remonté.

Avec l'aide du comité mixte et sous l'habile direction des Chfs de brigade Velut et Lelay, une fois encore, nous sommes heureux de mentionner la réussite, par plusieurs, de la tâche à exécuter à l'atelier, tel Florentin, Grégoire, Pinot, Soret, la machine reprit corps et esprit avoir nécessité 4.000 heures de travail sur 152 mètres carrés de tôles, 1.500 mètres de tuyau de trois diamètres, elle effectua six parcours d'essai en ligne le 17 août, sans aucun incident.

Une petite fête à laquelle assistait M. Thiery, Inspecteur, a marqué la remise en service de cette machine, dont la véritable résurrection, dans ce simple atelier de dépôt, constituait évidemment une performance digne d'être citée.

★

## Quelques beaux résultats au dépôt de Paris Sud-Est

Comme tous les dépôts de la S.N.C.F., celui de Paris-Sud-Est s'efforce de pousser l'utilisation de ses machines et d'en réduire l'immobilisation.

Voici à cet égard un fait typique : Ce dépôt possède un petit nombre de machines Diesel de manœuvre utilisées de façon spéciale au service de traction des trains sur la Petite Ceinture ; une de ces machines, la 4 DMD 2 étant en révision générale, il était nécessaire d'éviter l'immobilisation des autres machines. Or, l'une de ces machines, la 4 DMD 3 présentait des esieux avec boudins tranchants et il était indispensable de les rabotés ; il fut donc décidé de prélever les bogies de la machine en révision générale et de demander au personnel un effort exceptionnel pour permurer les bogies, dans le délai le plus bref possible ; arrêté un soir, après le service sur la Ceinture, la 4 DMD 3 était remise en service le surlendemain à 11 heures.

Voici également des chiffres intéressants : L'utilisation des machines Pacific de ce dépôt est poussée aussi loin que possible par l'emploi intensif de la double écarte et l'on a pu au cours d'un mois récent y enregistrer les parcours suivants :

231 G 271 : 1.046 km.  
Mécaniciens Devoucois et Hoffart.  
Chauffeurs Baron et Allary.  
231 G 232 : 10.005 km.  
Mécaniciens Serre et Tissier.  
Chauffeurs Tonnerre et Barandon.  
231 G 265 : 7.402 km.  
Mécaniciens Hautelin et Petitjean.  
Chauffeurs Raymond et Rozette.  
231 G 56 : 9.014 km.  
Mécaniciens Boni et Bouvier.  
Chauffeurs Fromont et Gaudard.  
231 G 57 : 8.924 km.  
Mécaniciens Lagarier et Steffen.  
Chauffeurs Barreau et Ragonne.

Voilà du bon travail.

231 G 271 : 1.046 km.  
Mécaniciens Devoucois et Hoffart.  
Chauffeurs Baron et Allary.  
231 G 232 : 10.005 km.  
Mécaniciens Serre et Tissier.  
Chauffeurs Tonnerre et Barandon.  
231 G 265 : 7.402 km.  
Mécaniciens Hautelin et Petitjean.  
Chauffeurs Raymond et Rozette.  
231 G 56 : 9.014 km.  
Mécaniciens Boni et Bouvier.  
Chauffeurs Fromont et Gaudard.  
231 G 57 : 8.924 km.  
Mécaniciens Lagarier et Steffen.  
Chauffeurs Barreau et Ragonne.

Voilà du bon travail.

231 G 271 : 1.046 km.  
Mécaniciens Devoucois et Hoffart.  
Chauffeurs Baron et Allary.  
231 G 232 : 10.005 km.  
Mécaniciens Serre et Tissier.  
Chauffeurs Tonnerre et Barandon.  
231 G 265 : 7.402 km.  
Mécaniciens Hautelin et Petitjean.  
Chauffeurs Raymond et Rozette.  
231 G 56 : 9.014 km.  
Mécaniciens Boni et Bouvier.  
Chauffeurs Fromont et Gaudard.  
231 G 57 : 8.924 km.  
Mécaniciens Lagarier et Steffen.  
Chauffeurs Barreau et Ragonne.

Voilà du bon travail.

231 G 271 : 1.046 km.  
Mécaniciens Devoucois et Hoffart.  
Chauffeurs Baron et Allary.  
231 G 232 : 10.005 km.  
Mécaniciens Serre et Tissier.  
Chauffeurs Tonnerre et Barandon.  
231 G 265 : 7.402 km.  
Mécaniciens Hautelin et Petitjean.  
Chauffeurs Raymond et Rozette.  
231 G 56 : 9.014 km.  
Mécaniciens Boni et Bouvier.  
Chauffeurs Fromont et Gaudard.  
231 G 57 : 8.924 km.  
Mécaniciens Lagarier et Steffen.  
Chauffeurs Barreau et Ragonne.

Voilà du bon travail.

231 G 271 : 1.046 km.  
Mécaniciens Devoucois et Hoffart.  
Chauffeurs Baron et Allary.  
231 G 232 : 10.005 km.  
Mécaniciens Serre et Tissier.  
Chauffeurs Tonnerre et Barandon.  
231 G 265 : 7.402 km.  
Mécaniciens Hautelin et Petitjean.  
Chauffeurs Raymond et Rozette.  
231 G 56 : 9.014 km.  
Mécaniciens Boni et Bouvier.  
Chauffeurs Fromont et Gaudard.  
231 G 57 : 8.924 km.  
Mécaniciens Lagarier et Steffen.  
Chauffeurs Barreau et Ragonne.

Voilà du bon travail.

231 G 271 : 1.046 km.  
Mécaniciens Devoucois et Hoffart.  
Chauffeurs Baron et Allary.  
231 G 232 : 10.005 km.  
Mécaniciens Serre et Tissier.  
Chauffeurs Tonnerre et Barandon.  
231 G 265 : 7.402 km.  
Mécaniciens Hautelin et Petitjean.  
Chauffeurs Raymond et Rozette.  
231 G 56 : 9.014 km.  
Mécaniciens Boni et Bouvier.  
Chauffeurs Fromont et Gaudard.  
231 G 57 : 8.924 km.  
Mécaniciens Lagarier et Steffen.  
Chauffeurs Barreau et Ragonne.

Voilà du bon travail.

231 G 271 : 1.046 km.  
Mécaniciens Devoucois et Hoffart.  
Chauffeurs Baron et Allary.  
231 G 232 : 10.005 km.  
Mécaniciens Serre et Tissier.  
Chauffeurs Tonnerre et Barandon.  
231 G 265 : 7.402 km.  
Mécaniciens Hautelin et Petitjean.  
Chauffeurs Raymond et Rozette.  
231 G 56 : 9.014 km.  
Mécaniciens Boni et Bouvier.  
Chauffeurs Fromont et Gaudard.  
231 G 57 : 8.924 km.  
Mécaniciens Lagarier et Steffen.  
Chauffeurs Barreau et Ragonne.

Voilà du bon travail.

231 G 271 : 1.046 km.  
Mécaniciens Devoucois et Hoffart.  
Chauffeurs Baron et Allary.  
231 G 232 : 10.005 km.  
Mécaniciens Serre et Tissier.  
Chauffeurs Tonnerre et Barandon.  
231 G 265 : 7.402 km.  
Mécaniciens Hautelin et Petitjean.  
Chauffeurs Raymond et Rozette.  
231 G 56 : 9.014 km.  
Mécaniciens Boni et Bouvier.  
Chauffeurs Fromont et Gaudard.  
231 G 57 : 8.924 km.  
Mécaniciens Lagarier et Steffen.  
Chauffeurs Barreau et Ragonne.

Voilà du bon travail.

Le personnel du dépôt de Troyes, autour de la 241 qui a ressuscité.