

notre METIER

L'HEBDOMADAIRE DE LA VIE DU RAIL



Cette vitrine ferroviaire et humoristique d'un grand magasin parisien, provoque la joie des petits comme celle des grands.



N° 280

1^{er} JANVIER 1951

DANS CE NUMÉRO :

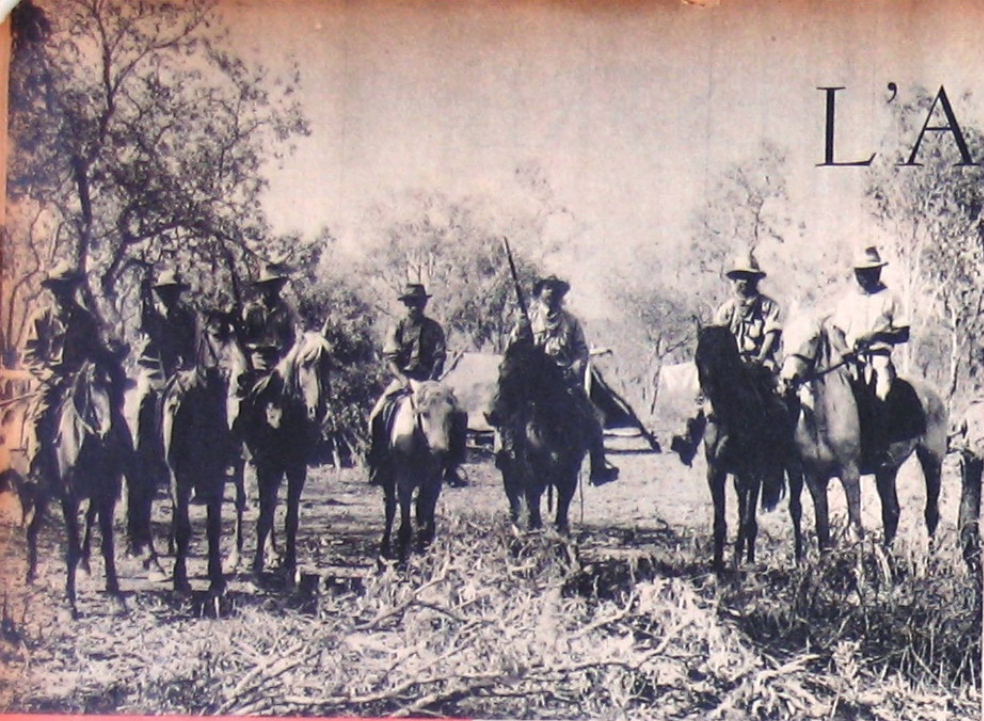
AVEC LES

CHEMINOTS DES HUITRES

25 fr.

BELGIQUE : 4,25
SUISSE : 0,30

L'AUSTRALIE pays de pionniers



Les chasseurs australiens ont à portée de fusils des adversaires de taille : buffles, crocodiles, kangourous, etc., sans parler des lapins, cette peste de l'Australie, et autres renards. Des battues sont organisées dans la brousse avec de puissants moyens et en...nombre.

tives diesel-électriques d'un poids de 48 tonnes et d'un effort de traction de 10.300 kilos. Les chemins de fer du gouvernement Tasmanien ont commandé, de leur côté, 12 locomotives diesel-électriques mixtes pour la grande ligne et la manœuvre.

Autorails à transmission mécanique.

Des autorails à essence ou à moteur diesel circulent sur l'ensemble du réseau ferré australien.

Les chemins de fer de la Nouvelle Galles du Sud sont les seuls à utiliser des trains automoteurs diesel sur de longs parcours de grande ligne. Il leur est ainsi possible de réaliser des vitesses élevées sur les voies légères de l'ouest du réseau alors que l'emploi à ces mêmes vitesses de locomotives à vapeur en nécessiterait le remplacement total. La première rame a été mise en service en septembre 1937, dénommée « Silver City Comet », elle atteint la vitesse de 115 kilomètres-heure et effectue le parcours Parke-Broken-Hill, soit 685 kilomètres, en 10 heures avec arrêts intermédiaires. Sur la ligne de la côte nord, circulent des éléments automoteurs diesel, climatisés. A l'origine, la traction diesel-électrique devait être adoptée mais elle a été jugée trop coûteuse.

Les chemins de fer de Victoria exploitent leurs lignes secondaires à l'aide d'autorails diesel, d'une conception vraiment moderne. 30 autorails ont été commandés en Grande-Bretagne, ils appartiennent à trois types différents : — le 102 ch. offre 18 places de première et 22 de seconde classe, il emporte deux tonnes de marchandises ; — le 153 ch. a le même nombre de places assises et transporte également deux tonnes de marchandises, mais de plus il est attelé à une remorque où 16 voyageurs de première classe et 22 de seconde classe peuvent prendre place ; — le 280 ch. offre 38 places de première classe et 56 de seconde classe.

L'accroissement très sensible du nombre de voyageurs empruntant les lignes secondaires desservies par ces autorails montre combien le public les apprécie, mais la nécessité d'importer le carburant s'opposera pendant quelques années encore au développement de ce mode d'exploitation.

Photos : N.S.W. et Australian Official Photograph

De son côté, le sud australien a mis en service des autorails à essence. Leurs extrémités de caisse sont zébrées de bandes de peinture obliques, de couleurs criardes, afin de rendre le véhicule plus visible et d'attirer ainsi l'attention des automobilistes aux passages à niveau. On sait qu'en Australie, à l'exemple de l'immense majorité des réseaux ferrés mondiaux, les passages à niveau ne sont pas gardés.

Trains de voyageurs.

Le réseau de la Nouvelle Galles du Sud possède le matériel le plus moderne : 10 rames nouvelles ont été commandées, la première d'entre elles a été mise en service récemment sur le parcours Sydney-Albury. Elle est composée de 6 voitures-salons, deux de première et 4 de seconde classe, une voiture-buffet et une voiture mixte-fourgon à bagages et compartiment destiné à la force motrice nécessaire à la climatisation, à l'éclairage et à la cuisine. Le revêtement intérieur des voitures de première classe est en érable, les sièges peuvent prendre quatre inclinaisons différentes, de plus ils sont réversibles. La voiture-buffet peut servir des repas chauds ou des boissons glacées à 27 personnes à la fois, ces derniers, assises, font face à un long comptoir. Les voyageurs de ce train disposent d'un grand confort : climatisation, éclairage fluorescent, liseuses individuelles, cendriers dans les accoudoirs, système de haut-parleurs destinés à attirer l'attention sur les régions traversées et dignes d'intérêt ainsi qu'à donner des informations se rapportant aux tableaux horaires. Deux génératrices de 75 kw., entraînées par des moteurs diesel de 156 ch. sont installées dans la voiture-fourgon. Le poids du train est de 350 tonnes.

Les chemins de fer de l'Etat de Victoria utilisent également des voitures climatisées modernes, entièrement métalliques, sur le parcours Melbourne-Albury. Elles sont peintes en bleu roi avec des filets d'or au-dessus et au-dessous des baies, alors que les autres véhicules de ce réseau sont de couleur rouge foncé avec des filets gris.

De nouvelles voitures-lits circulent avec la relation directe Melbourne-Adélaïde, par accord avec le sud australien. Ce dernier a toujours fait de gros efforts pour moderniser son parc et conserver sa réputation de réseau élégant. Ses voitures-café, aluminium et bleu, du modèle le plus récent, ne font pas exception à cette règle.

Les autres réseaux construisent eux aussi du matériel roulant pour trains de voyageurs, mais il ne présente guère d'originalité, sauf peut-être celui de l'Australie occidentale. Dans cette région, deux rames nouvelles circulent sur la ligne Perth-Nunbury et des voitures-lits neuves dans la relation est-ouest.

En fait, actuellement, aucun train à longue distance n'est comparable à ceux des U.S.A. où cependant les mêmes conditions d'éloignement des centres et de nature des terrains se retrouvent. Les régions quasi désertiques ne peuvent évidemment fournir un fort trafic, cependant certains milieux craignent surtout la concurrence de l'avion. Cette éventualité se produira certainement si rien n'est fait pour améliorer les voyages ferroviaires.

La climatisation des voitures peut jouer son rôle mais le facteur principal serait l'unification de l'écartement des voies en particulier sur l'arrière Sydney-Melbourne.

(A suivre.)



Sur la côte de l'océan Pacifique entre la mer de Corail et la mer de Tasmanie, non loin du port de Mackay dans la province du Queensland, ces parages sont fort recherchés par les touristes australiens qui viennent y chercher calme et tranquillité.

Suite des nos 277 et 279

Traction diesel.

La traction diesel-électrique et la desserte de certaines lignes par autorails se développent rapidement en Australie. La pénurie croissante de charbon a conduit les divers réseaux, sauf le Queensland, à se retourner vers le moteur diesel. Un certain nombre de locomotives à vapeur ont été transformées pour la chauffer au fuel mais il s'agit là d'une solution provisoire commandée par l'urgence, elle ne peut se justifier du seul point de vue économique.

L'Etat de la Nouvelle Galles du Sud a montré le chemin avec 4 locomotives de manœuvre diesel-électriques de la série 79. Une commande de 10 diesel-électriques mixtes : manœuvre et marchandises-voyageurs sur voies secondaires, est envisagée, leur vitesse maximum sera de 72 km/h et leur puissance de 750 à 1.000 ch.

Les chemins de fer de l'Etat de Victoria ont passé commande de 12 locomotives de grande ligne, d'une puissance de 1.500 ch. et de dix locotracteurs de manœuvre de 350 ch. Les machines de grande ligne seront semblables à celles du type 10.000 de la région L.M.R. des chemins de fer britanniques. Elles sont destinées principalement au trafic marchandises mais pourront atteindre une vitesse de 125 km/h. en remorquant des trains de voyageurs sur essieu demantant. Ces locomotives pèseront 104 tonnes et seront équipées de 2 bogies moteurs à 3 essieux.

Les chemins de fer du sud de l'Australie ont construit récemment, dans leurs propres ateliers, 2 locomotives

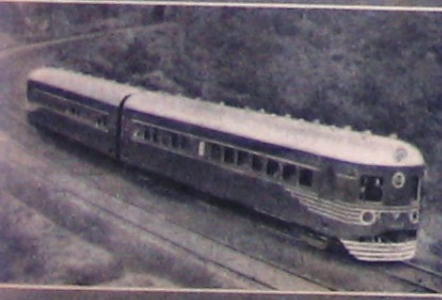
Dans la montagneuse et pittoresque Tasmanie, des autorails modernes et confortables assurent un service fort apprécié des usagers.

L'express Melbourne-Newcastle remorqué par une C. 38 traverse, près de la rivière Hawkesbury, les montagnes de Kuringal.

Le train de dimanche poursuit son petit bonhomme de chemin dans la banlieue de Melbourne.

A 60 km. de Sydney, dans la Nouvelle Galles du Sud, ce train de minerais remorqué par une puissante locomotive du type D. 57 serpente devant les montagnes bleues.

Ce train Diesel est en service sur une ligne secondaire. Dix de ces unités, actuellement en cours de construction, assureront une desserte confortable et rapide de ces lignes.



LES CHEMINOTS ET LES LETTRES

Le premier "Prix Chatrian"

FONDATION INTERNATIONALE



Charles AGNIEL.

LE ROMAN ET L'homme

Le livre de M. Michel Boutron n'est pas seulement l'étude des complexes du prisonnier d'une armée vaincue (Hans). Une telle étude consacrée à un Allemand interné en France est déjà intéressante en soi puisqu'elle constitue un sujet neuf et que, par centaines de milliers, des compatriotes de « Hans » ont été, dans nos familles rurales, des égarés — parfois inquiétants — à propos desquels on aime recevoir quelque lumière. Après l'orgueil des succès précoces, le choc vertical de 1914 a fait naître chez les prisonniers des sentiments qui méritaient d'être analysés et enregistrés. Le roman de M. Michel Boutron répond parfaitement à ce but — on peut dire parahistorique — dont on trouve le corollaire obligé dans les réactions du paysan français. Les deux protagonistes de ce jeu, le vaincu devenu vainqueur et l'ancien vainqueur, sont également bien observés et l'évolution des sentiments de part et d'autre, laisse l'impression d'un sûr témoignage.

Cependant, l'ouvrage de M. Michel Boutron, n'est pas seulement la relation d'un drame de l'œil forcé, et celle d'un drame tout intérieur, c'est aussi une œuvre d'art construite et pleine qui nous permet de découvrir, par-delà le sujet du livre, les qualités fondamentales du romancier.

La première de toutes est la sincérité, l'objectivité. M. Michel Boutron sait reconnaître ce qui est vrai, aime le vrai, et sait écrire vrai. Une telle authenticité lui permet de toucher profondément le lecteur qui lui en sait gré, car ce goût de la vérité donne aux analyses psychologiques une valeur que la bonité rend encore plus grande. On se rappellera, à ce propos, le livre de M. Daniel Raps « La maladie des sentiments », et l'on pensera à tout ce qu'il faut d'amour à un écrivain pour se pencher sur les problèmes de l'affectivité humaine. Il s'agit bien de patientes études cliniques des sentiments atteints, dont, comme pour les organes malades, les troubles affectifs n'ont rien de facile à décrire. On conçoit qu'il faille au romancier beaucoup de bonté pour ne pas dénigrer les vies qu'il étudie et qu'il décrit et qu'il décrit par ses leçons qu'elles nous donnent. Ce sont cette vérité et cet amour, ce souci de nous éclairer qui assurent à Michel Boutron, tout autant que son talent, un avenir littéraire certain.

Les lecteurs de « Notre Métier » ont déjà pu juger de l'étendue de sa palette, puisqu'il fait partie de l'équipe du journal depuis qu'il a quitté le service de la voie à Chambéry. Il a publié dans nos colonnes de nombreux reportages techniques ou sociaux où se retrouvent avec son style condensé, plein d'images évocatrices, cette objectivité et cette bonté qui sont le fond de son caractère. La possession de l'art d'écrire lui permet de répondre comme un bienfait d'aussi heureuses qualités. Souhaitons à notre collaborateur un large succès (2), pour « Hans » et une heureuse suite de reportages et de romans.

Roger FERLET.



Michel BOUTRON

Chaque saison a ses fruits, chaque saison, sauf l'hiver, qui est pour la terre le temps du recueillement, aussi pour réparer cette faiblesse de la nature, les hommes ont-ils décidé d'offrir à leurs semblables les leurs : ce sont les livres. Décembre voit ainsi chaque année apparaître une abondante moisson, c'est l'époque aussi où pour sortir le bon grain de l'ivraie se fait le travail des batteuses qui ont nom : Jury Goncourt, Fémina, Renaudot, etc... Il arrive que de l'ivraie passe avec le bon grain que les livres choisis et ainsi désignés aux foules soient décevants, mais l'intention y est, voilà n'est-il pas vrai ; une grande et bonne chose ?

Le Prix Chatrian, dernier né de la série des récompenses littéraires annuelles offre cette particularité d'être à la fois très substantiel (50.000 fr) et surtout de vouloir aider un écrivain qui a pris comme thème d'inspiration le rail ou un cheminot pour une œuvre libre. Il a été créé, nous ne croyons pas inutile de le rappeler, pour perpétuer le souvenir d'Alphonse Chatrian, petit employé puis chef de bureau à la Compagnie de l'Est dont la signature accolée à celle d'Émile d'Erckmann est de celle qui ont le plus honoré les lettres de notre pays.

Le Chemin de Fer Pacifique Canadien, la Société Nationale des Chemins de fer Belges, l'Office Central des Chemins de fer de la France d'Outre-Mer, les Chemins de fer Algériens, la Compagnie des Chemins de fer du Maroc et la Société Nationale des Chemins de fer Vicinaux Belges ont, par une générosité touchante, permis la création d'un fond suffisant à l'attribution de ce prix annuel.

Un aréopage groupant sous l'éminente autorité de M. Pierre Descaves, Président de la Société des Gens de Lettres de France, les noms de Mme George-Day, secrétaire générale de la Société des Gens de Lettres, M.M. Paul Vialar, Étienne Grill et Roger Ferlet pour la France d'Outre-Mer, de M. le docteur Huybregts, directeur général adjoint de la Société Nationale des Chemins de fer belges, M. Clovis Piarard, chef du service de la presse de la Société Nationale des Chemins de fer belges, de M. Spencer, représentant du Chemin de fer Pacifique Canadien à Paris, M. Doubreire, inspecteur général au secrétariat général de la S.N.C.F., M. Millet, chef du service de presse de la S.N.C.F., M. Denizot, inspecteur principal, pour les chemins de fer, avait pour mission cette année de désigner le lauréat parmi les trente et un auteurs présentés.

Les Candidats

Trente et un envois allant du poème unique à l'œuvre complète groupant essais, pièce de théâtre, chroniques, etc... composaient sur la table de délibération revêtu de l'inévitable tapis vert, un monoclé impressionnant outre le futur lauréat qui présentait « Les laborieurs de la nuit » et une vaste étude sur la région méditerranéenne « d'Azur au Chevron d'Argent », on pouvait lire les noms de :

MM. Paul Collet, Collin-Delaeva et Théodore Plomteux, romanciers ou traducteurs, Mlle Alice Gueriau, MM. Marcel Beguey, Robert Botto, Henri Gassiot, Max Leclerc, A. Lambot, Mario Lozère, poètes.

MM. Jules Aghina, Robert Belle, Léon André Bernon, M. L. Collard, Pierre Dero, Henri Durin, P. Donnat, Cyrille Duffrenoy, Roger François, A. L. Lans Max Leclerc, Norbert Pouvreau, conteurs.

MM. Michel Defosse, Albert Dulac, P. Sudra, Bruno Varenne, essayistes. Et pour la catégorie libre : MM. Pierre Dumoulin, Lebeau, Georges Maigne et Clovis Piarard.

Sans que la discussion dépasse jamais les limites de la bienséance, il y eut néanmoins autour des œuvres présentées par ces auteurs maints débats, qui les honorent et honorent aussi ceux qui les mentèrent.

En présence de la presse, et au nom de M. Pierre Descaves, M. Étienne Grill, membre du Comité de la Société des Gens de Lettres, remet le "Prix Chatrian" à M. Agniel.



Par son envergure, par sa qualité, la fresque cheminote « Les Laborieurs de la Nuit » devait finalement rallier tous les membres du jury, les littéraires comme les ferroviaires. Ces messieurs signèrent gravement le procès-verbal, on prit une photo et on se mit sans tarder à la recherche du lauréat.

Le Lauréat

On ne fut pas long à mettre la main dessus ; ne faisant en cela qu'imiter ses grands aînés Goncourt, Fémina, etc... les organisateurs avaient soigneusement chambré les vainqueurs éventuels en lieu sûr. Voici donc Charles Agniel, l'auteur des « Laborieurs de la Nuit ». Cheveux en brosse, visage glabre et un peu pâli par l'émotion, il se voit avale tel Jonas par la balence, par cinq ou six journalistes qui le tournent et le retournent, beefteck sur le gril, à coups de pointe de stylo. Bombardement d'éclatrons, questions insidieuses, audacieuses. Qui êtes-vous M. Agniel ? Un cheminot, un vrai avec une carrière et des échelles. De journalier à Lyon-Perrache en mai 1929, il arrive en 1950 à Sète comme chef de gare principal. Entre-temps et histoire de prendre des notes pour son avancement et pour son œuvre littéraire, il fait les mille métiers du cheminot à Belleville s-Saône, Mâcon, Chambéry, La Seyne-Tamaris s-Mer, Villeneuve-Triage, etc... Histoire de prendre des notes vous dis-je, histoire de vérifier si l'est bien exact que trois démenagements valent un incendie.

Mais arrêtons notre homme sur la pente des confidences, voici s'avancer M. Doubreire qui au nom de la S.N.C.F. fait un bref historique du prix et en profite pour remercier les généreux donateurs. M. Geville qui lui succède, obtient dès les premiers mots un joli succès de curiosité : il a connu Chatrian. La présence de cet homme jeune encore précise d'un seul coup la personnalité et surtout l'actualité de Chatrian ; c'était une figure de légende, nous le voyions jusqu'alors, vêtu du si sympathique costume alsacien, attablé devant un bœuf monumental débordant de mousse et tête nue qui traverse la rue devant nous. Miracle, ô miracle de M. Geville !

Enfin, voici M. Étienne Grill qui au nom de la Société des Gens de Lettres est chargé de remettre son prix — une enveloppe avec quelque chose dedans — à M. Ch. Agniel.

M. Agniel, l'enveloppe au bout des doigts, dit quelques mots à son tour. Il est ému, encore plus ému que tout à l'heure, son prix il le touche des doigts, il est bien vrai qu'il a écrit un très bon livre, un livre propre, sain et grand à la fois dont ses camarades cheminots sont acteurs et parfois héros. A travers son accent méditerranéen, pointe une réelle, très réelle émotion, celle dont doit être envahi le cœur du cheminot félicité d'avoir sauvé un enfant qu'allait happer une locomotive. Il y a un peu de cela dans son regard et dans son attitude, une fierté et en même temps une grande tendresse d'homme.

C'est fini, on applaudit et on a envie de crier « bravo ».

ECHOS AUTOUR DU PRIX CHATRIAN

Outre les personnalités faisant partie du jury, on nota la présence de MM. Flament, chef adjoint du Service central du personnel, et Bagand, ingénieur au même Service. Les grands quotidiens, les revues avaient délégué de leur côté les spécialistes des questions littéraires. Une charmante journaliste tournait et retournait dans ses jolies petites mains le livre que le cheminot Ch. Agniel venait de lui dédicacer : « Même pas l'empreinte d'un beau pouce noir de charbon » fit-elle déçue !

M. Guy Chastel, vice-président de la Société des Gens de Lettres, M. Jacques Hérissey, homme de Lettres, M. Paul Leclercq, directeur des Éditions Sociales françaises, et bien d'autres personnalités, emplissaient les salons du Cercle interallié des Chemins de fer. Paul Guth arriva sur le tard, joua à cache-cache avec le lauréat : « Je voudrais bien lui poser une question, fit-il à quelqu'un, une

Charles Agniel, lauréat du Prix Chatrian, sur le vif.



question que l'on ne peut pas poser aux autres gagnants des prix, parce qu'ils sont purement honorifiques ou peu s'en faut : — Mon cher monsieur, qu'allez-vous faire de vos 50.000 francs ? — Mais Paul Guth n'obtient pas de réponse à sa question, le lauréat avait déjà repris le train en hâte pour aller marier sa fille ! — Parions qu'il va jeter son enveloppe dans la corbeille (de mariée), fit Paul Guth malicieusement.

Pour ceux qui n'étaient pas là et qui n'ont pas lu « Les Laborieurs de la nuit », doublaient couronné (Prix du Léman de l'Académie rhodannaise des lettres et aujourd'hui prix Chatrian), répétions ce que maints critiques en ont dit :

... Les Laborieurs de la nuit, ce sont tous de braves gens, et l'exposé de leur travail pourrait composer des chapitres de la longue suite que Pierre Hamp avait jadis appelée « la Peine des Hommes »...

Robert Coipel (Le Monde).

... Le « Livre de Raison », de la grande famille du rail...

... Pierre Descaves,

Président de la Société des Gens de Lettres de France,

... Sans emphase, dans une langue colorée et directe, ce roman qui révéla un écrivain de classe, rend un bel hommage à une masse d'hommes tendant vers le même but et groupés sous un seul vocable : les cheminots.

(Dépêches Parisiennes).

... Le livre s'impose par son caractère d'authenticité et la valeur du témoignage qu'il apporte.

(La Tribune de Genève).

... Clair, précis, c'est aussi un reportage comme on en souhaiterait beaucoup et à qui on souhaite beaucoup.

Paul Vincent (ici Paris).

... Les Laborieurs de la nuit, ce sont ces hommes au dévoilement inlassable qui se dépensent pour que les trains fassent l'heure... Un documentaire excellent...

René Rougeron (Ce Site).

... On souhaiterait que, dotés d'un style aussi net et nerveux, d'autres techniciens, laissant parler leur cœur, nous entretiennent de leur métier. La France a besoin de tels témoignages, nos jeunes hommes de pareils exemples.

Gaston Galtier (La Journée Viticole).

... Foilà donc un livre d'une qualité soignée et forte, composé uniquement des vérités doubles et quotidiennes, et qui, par cela même, va loin...

Jean Morienval (Rolet).

... Je donnerais tous les ouvrages reçus pour le livre de M. Charles Agniel — Pierre Rocher (Née Matin), à propos du Grand Prix du roman de Cannes.

une année de littérature cheminote

La poésie a été particulièrement bien servie cette année dans notre corporation, la poésie, celle des espaces frôlés, des bielles qui trépident, des odeurs âpres de sueur, d'huile et de fumée et surtout celle de ce mot mystérieux aux syllabes inoubtables que récitent les roues au passage des joints, la poésie de ce monde noir fusain que traversent les feuilles d'argent des rails n'est-elle d'ailleurs pas toujours présente au cheminot ?

Au domaine de la poésie, nous trouvons en tout premier lieu : « La terre des pins », de René Violaines ; puis « Lyre et délire », de Roger Barjon ; « Au vent des océans », de Maurice Jeun et « Reflets sur nos routes », de Maurice Villion. Groupés en une anthologie, cent « poètes du rail » ont donné un aperçu de leur talent, ce sont :

André Babault, Paul-Andrieu Barrié, Georges-Jean Bartel, Robert Baquin, Raoul Bandru, Marcel Beguey, Louis Bernard, A. Bernon, Henri Bosson, Lyne Bluet, Pierre Bonnefoy, André Baubier, Auguste Bouanis, Gergette Bouteiller, Gérard Brenier, Cambon, Robin Carvel, U. Chapelte, Emile Conducibé, Olivier Cuisinier, Maurice Damies, Pierre Danies, Delalande, Pierre Dero, Devaille, Georges Deyme, Gabriel Ducrot, Michel Essert, M-Th. Faivre, André Falaise, Pierre Forsans, L-M. Franqueville, Nick Frimont, Raymond Fronsac, R. Gardjal, Garreta, Henri Gassiot, Charlotte Giron, André Gillet, André Guenot, Guezengar, G. Guisard, Honoré Harmand, Maurice Henry, Maurice Jean, Jordane, Lucien Jouveaux, Kereber, Gérard Kerekhove, Yves Laine, René Labregère, Yann-Louis Le Bap, Le Calvez, Bernard Lalas, Max Leclerc, Klébert Lenoir, Paul Lescotte, Maurice Lemeroy, J. L'Hospitalier, René Marsac, Yves Maury, Roger Mannin, Fernand Molas, P. Molinier, Raymond Maréchal, Nohé, Daniel Nesot, Max Olivier, Robert Pajot-Lacaze, Marcel Patruel, Pierre Perret, René Piquépaille, Charles Pissard, André Ploquanon, Maurice Pallet, R.J. Radenne, Henri Raymond, Charles Renard, Marcel Roquier, Maurice Roy, Jean Sautanne, Max Sebonne, Jean Stani Sulpice, André Thirault, Jean Tripidie, Pierrette Valette, Maurice Villion, G. Voutrou, Yachouks.

Côté roman, une seule œuvre représentée : « L'empreinte du matin », par Germaine Étienne ; chez les écrivains de recherches et d'érudition : F « Histoire des Papes », de Charles Burgaux, « Homme te voici », par Pajot-Lacoste et « Au bon pays du Nivernais », par Jean Drouillet.

En somme, c'est avec une très féconde année littéraire que s'ouvre ce demi-siècle dont certains esprits chagrins voudraient nous faire désespérer.

CCF

POUR UN ANNIVERSAIRE

1847-1947

Cet ouvrage de haute valeur a été écrit et illustré par les meilleurs écrivains et dessinateurs de la Suisse romande.

Il intéressera tous les cheminots et amis du chemin de fer.

Éditions Ménéthel, 15, place Saint-François, Lausanne, Suisse. Prix 100 francs. Les commandes sont à envoyer au rayon de librairie de Notre Métier.



(1) HANS, par Michel Boutron. Éditions S.E.O.E.F. 74, avenue Kléber à Paris.
(2) 3 vols au Prix Renaudot 1960 ont donné un commencement de réponse à ce vers.

JANVIER

*au
Jardin*



LE POTAGER



Souvent, en ce mois, l'hiver se manifeste durement. Néanmoins, les jours commencent à s'allonger et, tout de même, un lent travail commence dans la nature. Aussi, dans toute la mesure que le temps nous le permet, devons-nous nous efforcer d'avancer nos travaux, de préparer nos cotières car, le mois suivant, il faudra être prêts à effectuer les premiers semis.

On continuera à surveiller les légumes dans les celliers, les caves ou les silos.

Par temps doux, on découvrira les artichauts qui craignent beaucoup la pourriture, quitte à les recouvrir à la première récidive du froid.

On profitera des journées sèches pour brûler tous les déchets habituels du jardin.

Le forçage en cave de la chicorée sauvage (barbe de capucin) et des pissenlits sera continué au fur et à mesure de la cueillette.

A très bonne exposition et par temps doux, il sera possible de risquer un semis de pois hâtif comme Petit Provençal, Annonay, Merveille d'Amérique ou Prince Albert.

Ceux qui disposent de bon fumier de cheval pourront faire une couche chaude de quelques châssis sous lesquels, après que le coup de feu sera passé, ils pourront semer des carottes courtes hâtives, des radis et des laitues gottes. Chaque nuit ces châssis devront être recouverts de paillonnage. Par contre, quand les graines

seront levées, il sera bon d'aérer un peu pendant le meilleur moment de la journée pour éviter l'étiollement. Mais c'est là presque un travail de professionnel qui demande une attention constante.

LE VERGER

En raison du temps souvent contraire, les plantations d'arbres fruitiers sont très ralenties à cette époque, sinon suspendues. S'il reste des trous de plantation à creuser il faudra se hâter de faire ce travail afin que la terre ait le temps de s'aérer avant la plantation qui pourra s'effectuer fin février ou début mars.

Il peut arriver qu'une livraison d'arbres fruitiers soit faite à un moment où l'on ne puisse planter. Il faudra alors prendre certaines précautions : s'il ne gèle pas, il suffira de dépoussiérer les arbres et de les mettre en jauge jusqu'au moment de la plantation. Si, au contraire, les arbres ont voyagé par temps de forte gelée, il faut bien se garder de les exposer à la moindre chaleur. Le mieux sera de creuser une tranchée dans un endroit exposé au Nord et d'y enfouir complètement le ballot. Quand le dégel aura fait lentement son œuvre, le paquet sera déterré et les arbres mis en jauge ou plantés selon les possibilités du moment.

A la fin janvier, quand l'hiver a été doux, on constate, surtout sur les poiriers, que les boutons à fruits ont déjà sensiblement évolué. C'est une indication que le traitement d'hiver des arbres fruitiers devra être fait d'autant plus rapidement que le produit employé est plus mordant.

Avant d'effectuer le traitement sur les vieux arbres dont l'écorce est fortement crevassée, un grattage de l'écorce s'impose. On vend dans les quincailleries horticoles des grattoirs prévus pour cet usage. Il faudra prendre la précaution d'étaler sur le sol, autour du tronc, une toile sur laquelle tomberont tous les débris d'écorce qui seront soigneusement brûlés. Si ces débris

étaient enterrés, ils risqueraient de faire autant de petits foyers de pourriture qui pourraient atteindre les racines et faire périr les arbres.

Souvent aussi les troncs et les branches sont infestés de kermès, cochenille qui est fortement protégée par un carapace qui lui permet de résister presque à tous les traitements. Il faut alors brosser les parties atteintes avec une brosse métallique assez souple pour ne pas blesser l'écorce, mais suffisamment forte pour décoller le carapace. Le traitement fera ensuite le reste.

Les travaux de taille pourront être poursuivis, sous réserve de ce qui a été indiqué à ce sujet le mois dernier.

Les attaches en osier des branches de palmettes et de cordons seront révisées avec soin.

Enfin, là où la taille aurait été faite, un léger béchage à la fourche sera exécuté après qu'un engrais complet dont l'azote sera organique aura été répandu sur le sol. On peut aussi répandre un engrais à deux éléments : acide phosphorique et potasse, l'élément azoté étant incorporé au sol sous la forme nitrrique, au départ de la végétation, par un bon coup de griffe.

Si, au moment du labour, on enfouit du fumier, il faut qu'il soit bien décomposé, le fumier paillieux risquant de provoquer la pourriture dans le sol.

Pour les greffes en fente du printemps, n'oublions pas de couper les greffons nécessaires et de les mettre en terre bien meuble le long d'un mur exposé au Nord.

LE JARDIN D'AGRÈMENT

Peu de choses à faire encore ce mois-ci en dehors des travaux généraux d'hiver : béchage, plantations d'arbres et arbustes d'ornement quand le temps le permet ; élagage des arbres et taille de ceux des arbustes qui fleurissent sur le bois de l'année (althéa, bigonia, buddléia, ceanothe, fuchsia, millepertuis, corète, troëne, passiflore, rosiers remontants, spirée, sureau, symphorine, etc.). Notons cependant que pour les rosiers remontants il vaudra mieux attendre, pour les tailler, la fin du mois de février afin d'éviter que les nouvelles pousses soient détruites par les gelées tardives.

L'hiver est pénible aux plantes d'appartement. La chaleur qui se dégage des appareils de chauffage est toujours trop sèche et nuit beaucoup au feuillage. D'autre part, elles manquent souvent de lumière et s'étiolent. Enfin les arrosages ne sont pas toujours pratiqués avec tout le discernement désirable.

Il faut donc s'ingénier à réduire au minimum ces inconvénients en mettant des humidificateurs aux radiateurs ou une bouillotte sur le calorifère ; en plaçant les plantes dans la partie la plus éclairée de la pièce ; enfin n'arroser que lorsque la terre commence à sécher dans le pot et demande de l'eau. Si la terre d'un pot reste humide d'une façon stagnante, c'est que le drainage du pot est défectueux ; il faut alors déposer la plante et voir ce qui empêche l'eau de s'écouler.

Les feuilles des plantes de la famille des palmiers doivent être tenues propres. De temps en temps, il faut les laver avec un petit bout d'éponge trempé dans de l'eau de pluie. Enfin, indiquons que des bassinages à l'eau de pluie qui ne laisse pas de dépôt calcaire sur les feuilles conviennent particulièrement à ces plantes.

Les cactées ne doivent être arrosées qu'avec beaucoup de prudence pendant le cours de l'hiver, ces plantes étant très sensibles à la pourriture du collet. L'eau d'arrosage devra toujours être à la température de la pièce où se trouvent les plantes.



LE RUCHER



Si nous apprécions le calme pour dormir, n'oublions pas que, pour nos abeilles, un repos absolu est de rigueur. Veillons donc, pendant cette saison hivernale, à ce qu'aucun animal, en quête de nourriture, ne vienne dévorer miel et cire.

La présence de rongeurs serait indiquée si valent au trou de vol.

Méfiions-nous de certains oiseaux, mésanges et piverts notamment, qui, par des coups de bec, cherchent à faire sortir les abeilles. Le pivert étant très poltron, on l'éloignera en attachant une feuille de papier fort à une ficelle fixée au bout d'une perche inclinée, que le vent fera flotter.

Nourrir à cette époque est une imprévoyance à ne pas commettre. Si, toutefois, un nourrissage était indispensable, on glisserait, sans heurt et sans refroidissement, des plaques de candi.

Une colonie nécessiteuse ou mal à l'aise émet un bruissement continu que l'on entend en appliquant l'oreille à la paroi arrière de la ruche. Le manque de nourriture sera indiqué par la présence de débris d'opercules sur le plateau, que nous attirerons à l'aide d'un fil de fer recourbé.

Assurons-nous de la stabilité des ruches, d'une bonne fixation des toitures avec parfait écoulement des eaux.

De nombreux docteurs ont reconnu les bienfaits du miel. Dans des hôpitaux d'enfants, le miel est largement distribué car il contient en abondance la vitamine B, stimulant de la croissance.

En ce mois, les ruches seront facilement déplacées par froid vil, à condition, toutefois, d'éviter leur ouverture et les chocs.

On évitera l'entrée des vents et de la neige en plaçant des planchettes ou tuiles inclinées devant les trous de vol.

Vers mi-janvier, certaines ruches commencent à suer, notamment le matin ; leur entrée est toute mouillée : c'est un signe de la présence de couvain au berceau. Pour l'écoulement de cette humidité, ces ruches seront légèrement inclinées.

Continuons nos lectures et l'examen de notre matériel. Restons en contact avec nos Sociétés apicoles ; adressons-leur des notes, des suggestions. Même si elles étaient réfutées, nous en tirerions profit.

Continuons à consommer du miel, à le faire connaître. Il réchauffe notre organisme et sera un excellent adoucissant pour mains et visage dans la pommade suivante :

Cire blanche : 25 gr.; huile d'olive fine : 250 gr.; miel : 250 gr.
Couper la cire en petits morceaux, faire fondre au bain-marie, mêler aux autres ingrédients, puis battre fortement en ajoutant le jus de deux citrons.

Verser dans de petits pots en porcelaine qu'on recouvre de papier d'étain. Dans peu de temps, réveil complet du rucher avec tous les espoirs qu'il permet et les leçons à tirer de notre hivernage.

Avec le dicton : Poussière de janvier
Abondance au rucher
je vous adresse, amis lecteurs, mes meilleurs vœux.

A. BERTHON, Président fondateur du Rucher du Cheminot.

Nous avons fait un beau voyage à travers le monde des abeilles. Et nous le remercions chaque mois en lisant LA GAZETTE APICOLE. Abonnement : 350 fr. par an. LA GAZETTE APICOLE, Montfavet (Vaucluse).



Sur toute question
LA COLLECTION
RUSTICA
tient offre un volume
COMPLET, CLAIR, PRATIQUE

JARDINAGE - HORTICULTURE
ARBORICULTURE - AGRICULTURE
BASSE-COUR - CLAPIER - ÉLEVAGE
PÊCHE - CHASSE - CONSTRUCTION
TRAVAUX PRATIQUES, ETC...

Demandez le Catalogue de la
COLLECTION RUSTICA qui vous
donnera le détail de tous ces
volumes et leur prix. Envoi gratuit
sur demande à RUSTICA
1, rue Garon - PARIS (XIV)

SEMEZ
Les graines
en sachets
LE PAYSAN
Potagères
et Fleurs

LE JARDINIER BRICOLEUR... CONSTRUIRA LUI-MÊME SON FRUITIER-LÉGUMIER

FOURNITURES. — Sapin : 60x30, 4 fois, 1,60 (A); 50x30, 2 fois (E); 50x20, 1 fois (F); 50x20, 4 fois 0,80 (B); 50x20, 2 fois 0,76 (C); 50x30, 2 fois 0,76 (D); 30x30, 10 fois 0,80 (G); 50x10, 12 fois 0,80 (H); 40x10, 14 fois 0,80 (J); 50x10, 3 fois 0,80 (K).

5 claies : 40x20, 12 fois 0,77 (M); 6 fois 0,70 (N); 6 fois 1,80 (O); 30x20, 6 fois 0,70 (P); 40x10, 84 fois 0,70 (R).

Les lattes 40x10 des claies pourront être remplacées par des lattes de caisse à ba-

nanes n'ayant que 6 mm. d'épaisseur, mais étant très résistantes. 32 vis 50 à 60 mm. 200 gr. clous tête plate, 50 mm. et 25 mm.

FABRICATION.

1° Entailler 2 encoches de 50x20 mm. dans chaque montant (A) (fig. 2).
2° Visser (à raison de 2 vis par montant (A) et par écharpe (E) les traverses C et D, les écharpes étant destinées à maintenir l'équerre (fig. 3).

3° Clouer (à raison de 2 clous par montant et par écharpe) les liteaux (G) et les guides (H) aux cotés de la fig. 1.

4° Réunir les 2 flancs au moyen des entretoises B qui seront vissées sur A et C (fig. 3). Placer l'ensemble d'équerre et fixer l'écharpe (F) par lardis de 2 clous de chaque côté.

5° Garnir le dessus de lattes 40x10 (J) clouées chacune par 1 clou sur les traverses C et parer les 3 côtés sans l'avant de lattes 50x10 (K) destinées à empêcher la chute des fruits de la claie.

6° Claies. Former le bâti en clouant les lattes (M) sur le champ des lattes N et P et dépassant l'extrémité de ces dernières de 10 mm.

Placer d'équerre et clouer l'écharpe O. Garnir de lattes 40x10 (R) clouées sur M et O, espacées de 15 à 20 mm. l'une de l'autre.

Enfin, clouer 2 lattes 40x10 sur les bouts de N et P, qui seront les côtés de ces tiroirs-claies.

Les claies seront placées sur les glissières (G), qu'il sera préférable de frotter au préalable avec un morceau de paraffine ou de bougie pour assurer un meilleur glissement.

FIG 1

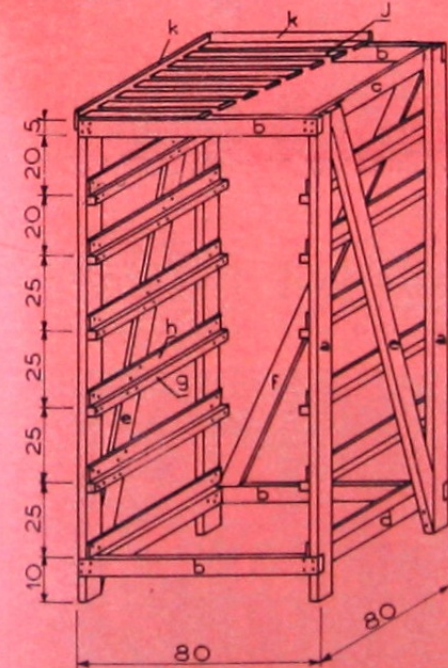


FIG 2

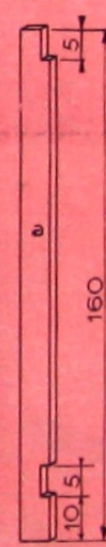


FIG 4

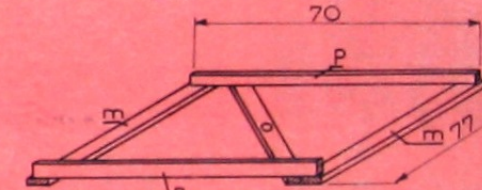
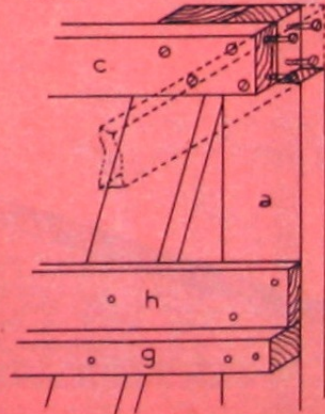
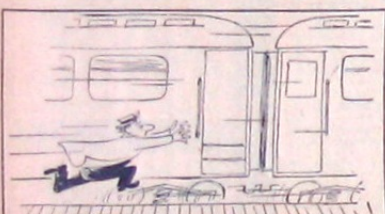


FIG 3



Railleries



Bricolage et espace restreint.

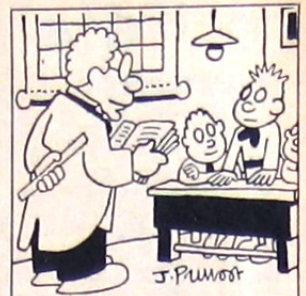
MOTS CROISÉS

Envoi de M. DARGEINS, Sous-Inspecteur à Valence.

Horizontalement : 1. Les lois du cheminot. — 2. Logement de l'élite... — 3. On appelle ainsi un genre de train parcouru.

Verticalement : 1. Dictateur dans son genre. — 2. Nécessaire aux débutants et apprentis du chemin de fer... — 10. Néerlandais.

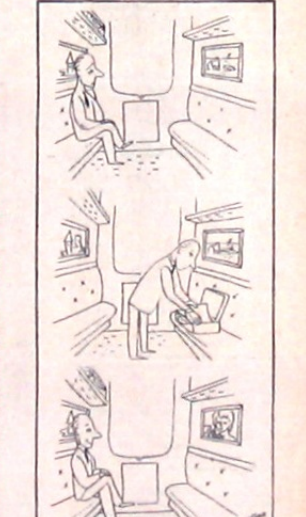
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
II									
III									
IV									
V									
VI									
VII									
VIII									
IX									
X									



Citez-moi deux corps dont la fusion est pleine de difficultés ? — Heu !... Le rail et la route.

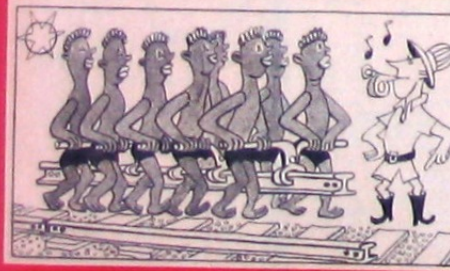


Ca fait deux heures que j'attends et elle n'a pas encore démarré, votre auto sans chauffeur ! ...



Fidélité.

ESCARBIL, chef de chantier dans la brousse



EN MARGE DU MÉTIER

ARTS

Le nouveau Salon de peinture du Sud-Est, dont le vernissage a eu lieu le 9 novembre en présence du représentant du ministre de l'Education Nationale, du directeur de la région et des chefs des divers services, se caractérise par une très grande variété d'inspiration et de manières.

Si, parmi les auteurs des œuvres présentées, beaucoup ont choisi de se cantonner dans un classicisme de bon aloi, il en est d'autres qui n'ont pas hésité à sortir des sentiers battus et à faire preuve d'originalité. Au nombre de ces derniers, nous rangeons tout d'abord Boucher, avec ses beaux paysages lumineux et colorés. Cougnet de Castéras, qui a su, depuis longtemps, imposer sa riche palette tant par son art est vivant et sa facture remarquable, Piq et Van den Berg, à la forte personnalité, Enz et Ducoussot, toujours attachants, Darnerval, qui a fixé dans ses compositions la chaude luminosité méditerranéenne, et enfin, deux jeunes artistes, Chantierou et Fabien, dont les conceptions hardies, si elles déroutent le profane, dénotent une habileté réelle et une technique bien moderne.

La plupart des aquarelles exposées sont de qualité. Nous avons particulièrement apprécié celles de Dillenseger et de Clamagirand, d'une extrême délicatesse, et aussi celles de Bouvrie, de Le Goff et de Blot. Deux ravissants pastels de Maurice Joffre, représentant des nus, retiennent l'attention par la pureté des lignes et l'harmonie des couleurs.

Des céramiques de Georges Lagrasse, des étains repoussés, des relikes et même des ouvrages de dames, complètent heureusement cette intéressante exposition.

Marcel BEQUEY.

Voici M.M. Poncet, Directeur de la région Sud-Est, et Bès,



admirant les objets d'art exposés dans les vitrines du salon Sud-Est.

BIBLIOGRAPHIE

COMBAT DE L'ÂME ET DE L'ESPRIT (1).
Poèmes par Pierre Dumoulin.

Le jeune poète réconcilié, Pierre Dumoulin, employé au dépôt de Douai, se reflète les tourments et les inquiétudes d'une âme douloureuse à l'aube de sa destinée, mais si l'auteur chante avec une sincérité évidente et qui force la sympathie, on aimerait trouver dans ses accents davantage de flamme et d'émotion et un peu plus de rigueur dans sa technique.

Combat de l'Âme et de l'Esprit révèle cependant, malgré ses défauts, un tempérament poétique certain qui ne demande qu'à s'épanouir. Toutefois, nous conseillons à Pierre Dumoulin de se méfier à l'avenir de sa trop grande facilité et de résister au désir de tout publier. Des poèmes comme *Le mourant et sa fille*, dont le thème est bien usé, *Le levain, la puce et l'œuf*, d'un humour contestable, d'autres comme *Champ de foire, La Vie, ou Quand tu souris...*, qui sentent la romance populaire et évitent de justesse la banalité, nuisent à l'unité de l'ensemble et il aurait dû les bannir impitoyablement de son recueil.

Lorsque notre ami se sera dégagé de toutes ses influences et qu'il aura pris conscience de sa personnalité, nous saluerons avec enthousiasme l'œuvre forte dont ce début annonce la promesse et que nous sommes en droit d'exiger de lui.

M. B.

POUR LE CHAUDRONNIER (1). — Le livre de M. Dorcy donne une étude très complète de la transformation des tôles et des travaux de chaudronnerie, à l'usage des chaudronniers.

Les méthodes simples décrites, les procédés et les machines modernes utilisées, une illustration abondante font de cet ouvrage un précieux auxiliaire du technicien et du professionnel.

Les questions d'assemblage des éléments de tuyauterie, tubes ou tôles, sont particulièrement traitées, avec des exemples judicieusement choisis et se trouvant dans la pratique courante du chaudronnier tuyautier soudeur.

Les exemples de construction de vannes et appareils à pression, dont le mode d'assemblage par rivetage est primordial dans la tenue du récipient en service, sont étudiés à fond et donnent ainsi une idée très claire du travail à effectuer pour parvenir à un bon résultat.

Cependant, en soudure, il semble que certaines conceptions de l'auteur soient assez délicates. Le chaudronnier des métaux non ferreux, qui exige des soins particuliers et la connaissance parfaite de l'alliement du métal au coup de marteau, est très clairement traité.

Ce livre est utilement complété par quelques extraits sur la réglementation des appareils à pression

JOUR DE L'AN

Les doux coups de minuit
Au cœur profond de la nuit
Sonnent le glas de l'année
Qui finit sa destinée,
Dehors la neige et le vent,
Le gel et le froid sévissent
Inlassables, mais dedans
Tous les cœurs se réjouissent
Car l'instant est arrivé
Des vœux ardemment sincères
Dont on a longtemps rêvé
Mais qui restent éphémères;
Et dans la sérénité
De cette heure merveilleuse
Nos souhaits illimités,
Jaillissant de l'ombre heureuse,
Éblouissent le ciel noir
De leur fervente lumière,
Pour que renaisse l'espoir
Chez tous les hommes nos frères.

Pierre DUMOULIN.
(Dépôt de Douai)

qui est indispensable de connaître, lorsque l'on doit utiliser des générateurs d'acétylène et des réservoirs d'air comprimé.

POUR LE MECANICIEN-AJUSTEUR. — Sous le titre « Pour le mécanicien-ajusteur », l'auteur a rassemblé les principes et les procédés fondamentaux nécessaires à la formation de base du métier d'ajusteur-mécanicien. Dans cet ouvrage, qui est avant tout un manuel, se trouvent concentrés tous les éléments capables d'intéresser l'apprenti aux différents stades de sa formation professionnelle complétée.

Les divers chapitres : ajustage, perçage, traçage, rabotage, etc., ont

été traités le plus brièvement et le plus simplement possible; l'auteur s'est efforcé d'éclaircir ses exposés par l'emploi de nombreuses figures.

Tel qu'il se présente, l'ouvrage de M. Sodano rendra de grands services aux techniciens, mais c'est surtout aux jeunes débutants — les moins préparés par des études antérieures — qu'il sera précieux; grâce à lui, ils pourront prendre les précautions utiles dans l'exécution de leurs travaux et effectuer leur tâche avec toute la compétence et la conscience désirables.

(1) Dunod, éditeur, 92, rue Bonaparte, Paris.

RUGBY



Sur le stade de Villeneuve-Saint-Georges, pour leur premier match de championnat en division d'honneur, l'équipe première C.S.P.S.E. n'a match nul contre Pithiviers



DORMIR COMME UN ENFANT
C'est dormir profondément et dans une détente totale du système nerveux, en vous isolant des bruits. Seules les Boules Quilés vous procureront cette détente et un sommeil réparateur. Tires pharm. Faites un essai gratuit. Vous recevrez 2 Boules Quilés cont. env. de vos nom et adresse: 8, r. Aug.-Chabrières, Paris (15^e).

Sur présentation de cette annonce
EMPORTEZ IMMÉDIATEMENT UN POSTE DE RADIO POUR 1.480 FRANCS
sans aucune formalité

150 POSTES EN DÉMONSTRATION
300 MODÈLES EN STOCK

REMISES SPÉCIALES À LA S.N.C.F.

Garantie standard de 3 ans

MATÉRIEL RADIOPHONIQUE PARISIEN
178, P. St-Martin, PARIS (Gare de l'Est)
Fournisseur des Radios-Cinéma S. N. C. F.

GAGNEZ environ 3.000 Fr. avec ce concours...

"MARYLÈNE"
70, RUE DU ROCHER - PARIS
Métro : Villiers - Europe - Saint-Lazare
Tél. : EUROPE 58-18

COSTUMES POUR HOMMES PARDESSUS - PANTALONS TAILLEURS ET ROBES POUR DAMES MANToux - JARDINÈSES TOUT FAITS ET SUR MESURES

10 % de tout achat comptant
Pour tout achat à CREDIT
50 % payables au moment de l'achat, le reste payable par mensualités
Ouvert de 9 h. à 19 h. Interruption sauf le Dimanche

FOURRURES
Renards : argent, bleu, noir, marron.
Cravates : Skungs, Potosi, Pectigris, Mantoux; Australien, Agneso des Indes, Renard, Ouessant, Foulis, Bourg, Yaman, Australien, Casareto, Canadiennes toiles et cuir.

Évité de dire à moitié sans égoïsme l'habit.
LARGES FACILITÉS DE 10/0 PAIEMENT. REMISE DE 10/0 CANADIAN-FOX
9 bis, Rue Geoffroy-Marie, PARIS-9^e

CHEMINOTS : LA BATAILLE EST ENGAGÉE CONTRE LA VIE CHÈRE
"MAIL ORDERS" Cy"

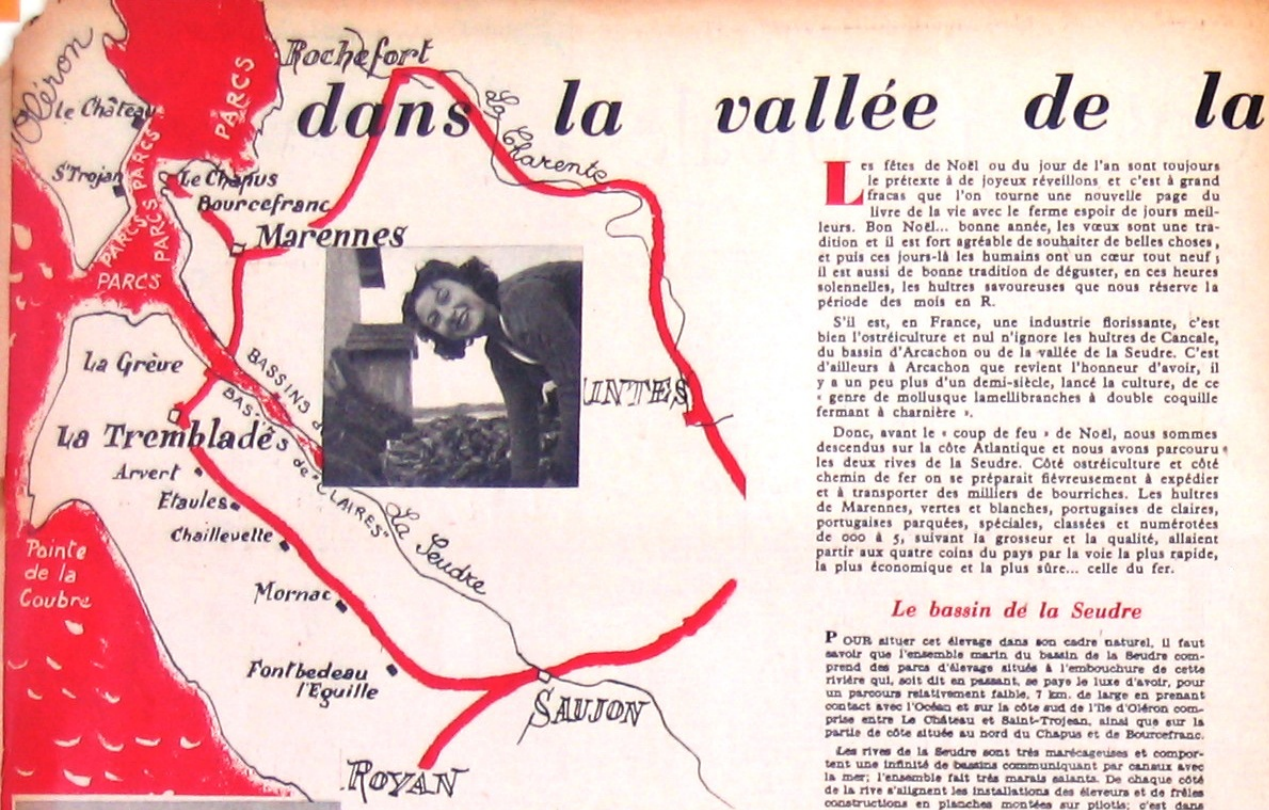
Vous offre directement à votre domicile et au prix de fabrication **POUR 1.000 FRANCS** 1 chemise, 1 paire de chaussettes, 1 mouchoir, 1 cravate ou un deuxième mouchoir à choisir parmi un assortiment de articles habillés et d'usage.

DEMANDEZ NOTRE CATALOGUE GRATUIT qui vous exposera les modèles de nos mailés standard, comprenant : diverses chemises, caleçons longs et courts, gilets et collerettes molletonnés, maillots sport et slips, chaussettes laine et coton, mouchoirs, cravates mode.

Tous ces articles sont de qualité supérieure, livrés avec bon de garantie.

Adressez vos demandes à : **"M. O. C." (Service A D I)** 60, r. de Provence - PARIS-9^e

RESTITION DU COURS D'ELECTRICITE DE NERF.
Nous avons répondu à la rubrique « Reassegnements » de notre numéro 278 du 25 décembre que ce cours devait être restitué au prix de 139 fr., taxes fiscales en sus. Il fallait lire 139 fr. taxes postales en sus pour le cas où l'élève désirerait de se procurer ce document aurait voulu le recevoir par la poste.



dans la vallée de la Seudre

Les fêtes de Noël ou du jour de l'an sont toujours le prétexte à de joyeux réveillons et c'est à grand fracas que l'on tourne une nouvelle page du livre de la vie avec le ferme espoir de jours meilleurs. Bon Noël... bonne année, les vœux sont une tradition et il est fort agréable de souhaiter de belles choses, et puis ces jours-là les hautains ont un cœur tout neuf ; il est aussi de bonne tradition de déguster, en ces heures solennelles, les huîtres savoureuses que nous réserve la période des mois en R.

S'il est, en France, une industrie florissante, c'est bien l'ostréiculture et nul n'ignore les huîtres de Cancale, du bassin d'Arcachon ou de la vallée de la Seudre. C'est d'ailleurs à Arcachon que revient l'honneur d'avoir, il y a un peu plus d'un demi-siècle, lancé la culture, de ce genre de mollusque lamellicornes à double coquille fermant à charnière.

Donc, avant le « coup de feu » de Noël, nous sommes descendus sur la côte Atlantique et nous avons parcouru les deux rives de la Seudre. Côté ostréiculture et côté chemin de fer on se préparait fébrilement à expédier et à transporter des milliers de bourriches. Les huîtres de Marennnes, vertes et blanches, portugaises de claires, portugaises parquées, spéciales, classées et numérotées de 000 à 5, suivant la grosseur et la qualité, allaient partir aux quatre coins du pays par la voie la plus rapide, la plus économique et la plus sûre... celle du fer.

Le bassin de la Seudre

POUR situer cet élevage dans son cadre naturel, il faut savoir que l'ensemble marin du bassin de la Seudre comprend des parcs d'élevage situés à l'embouchure de cette rivière qui, soit dit en passant, se paye le luxe d'avoir, pour un parcours relativement faible, 7 km. de large en prenant contact avec l'Océan et sur la côte sud de l'île d'Oléron comprise entre Le Château et Saint-Trojan, ainsi que sur la partie de côte située au nord du Chapus et de Bourcefranc.

Les rives de la Seudre sont très marécageuses et comportent une infinité de bassins communiquant par canaux avec la mer ; l'ensemble fait très marais salants. De chaque côté de la rive s'alignent les installations des éleveurs et de frêles constructions en planches montées sur pilotis ; c'est dans ces « cabanes » que s'effectuent le tri et l'emballage des huîtres de Marennnes, dont il convient de donner rapidement le processus d'élevage.

avec les CHEMINOTS des



Les rives de la Seudre à « La Grève ». Ci-dessous à plaines paniers les huîtres sont retirées des bassins de « Claires ».



De la jetée, nous apercevons le bâtiment de la gare du Chapus, caché en partie par les « cabanes ». Ci-dessous : Un « coup de feu » à Bourcefranc.



Les fameuses « cabanes » sur pilotis, au Chapus, et ci-dessous à Marennnes, les cheminots ont posé un instant pour « N. M. ».

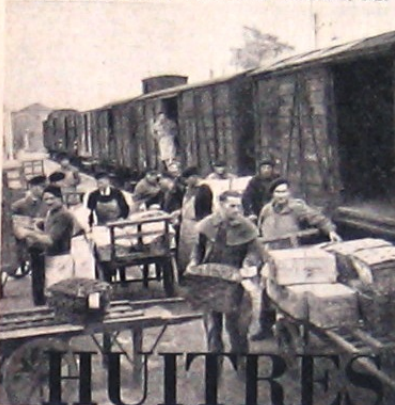


Seudre

Les calmes accrochés aux collecteurs ayant donné naissance aux huîtres, celles-ci sont détachées et parquées en haute mer, dans les parcs précités où elles resteront pendant deux ou trois ans. Transportées ensuite sur les rives de la Seudre, dans les bassins de « claires », les huîtres achèveront de grossir et acquerront, grâce à l'absorption de la navicule bleue — genre d'algue des eaux douces et salées — ce bouquet et cet aspect des claires. Retirées des bassins, elles se débarrasseront de leurs impuretés dans les dégorçoirs, puis, lavées à grande eau, elles seront fin prêtées pour leur dernier voyage, qu'elles effectueront dans des bourriches en osier. Celles-ci, gonflées à platir, seront pourvues, en dehors de l'adresse indispensable à leur achèvement, de la non moins indispensable étiquette de saubrité, apposée par les soins de l'Office des Pêches.

Le chemin de fer entre dans le jeu

CHEMINOTS des huîtres! disions-nous. L'appellation est confortable et digne de respect. Il est bien évident que l'ambiance ferroviaire et saisonnière de cette vallée de la Seudre, à demi-submergée, est unique en son genre. Les trains ne traitent que les envois d'huîtres, à l'exclusion de tout service voyageurs, en dehors du personnel des gares, confortablement « étoffé » pour la circonstance ; des équipes spécialisées, composées de cheminots volontaires, font la



HUITRE

campagne et suivent les navettes journalières qui partent d'une part de Rochefort, pour desservir, sur la rive droite, Marennnes, Bourcefranc, Le Chapus, et de Saintes, pour la rive gauche, par Saujon, Fontbedeau, Mornac-Breuillet, Chaillevelle, Etalles, Arvert-Avalon, La Tremblade et La Grève. La gare de Saintes assure l'acheminement rapide des wagons sur les diverses destinations : Paris, Rouen, Lyon, Lille, Tours, Nancy, Grenoble, etc.

Les cheminots volontaires composant les équipes d'accompagnement sont Charentais et pour eux, ostréiculteurs et cheminots de fer ne font qu'un. Ce n'est pourtant pas une affaire de tout repos car les trains d'huîtres partent tôt et rentrent tard, mais on a mis à leur disposition, dans le convoi, une modeste voiture de 3^e classe qu'ils ont aménagée avec beaucoup d'à-propos, et nous vous assurons qu'elle est la bienvenue.

Chaque bourriche, contenant 30 douzaines d'huîtres, pèse environ 25 kilos et, à la fin de la journée, ces hommes ont quelques kilos dans les bras. Un prototype destiné à soulager les paniers a été mis à l'essai récemment mais les résultats n'ont pas été concluants et, dans certains cas, la manipulation à bras est irremplaçable.

Pas tous les temps — sous la pluie et la neige sans compter le vent qui, vent du large, se fait un malin plaisir de mordre les visages — chauffés pour la plupart de bottes en caoutchouc et sanglés de l'indispensable tablier, qui fait ici partie de l'uniforme (le chef de service possède aussi le sien) il y a du sport, tout au long des rives de la Seudre, pour les cheminots des huîtres!

Et puis, il faut respecter l'horaire. Quelques peu tendues, les marches sont rendues difficiles par les prises importantes effectuées dans chaque gare et, très souvent, sinon par habitude, les ostréiculteurs apportent « in extremis » un important chargement, avec cette lenteur calculée qui est, paraît-il, l'appanage des Charentais, au demeurant des gens fort hospitaliers.

Les bourriches saisies par des bras nerveux vont rejoindre rapidement leurs sœurs et le chef de service pourra alors donner le départ au mécanicien impatient. Un coup de pouce au régulateur rétablira la situation, et chacun y trouvera son compte. Ajoutons que plusieurs accédés ont réalisé un service de groupage qui fonctionne dans chaque gare avec une grande célérité et nous en avons eu un bel exemple à La Tremblade et à Bourcefranc.

Les emballages vides

DES wagons distributeurs fonctionnent sur les deux rives de la Seudre et à l'aider nous avons assisté à la distribution des paniers vides en retour. Ces paniers, en provenance des gares expéditrices, sont groupés dans des gares-centres et acheminés comme les envois de détail sur la même relation. Suivant l'importance de l'envoi il est créé un départ des wagons « local » ou « distributeur ». Ces envois sont fort

importants et à l'échelle des expéditions ; des dispositions ont été prises pour que ces fardeaux encombrants sous un faible poids arrivent dans les meilleures conditions possibles. Groupés par cinq, correctement confectionnés et étiquetés, ces paniers ne feront pourtant que 3 ou 6 voyages car les manipulations et l'eau de mer les détériorent rapidement. Des caisses et cages sont également utilisées pour le transport des huîtres. Ces emballages moins coûteux sont à l'esal.

Pour transporter 375 millions d'huîtres

CHAQUE année, pour la saison officielle d'expédition qui débute en septembre et se termine fin avril, un programme d'acheminement en régime accéléré des huîtres de Marennnes est minutieusement étudié et mis au point par la 1^{re} section de la Division du Mouvement de la région de l'Ouest. Cet acheminement est un modèle du genre. Cinquante-deux affectations ont été prévues journalièrement pour la campagne 1930-31 en CD et CT et à destination de toutes les régions S.N.C.F. Toutes les grandes villes sont desservies et dans ce domaine étendu, Paris et sa banlieue brillent du plus vif éclat. Ce trafic, étalé sur les six mois en R, atteint son maximum pendant les semaines précédant la fin de l'année avec le coup de feu de Noël-four de l'Ani où plusieurs dessertes sont prévues journalièrement au départ.

Rive droite et rive gauche ont expédié 1.600 tonnes à Noël pour la campagne 1930-31 et 750 tonnes au jour de l'An.

Les statistiques font ressortir pour cette même campagne un tonnage d'environ 23.000 tonnes et pour transporter ces 375 millions d'huîtres, 6.325 wagons ont été mis à la disposition des ostréiculteurs. Ces transports, pour lesquels il y a très peu de litiges, ont rapporté 130 millions à notre société.

À titre de comparaison nous donnerons comme chiffre celui de la campagne de 1933-34 où 39.000 tonnes furent expédiées, cette différence s'explique par le fait que pendant la période des restrictions l'huître, étant vendue sans ticket, était très demandée.

Période creuse

MOIS sans r, mois sans huîtres. Un voile est jeté sur la vallée de la Seudre. Cette période creuse permet aux ostréiculteurs de préparer la saison suivante et de s'adonner aux multiples travaux que nécessite l'élevage des huîtres. Saviez-vous par exemple que celles-ci doivent être « travaillées » car il s'agit de dépouiller la coquille. Au lieu de pousser en longueur, ce qui donnerait une huître de mauvaise qualité, elle s'épaillet et prend du ventre mais il est bien évident que l'ostréiculteur ne peut les traiter une à une, sauf dans des cas particuliers, par exemple pour les spéciales.

Côté chemin de fer on se restera pas inactif, la saison des vacances verra affluer une foule de touristes venus apprécier les rives boisées de cette partie de la côte Atlantique et l'île d'Oléron sera prise d'assaut. Dans la vallée de la Seudre, le service marchandises sera réduit à une simple navette par semaine et les agents détachés auront regagné leur service. Cependant le responsable de la gare sera tout de même sur les dents et ce disant nous pensons au chef de gare de Marennnes ; celui-ci, non sans fierté, nous montra sa « table ». Tout un lot d'épigrammes, judicieusement disposées et confectionnées pendant la morte saison, permettaient de passer, à l'efflux des expéditions ; un important chargement, voilà la formule et nous pouvons vous assurer quelle est au point, parole de cheminot.



Cheminots des huîtres, cheminots optimistes ! Sur le tas, en gare de la Tremblade il n'y a pas de temps à perdre.



Concurrence

SUR le chemin des huîtres le fer est imbattable et par suite de la disposition des lieux il fait ici presque du porte à porte. Les ostréiculteurs n'ont qu'à se louer de nos bons services et cet aveu de leur part est une référence. Il convient de féliciter les responsables de cette desserte originale car c'est leur rendre amplement justice. Grâce à leur esprit commercial, les cheminots charentais ont repris le terrain perdu il y a 3 ou 4 ans et la concurrence routière est aujourd'hui presque inexistante. Nous avons vu en tout et pour tout deux camionnaires mais leur présence était normale car ne faut-il pas une opposition ? D'ailleurs l'exception confirme la règle.

L'affaire fut enlevée de main de maître, loyalement, huîtres sur table.

La campagne actuelle, nous a-t-on dit, s'annonce sous les meilleurs auspices car le temps froid ferme le bec de l'huître ce qui paraît-il lui permet de mieux conserver l'eau de mer. En tout cas la parole est aux amateurs.

Gaston FORCE.



Venant de l'île d'Oléron un canot à moteur, rempli de bourriches, accoste au Chapus.

Cinquantenaire de la traction électrique dans PARIS

PROLONGEMENT DE PARIS-AUSTERLITZ A PARIS-QUAI D'ORSAY

Obsédant à une loi bien connue des urbanistes, Paris s'étendait vers l'Ouest et ses centres d'activité se déplaçaient également dans cette direction, la Bastille et ses faubourgs cédaient à la place aux Boulevards défrichés à leur tour plus tard par les Champs-Élysées. La Gare d'Orléans (ou gare d'Austerlitz) recula!!! Et ce n'était pas sans regret que le P.O. l'avait restaurée, après 1871, car les moyens de communication urbains étaient bien insuffisants pour permettre à ses usagers de l'atteindre facilement.

Vers 1898 on résolut de profiter des possibilités offertes par les quais de la Seine et par un emplacement libre situé suffisamment près du centre (emplacement des bâtiments de la Cour des Comptes, incendiés en 1871 et d'une vieille caserne) pour réaliser le prolongement souhaité. Encore fallait-il que la nouvelle gare présentât un aspect monumental satisfaisant pour s'harmoniser avec le cadre magnifique que constitue le Louvre, sur l'autre rive de la Seine. Les urbanistes les plus exigeants reconnurent que ce programme fut rempli parfaitement, à tel point qu'une personne non avertie reconnaît difficilement une gare dans ce magnifique édifice. La circulation des trains en sous-sol contribuait à compléter l'illusion (encore qu'à l'origine une large ouverture permit de les voir depuis la salle des pas perdus).

L'esthétique étant ainsi satisfaite, il restait à construire la ligne proprement dite. En fait celle-ci ne présente pas un profil bien sévère. Utilisant deux voies centrales en cul-de-sac de la gare d'Austerlitz, elle passe sous le bâtiment de l'administration, place Valhubert, puis remonte par une rampe de 11 mm. par masses courtes; ensuite cette rampe ne dépasse pas 5 mm. dans la tranchée de 650 m. longeant le quai Saint-Bernard et le souterrain qui lui fait suite. La ligne traverse la Gare de Pont-Saint-Michel fréquentée par les voyageurs de banlieue et atteint la gare du Quai d'Orsay après un parcours de 3.800 mètres.

Cette dernière ne comporte que 16 voies à quai, l'extrémité étant desservie par un chariot transbordeur dont la longueur insuffisante a longtemps conditionné les dimensions maxima des locomotives électriques du P.O.

La gare étant close par une verrerie, il fallait recourir à des engins de traction autres que ceux à vapeur (bien que fût admis le principe d'y laisser pénétrer quelques trains de grande ligne — tel le Sud-Express — avec leur locomotive de ligne) en fait nous croyons savoir que cette éventualité ne s'est presque jamais produite, fort heureusement d'ailleurs!

L'administration du P. O. songeait par ailleurs à transformer l'éclairage au gaz de l'Avant-gare de Paris-Austerlitz ainsi que plusieurs appareils de manœuvre dans son voisinage, qui seraient équipés électriquement. Bien entendu le Gare d'Orsay devait bénéficier de ce programme lors de sa construction; c'est pour-quoi une usine de 2.000 kw fut construite près du pont de Tolbiac pour alimenter l'ensemble sous forme de courant à 5.500 V 25 périodes, transformé en continu 550 v.

Une mission se rendit aux Etats-Unis et visita alors diverses installations de traction électrique dont celle du « Baltimore and Ohio RR ». Les conditions y étaient sensiblement analogues à celles de Paris-Quai d'Orsay puisque les trains quittant la ville de Baltimore traversent un souterrain de 2.500 m. de longueur; la locomotive à vapeur restait passive sous ce dernier et la remorque était assurée par une machine électrique type Bo « No de 98 t. et 1.440 ch. à 55 k/b. pour une charge de 500 t. L'installation fonctionnait depuis 1896.

Devant ces résultats le P. O. commanda huit locomotives E1 à E8 aux ateliers de Blanc-Misseron en 1899; trois étaient livrées le jour de l'ouverture de la ligne. Ces machines assurèrent le service de banlieue et de grande ligne jusque vers 1924. Retirées du service lors de la suppression du service continu à 600 V, elles devaient retrouver une nouvelle jeunesse après transformation à 1.500 V en 1933/1936 et chacun peut les voir encore circuler entre Paris-Austerlitz et le chantier de lavage d'Ivry.

Prévu pour démarrer un train de 350 t. sur la rampe de 11 mm. et remorquer 200 t. à 50 k/b. soit un temps de 7 minutes pour le parcours Orsay-Austerlitz, elles portèrent aisément ce dernier chiffre à 300 t. en service courant. Le prix du kilomètre-train revenait à 1 fr. 33, chiffre plus élevé à ce moment que pour la traction-vapeur.

La prise de ce courant se faisait par troisième rail à contact supérieur latéral en général et parfois axial ou, en gare d'Orsay, par un conducteur aérien formé par un fer en T. A cet effet, les locomotives et automotrices étaient munies d'un frotteur de petites dimensions.

L'échange de locomotives à Austerlitz se faisait en trois minutes soit une de plus que la durée de l'arrêt obligatoirement à cette gare pour les trains de grande ligne et n'entraînait donc pas de gêne sensible; les voies étaient d'ailleurs disposées judicieusement à cet effet.

Une des locomotives E1 à E8 figura à l'exposition de 1900 et

une machine analogue fut acquise par les Chemins de fer italiens de la Méditerranée, puis démolie peu avant la dernière guerre, à Gènes.

A la même époque la Compagnie d'Orléans faisait procéder en collaboration avec la Compagnie française Thomson Houston à des essais de trains automoteurs. Une rame de deux voitures accouplées circula ainsi entre Orsay et Austerlitz et servit de prototype à sept autres automotrices livrées en 1904 qui, conjointement avec quatre nouvelles locomotives (E9 à E13), permirent une exploitation correcte de Paris à Juvisy. Le prix du km-train tomba à 1 fr. du fait d'une circulation accrue. Le couplage Thomson-Houston ne fut jamais immatriculé par le P.O. et il n'a pas été possible de retrouver sa trace.

Quant au reste du matériel, transformé à 1.500 V après quelques années de retraite, il assure (en ce qui concerne les locomotives) le service des manœuvres entre Paris et Ivry et, pour les automotrices, celui des navettes « Les Aubrais-Orléans et Saint-Pierre-des-Corps-Tours » avec, comme voitures pilotes, d'anciennes automotrices à vapeur, système Purry.

Terminons avec la ligne d'Orsay en disant que, depuis 1939, les trains de grande ligne ne rentrent plus à cette dernière gare en raison de leur longueur. Par un curieux retour des choses cette désaffectation est due à cette même électrification qui avait été à la base de la construction de la ligne!

Une question vient tout naturellement à l'esprit : pourquoi ces deux gares, situées dans un des quartiers les plus élégants de la capitale, ne reçoivent-elles plus de voyageurs « grandes lignes »? Des nécessités d'exploitation amplement justifiées ne permettent plus actuellement d'offrir Orsay et les Invalides comme terminus aux voyageurs de Paris.

De même la question d'une jonction Orsay-Invalides a été souvent évoquée; des études poussées ont été entreprises et il ressort que, là encore, une telle entreprise ne peut actuellement se justifier du point de vue exploitation.

La gare d'Orsay accomplit actuellement une tâche plus obscure mais non moins utile puisque, en plus des services banlieue, elle est centre de tri des petits coils de la région parisienne (1); quant à la gare des Invalides, en dehors également du service de banlieue, elle est devenue l'aéroport de Paris de la Cie « Air-France ». Elle a donc agrandi son horizon au delà des mers, ce qui lui assure, entre autres choses, un nom célèbre parmi ceux de la capitale.

LES GRANDS CONSTRUCTEURS

(SUITE DE L'ARTICLE PARU DANS LE N° 279)

LES GRANDS CONSTRUCTEURS

DUFOUR

général, ingénieur, écrivain, géographe, diplomate, constructeur de la ligne LYON-GENÈVE



C'est à l'année 1858 que remonte l'achèvement de la voie ferrée entre Lyon et Genève.

Ingénieurs suisses et ingénieurs français avaient collaboré à cette œuvre. Parmi les premiers, le plus célèbre fut Guillaume-Henri Dufour.

Ancien élève de l'Ecole Polytechnique au temps où la Suisse faisait partie de l'empire, officier du génie, il avait travaillé aux fortifications de Corfou et participé à la défense de Lyon. En 1815, contre l'armée d'invasion autrichienne, il dirigea la construction d'ouvrages sur le plateau de la Croix-Rouge.

En 1817, Genève redevint suisse. Dufour fut ingénieur, commandant du génie, professeur de mathématiques. Il épousa au château de Montrotier, près des Gorges du Fier, Suzanne Bonnetou « qui le rendit heureux pendant un demi-siècle ».

Dufour, parmi ses amis de Polytechnique, avait compté en Théodore Aynard, avec qui il demeura en relations très cordiales et qui lui consacra une étude présentée à l'Académie de Lyon sous ce titre : « Histoire d'un grand capitaine, par un ancien ingénieur qui fut son jeune camarade ».

Théodore Aynard y retrace d'abord la carrière de Guillaume-Henri Dufour et les services qu'il rendit à son pays, notamment lors des affaires du Sonderbund.

Il évoque ensuite le rôle que joua son ami dans la construction du chemin de fer Lyon-Genève. Ils se rencontraient fréquemment sur les chantiers de construction de la voie ferrée.

« Le général Dufour, a écrit Théodore Aynard, est pour moi l'alpha et l'omega du chemin de fer de Lyon à Genève. Il eut ma première visite en 1852 avant le premier coup de niveau, et, dès ce moment, il m'accepta comme ingénieur en chef des travaux ».

Ceux-ci durèrent de 1852 à 1858. Lors de ses visites à Lyon, Dufour était reçu dans la famille Aynard. Au cours de leur visite de la ligne, les membres du conseil ne manquaient pas d'aller saluer la porte du Rhône, la Valsérine, le Credo. Qui eût pu soupçonner alors l'avenir de Génésiat!

Le jour où la ligne fut ouverte, Dufour reçut son ami Aynard et le serra dans ses bras lorsqu'il descendit de la première locomotive arrivant de Lyon à Genève.

Théodore Aynard a laissé un intéressant tableau de la vie familiale d'Henri Dufour dans une petite villa du quartier genevois de Contamine, entre sa femme, ses quatre filles et ses amis. « J'ai vu de près cet intérieur qui avait un parfum de science, de noblesse et d'honneur. Le général avait peu de fortune, son traitement était modeste et sa famille nombreuse. Sa femme simple et distinguée partageait ses goûts ».

Dufour devait plus tard se signaler parmi les hommes généreux qui, aux côtés d'Henri Dunand, furent les fondateurs de la Croix-Rouge. Il a écrit : « A la fin d'octobre 1853, fut tenu sous ma présidence, un congrès international avec mission de rechercher les moyens de venir en aide aux blessés militaires en dehors du secours qu'ils peuvent trouver dans les ambulances régulières. Le congrès trouva partout une vive sympathie puisque toutes les nations de l'Europe y étaient représentées par leurs officiers sanitaires les plus éminents ».

En 1870, âgé de 84 ans, l'ancien officier du génie des années impériales présida avec un inlassable zèle des comités de secours aux blessés de l'armée française. En 1875, quelque temps avant sa mort, il fut président d'honneur du congrès européen de géographie réuni à Paris.

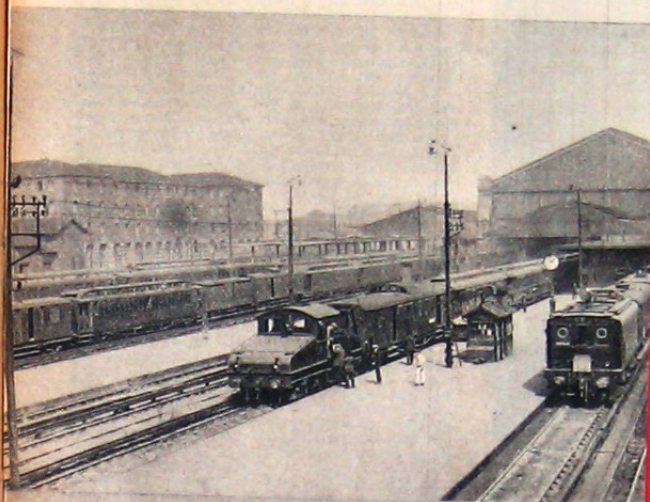
En bon Lyonnais, l'ingénieur Théodore Aynard était fidèle à ses amitiés. Qu'on relise l'éloge qu'il traça du général Dufour :

« Vainqueur généreux, pacificateur habile, diplomate conciliant, administrateur intègre, ingénieur distingué, géographe éminent, savant modeste, écrivain lettré, dessinateur de talent, ami fidèle, bon camarade, grand patriote dans le vrai sens du mot; sincèrement dévoué, toujours à ses deux patries, la France et la Suisse, et, par-dessus tout, homme de cœur et homme de bien ».

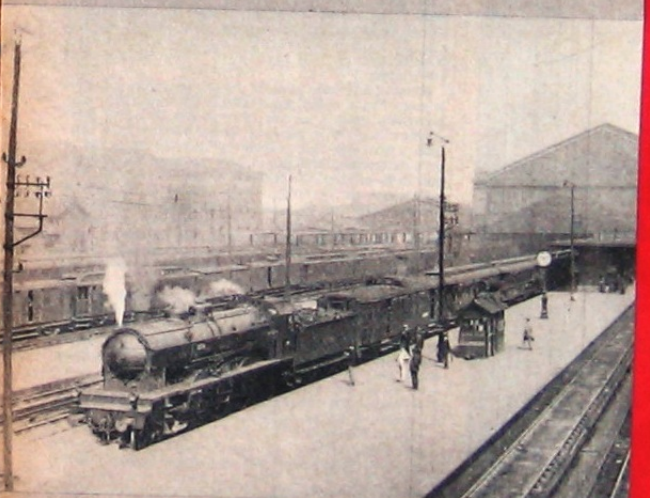
Quand les Français visitant Genève, saluent l'image du général Guillaume-Henri Dufour, ils doivent se souvenir des services qu'il rendit non seulement à son pays et à l'humanité, mais aussi de son affection pour la France et de sa collaboration à la construction du chemin de fer Lyon-Genève.

Martin BARRIS
secrétaire général de l'Académie des Sciences, Belles Lettres et Arts de Lyon.

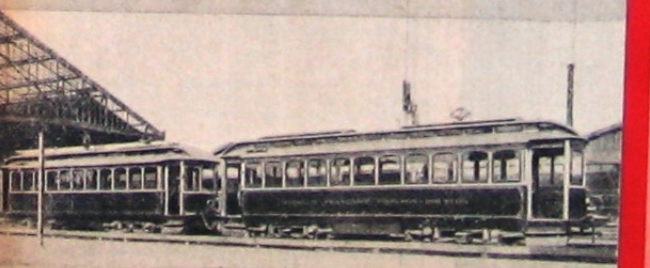
La nouvelle gare des Brotteaux en construction en 1858. A gauche, l'ancienne gare.



1925. — Le Sud-Express, à 10 h. 07, arrive de Paris-Quai d'Orsay. Remarque, à droite, une B. B. 1.500 v. fonctionnant temporairement sous 600 v.



10 h. 10. — L'échange de locomotive est effectué. Le Sud-Express démarre!



Premier couplage à unités multiples Thomson-Houston en cours d'essais à Paris-Austerlitz.

CARACTERISTIQUES PRINCIPALES DU MATERIEL AYANT CIRCULÉ A L'ORIGINE OU A DES PERIODES TRÈS VOISINES SUR LES LIGNES DE PARIS-QUAI D'ORSAY A PARIS-AUSTERLITZ OU PARIS-INVALIDES A VERSAILLES RIVE GAUCHE

Système de traction Ancien Réseau	Courant continu 600 v. (4)							Automotrice spéciale Cie Thomson Houston
	P. O.	P. O.	P. O.	OUEST	OUEST	OUEST		
Nomenclature à l'origine	E1 à E8	E9 à E13	AE 1 à 7	5001-10	BDF	BDF	BDF	320 ch.
— actuelle	BB 1281-8	BB 1289-93	Z. 4001-7	BB 1801-10	—	—	—	320 ch.
Puissance unitaire	1080 ch.	1080 ch.	500 ch.	800 ch.	250 ch.	320 ch.	—	—
— continue	680 ch.	680 ch.	—	480 ch.	—	—	—	—
Equipement	Contrôleur	Contrôleur	Thomson UM	Contrôleurs sans UM	Sprague UM	Thomson UM	Thomson UM	—
Longueur hors tampons	10 m. 61	11 m. 37	17 m. 360 (1)	13 m. 00	12 m. 300	12 m. 300	12 m. 45 (1)	—
Equipement total	7 m. 26	8 m. 02	14 m. 38 (1)	9 m. 60	8 m. 135	8 m. 135	—	—
Diamètre des roues motrices	1 m. 245	1 m. 245	1 m. 016	1 m. 310	0 m. 96	0 m. 96	—	—
Rapports de multiplication	41 ou 2,25	2,25	3,08	1 ou 2,5 (2)	—	—	—	—
Poids total	46 t.	42 t.	53 t.	51 t.	23 t. 5	24 t.	—	—
Limite de vitesse en service	70 ou 100 k/h.	100 k/h.	80 k/h.	80 k/h.	60/70 k/h.	60/70 k/h.	80/100 k/h.	—

(1) AE 6 et 7 : 17 m. 92 et 14 m. 84.
(2) Moteurs bobinés autour de l'arbre creux sur 6 unités; suspendus par la seuil pour les 4 autres.
(3) Aériage central sans tampons d'un côté; tampons ordinaires de l'autre.
(4) Le banlieue électrique Saint-Lazare fonctionnait actuellement en 600/750 V.
Le rail de prise de courant à contact supérieur a été remplacé par le rail à contact inférieur type MAZEN en 1923, sur la ligne Invalides-Versailles R. G.



414. PARIS (d'Orléans) — Intérieur de la Gare d'ORLÉANS-AUSTERLITZ (C. M.).

Quelques-unes des célèbres « boîtes à sel » au repos. Une grande partie de cet emplacement a été reprise par le service des bagages.



415. PARIS. — Intérieur de la Gare d'Orléans-Austerlitz.

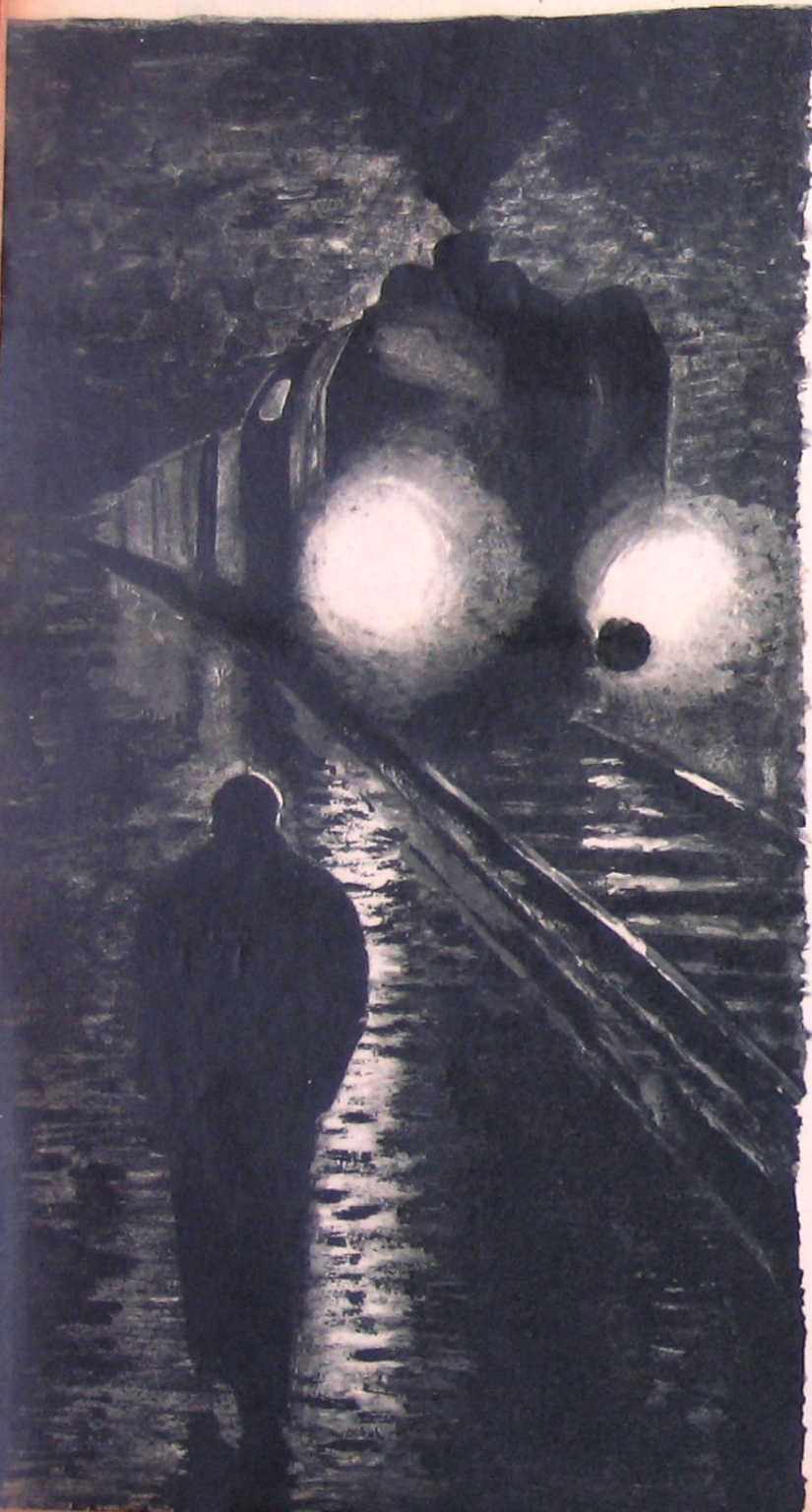
Aspect d'origine de la gare d'Orsay. Depuis, les voies ont été recouvertes afin d'augmenter la surface utilisable au niveau de la rue.



Une rame automotrice en gare d'Abon vers 1904.

UN SOIR de SAINT-SYLVESTRE

un conte inédit de Marcel Carlini



L'homme marchait d'un pas mécanique, les yeux fixes, indifférent aux passants qu'il bousculait, ne s'excusant pas. Certains se retournaient, intrigués par ce regard perdu, cette marche d'automate. Ils pensaient : « En voilà un qui a commencé un peu tôt à fêter le nouvel an... » S'il avait pu connaître leur pensée, il aurait ri, d'un rire amer et silencieux. Et puis, il aurait sauté sur l'idée : « Après tout, pourquoi pas ? Ce serait le bon moyen... » Mais, pour l'instant, il avait le cœur vide, l'esprit engourdi. Il allait, insensible au froid, cliquant simplement les yeux quand un flocon se posait sur ses cils blonds. Dans sa tête, et même devant ses yeux, les mots dansaient, les mots tracés par sa femme, sur un billet posé sur la table de la cuisine : « Je m'en vais... me m'en veux pas, c'est plus fort que moi... » Ça lui avait fait comme un grand froid, et puis, il était parti dans les rues, avec ces mots qui dansaient dans sa tête, comme certains titres de cinéma, dont les lettres tournaient frénétiquement et finissent, tout à coup, par faire une phrase, bien horizontale, et flamboyante, sur l'écran. Il ne souffrait même pas. Il marchait.

Les flocons tombaient en tourbillonnant lentement, comme à regret. Parfois, sur le trottoir, il y avait une large plaque de lumière : la vitrine d'un magasin encore ouvert parce que c'était la Saint-Sylvestre. L'une d'elles, plus rutilante que les autres, fit dévier son regard. Il s'arrêta, regarda l'étalage. Un père Noël à la barbe tout blanche, aux joues d'un rose agressif, versait dans des sabots le contenu de sa hotte : des papillotes multicolores. Une jeune fille, aux cheveux bien ondulés, s'affairait derrière un comptoir. Quand un client sortait, la porte actionnait un carillon léger. L'homme ne voyait rien, n'entendait rien.

Et puis, tout d'un coup, il grommela un juron et s'en alla, d'un pas plus rapide. La douleur l'avait repris, lancinante, à cause de ces papillotes. Il se souvenait. C'était, cinq ans auparavant, un soir de Saint-Sylvestre comme celui-là. Ils n'étaient pas encore mariés. Sa fiancée avait dû passer la Noël et le nouvel an à l'hôpital. Alors, l'après-midi de la Saint-Sylvestre, il était venu, près de son lit, avec un sac de papillotes et l'avait versé sur les couvertures, d'un seul coup. Elle avait ri. La sœur avait souri : « Jamais elle ne pourra manger tout ça. » Il avait dit : « Vous en donnerez aux autres... »

C'était idiot, bien sûr. Un de ces souvenirs qui font le cœur chaud quand on s'aime et qui, tout d'un coup, paraissent bêtes à pleurer. Il se secoua. Il devait faire quelque chose. Il regarda sa grosse montre de chauffeur. Dans une heure, il devait être au dépôt de la gare de Calais Maritime, monter sur la puissante Compound, la mettre sous pression. Il s'orienta. Sa marche à l'aveugle ne l'avait pas trop éloigné de la gare. Il repartit d'un pas plus assuré, s'efforçant de penser à autre chose : « Le bateau va encore avoir du retard. Hulot voudra comme d'habitude le rattraper avant Paris... Il faudra en mettre un coup... » Il ramacha la phrase comme un antidote : « Il faudra en mettre un coup... il faudra en mettre un coup... »

Près de la gare, un café attirait son regard. Il en sortait un air d'accordéon, sans doute diffusé par la radio. Il hésita, haussa les épaules, entra, alla droit au comptoir, commanda un verre d'alcool. Le patron (manches retroussées sur des bras velus) prit la bouteille, puis fit répéter la commande : « Tu as bien dit : un marc ? »

L'homme prit une gauloise, à même son paquet, dans sa poche, et dit en l'allumant : « Ouh. Ça t'étonne ? »

Le patron versa.

« Qu'est-ce que tu veux : je sais que tu fais Calais-Paris ce soir... »

Et tout le monde sait que Legagneux ne boit jamais avant de partir.

Legagneux... c'est vrai : il s'appelait Legagneux ! Il pensa qu'il y a des jours où un nom tout simple, ça sonne drôlement. Il dit : « C'est Hulot qui conduit la 2177, ce n'est pas Legagneux... »

Il but son marc, s'essuya les lèvres, paya et s'en alla.

Une heure plus tard, il enfournait, rageur, des mouceaux de briquettes dans la gueule rougeoyante du foyer. Les voix joviales du mécanicien Hulot l'arrêta net dans son élan :

« Tu n'es pas un peu piqué ? Tu t'imagines qu'on emmène mille tonnes ? »

Il rejeta sa pelle, s'essuya le front, alluma une cigarette.

« Je pensais que si on avait du retard, comme d'habitude... »

« Puis il s'en alla longeant les voies chercher une civière... »

Hulot assurait son foulard. Il haussa les épaules.

« Un soir de Saint-Sylvestre, mon vieux, y a pas beaucoup de Britanniques qui passent le Pas-de-Calais pour Brindisi... Si on a deux cents tonnes, ce sera tout... »

« Voilà... on l'avait stoppé net dans son élan. Et on lui rappelait que ce soir-là, les gens étaient au chaud, la joie aux yeux, dans leurs foyers bien clos... Ça n'avait pas l'air de troubler Hulot, qui graissait sa Compound en soufflant. Legagneux le vit reparaître dans l'abri, s'essuyant les mains... »

« Qu'est-ce que tu as ? Tu n'as pas l'air dans ton assiette ? »

« Tu ne pourrais pas parler d'autre chose ? »

Hulot avait horreur de vexer les collègues. Il dit d'un ton bonasse :

« Fallait le dire que j'en avais gros de pas passer la Saint-Sylvestre avec ta femme. Moi, tu comprends, je commence à être blindé ! Mais je me rappelle, les premiers temps, quand j'étais de service un jour comme celui-là, j'en avais sec... »

De nouveau il s'arrêta. Legagneux, cette fois, n'était plus hargneux, seulement suppliant :

« Ecoute, Hulot, pour l'amour de Dieu, parle plus de ça... Parle de tout ce que tu voudras, mais pas de Saint-Sylvestre, de Noël, de sapin, ou de... de papillotes ! »

Hulot rejeta le torchon avec lequel il s'essuyait les mains. Il se mit à rouler une cigarette, et dit, sans sourire, sans regarder Legagneux :

« Tu sais, vieux, s'il y a quelque chose qui ne tourne pas rond, tu ferais mieux de le dire. Comme ça, je saurai ce que je dois faire. Maintenant, si c'est trop dur, mettons que je n'aie rien dit... »

Legagneux, pour se donner une contenance, ouvrit la porte du foyer et regarda, en s'efforçant les yeux, la masse incandescente rougeoyant dans la boîte à feu. C'était bien pour se donner une contenance, car jamais encore il n'avait préparé un feu pareil... La voix bonhomme de son mécanicien lui parvint, comme étouffée :

« Allons, referme ça et vide ton sac... »

« Elle est partie. On avait eu, à midi, un apéro, avec les chauffeurs de la ligne. Je suis rentré à cinq heures. Personne. Un billet : « Je m'en vais... c'est plus fort que moi... » Evidemment, il y avait déjà quelques mois que ça ne tournait plus rond. Mais ce jour-là... c'était pas indiqué... non ! c'était pas indiqué... Je crois que je t'ai raconté... »

Hulot collait soigneusement sa cigarette de tabac gris.

« Ouh, je me rappelle... Excuse-moi pour tout à l'heure, mon vieux, mais je ne pouvais pas savoir... Bien sûr Legagneux l'excusait... Seulement, lui, il fallait le comprendre. Il s'essuyait déjà à oublier. Et c'était dur... »

« Tu ne crois pas que si j'allais la voir... commença Hulot avec hésitation... »

Legagneux se rebiffa :

« Jamais de la vie ! Fallait que ça craque une bonne fois. C'est fait, n'en parlons plus... »

Hulot n'insista pas. Il se dit qu'il inviterait Legagneux pour le diner des Rois. Ça lui changerait les idées. Et puis, les gosses l'aimaient bien... Mais pour l'instant, il se dit que le pauvre bougre avait raison : il fallait lui serrer la main.

« Une heure plus tard, le Calais-Paris se ruait dans la nuit avec 27 minutes de retard... à regagner, naturellement... »

Pendant une heure, Hulot ne dit rien, attentif à regagner ses 27 minutes, vouant toute son attention aux signaux qui surgissaient de la brume avec une soudaineté qui ne laissait pas place à la moindre inattention. De temps à autre, il déshira la nuit d'un coup de sifflet rareur, qui faisait dire aux aiguilleurs : « C'est encore Hulot qui veut toucher le bistrot de la gare du Nord à l'heure H... » Car ils le connaissaient, Hulot, les aiguilleurs. Quand il faisait siffler rageusement sa 2177, c'était qu'il avait du retard... Et Hulot leur voulait une pensée, à ces bijoutiers du rail, qui tenaient, en somme, sa vie entre leurs mains. Sa vie et celle des voyageurs... Il avait confiance. Et pourtant, quelques secondes d'inattention, et l'aiguille manœuvrée sous la Compound, pouvait l'envoyer hors des rails, à 100 à l'heure... »

« Une heure plus tard, le Calais-Paris se ruait dans la nuit avec 27 minutes de retard... à regagner, naturellement... »

« Pendant une heure, Hulot ne dit rien, attentif à regagner ses 27 minutes, vouant toute son attention aux signaux qui surgissaient de la brume avec une soudaineté qui ne laissait pas place à la moindre inattention. De temps à autre, il déshira la nuit d'un coup de sifflet rareur, qui faisait dire aux aiguilleurs : « C'est encore Hulot qui veut toucher le bistrot de la gare du Nord à l'heure H... » Car ils le connaissaient, Hulot, les aiguilleurs. Quand il faisait siffler rageusement sa 2177, c'était qu'il avait du retard... Et Hulot leur voulait une pensée, à ces bijoutiers du rail, qui tenaient, en somme, sa vie entre leurs mains. Sa vie et celle des voyageurs... Il avait confiance. Et pourtant, quelques secondes d'inattention, et l'aiguille manœuvrée sous la Compound, pouvait l'envoyer hors des rails, à 100 à l'heure... »

« Une heure plus tard, le Calais-Paris se ruait dans la nuit avec 27 minutes de retard... à regagner, naturellement... »

« Puis il s'en alla longeant les voies chercher une civière... »

C'était plus fort que lui, il fallait qu'il parle... Il pensa : si je lui parle service, ça ne tire pas à conséquence... Il cria, avec un sourire au coin de l'œil :

« Ils n'aiment pas ce genre de sport, ces messieurs de la voie... 200 tonnes à 120 à l'heure, sur des talons d'aiguilles et les croisements, ça les crispe. Ils sont bien gentils. Mais ils n'ont qu'à faire leur boulot. Moi, je n'ai pas peur... »

Legagneux ne répondit rien. Son feu, trop bien préparé, lui laissait des loisirs qu'il employait à fumer, gauloise après gauloise, tout son paquet. Hulot comprit que son compagnon n'avait pas envie de parler, fût-ce d'affaires de service, et n'insista pas... »

Et pendant que la 2177 fonceait dans la nuit, ses yeux allèrent alternativement de la voie à l'enregistreur de vitesse... »

C'est un peu avant Creil que l'accident se produisit. En langage technique (et administratif), c'est vite dit : ça s'appelle une rupture du tuyau de prise de vapeur des injecteurs, sous l'abri. Dans la réalité, c'est encore plus rapide, mais c'est aussi plus tragique. Rien qui brûle comme la vapeur... Hulot, atteint le premier, s'était effondré, vaincu par la douleur. Legagneux tenta d'aveugler le jet mortel. Il y parvint mais y laissa, comme Hulot, la peau de ses mains. Le mécanicien s'était relevé, titubant. Il essaya d'empoigner un levier, mais sentit que ses muscles, ravagés par la souffrance, ne lui obéissaient plus. Il cria :

« Legagneux ! Tâche de conduire ! On ne peut pas s'arrêter ici, ça ferait un désastre ! »

Legagneux, la bouche crispée par la douleur, avait arraché son foulard, y avait versé de l'huile et en avait enveloppé sa main droite. Il dit d'une voix rauque :

« Dis-moi ce qu'il faut faire... j'essayerai... »

Hulot, cramponné au rebord de la fenêtre, les yeux écarquillés dans la nuit, se retourna :

« Garde la vitesse. On s'arrêtera à Creil... Si on peut tenir jusque-là... »

« Ils tinrent jusque-là. Les dents serrées, réprimant la plainte qui montait en eux... Hulot redoublait d'attention, craignant de mal interpréter les signaux, car des étoiles dansaient devant ses yeux. Il criait, de temps à autre, une indication à Legagneux qui labourait de ses dents sa lèvre inférieure et se répétait avec acharnement : « Comprendre... comprendre ce qu'il me dit... A Creil, je pourrai tomber dans le noir, pas avant... »

« Les coups de sifflet de la 2177 n'étaient plus rageurs. C'était maintenant comme une grande plainte qui hurlait dans la nuit... »

Et Legagneux pensait que c'était cette plainte-là qui le empêchait de creiser... »

Dans les wagons, lumières en veilleuse, les voyageurs dormaient... »

A Creil, Hulot descendit en titubant. Il avisa rapidement le sous-chef de l'accident et remonta.

C'est alors qu'il trouva Legagneux étendu, évanoui, dans l'abri. On constata que ses brûlures étaient encore plus graves que celles du mécanicien. Toute la peau de sa poitrine s'en allait en lambeaux... Hulot grommela, les larmes aux yeux :

« L'idiot ! Pourquoi ne m'a-t-il pas dit... »

Puis il s'en alla, longeant le train, chercher une civière, et ne voulut se faire soigner que lorsqu'il fut que l'ambulance emportait son chauffeur vers l'hôpital.

Alors seulement il fit verser sur ses mains, goutte à goutte, l'huile qui calmait. Pendant ce temps, une équipe de secours avait repris le Calais-Paris. Les 27 minutes de retard étaient repêchées, mais on avait évité une catastrophe.

Hulot, la même nuit, reprenait le train pour Calais. Il alla rassurer sa femme, embrasser ses gosses, puis il dit :

« Je dois aller faire mon rapport. Je ne rentrerai pas pour déjeuner... »

Son rapport ne lui prit pas tant d'heures. Il dit simplement :

« Legagneux m'a caché qu'il était plus atteint que moi. Dans le désarroi, je n'ai pensé qu'au train, à la proximité de Creil. Il fallait passer. A Creil seulement nous étions à l'abri... Je l'ai laissé conduire. A Creil, il est tombé dans les pommes. Je ne sais pas comment il a pu tenir... »

« Ça, il le savait. Il ne voulait pas le dire, mais il le savait... Une douleur en chasse une autre. Legagneux avait trouvé l'antidote de celle qui lui rongeaient le cerveau, depuis l'après-midi. Legagneux, se mordant les lèvres, avait pensé : « On n'a pas le temps de se demander lequel des deux est le plus atteint. Hulot a quatre gosses. Il est vieux. Legagneux, tâche de tenir le coup... » Et puis, il avait aussi pensé : « On va bien voir si je vais encore penser à la Saint-Sylvestre... »

Une douleur chasse l'autre, bien sûr. N'empêche que Legagneux avait sauvé le train. Et ça, il fallait que ça se paye...

Alors, il commença son enquête, patiemment, avec sa main droite en écharpe, pour moins sentir la douleur. Il alla questionner la concierge de Legagneux. On en verra dans des hôtels où le portier regardait curieusement ce blessé à la recherche d'une femme. Pour finir, il eut la bonne adresse. Mme Legagneux était allée chez sa sœur.

Il était cinq heures du soir et sa main commençait à le faire souffrir. Il arriva dans un ménage où l'on se mettait à table. Cela sentait le soir du jour de l'an. Il y avait des reliefs de dinde et le reste du mousser de la veille. En le voyant entrer, le bras en écharpe, Mme Legagneux devint pâle. Elle savait bien, parbleu, que son mari faisait équipe avec Hulot. Elle porta sa main à sa bouche et dit lentement :

« Il y a eu... un accident ? »

« Il voulait venger Legagneux en ne la rassurant pas tout de suite. Il dit simplement :

« Je voudrais vous parler en particulier... »

« La sœur les fit entrer dans une chambre. Elle resta debout, devant une paroi à laquelle était accroché un crucifix avec une branche de buis béni. Comme il regardait par-dessus elle, c'était ce crucifix qu'il fixait en parlant... »

« Il raconta l'accident, avec des termes techniques qu'elle ne comprenait pas. Puis il dit :

« Je ne veux pas savoir ce qu'il vous avait dit, Je ne sais qu'une chose : ce qu'il vous avait dit, et qu'il souffrait deux fois : dans sa tête, et dans sa chair. Il est à l'hôpital de Creil, tout seul, dans une chambre, avec un matelas de pansements huilés sur la poitrine et sur les mains... »

« Elle lança sur la table, près d'elle, un gros sac de papillotes qu'il avait acheté, en passant, dans un magasin, un magasin dont il connaissait la patronne. Elle lui avait ouvert. Il avait dit que c'était pour ses gosses... »

« Vous avez un train dans une demi-heure. Vous pouvez être à Creil dans la soirée. Peut-être qu'on vous le laissera voir, si vous dites que vous êtes sa femme... »

« Il accepta tout de même un verre de vin, parce que la fièvre lui donnait soif. Quand il rentra chez lui, sa femme lui dit :

« Ils t'ont gardé jusqu'à présent ? »

« Il haussa les épaules. Il était las, mais content. Il dit :

« C'est à cause de Legagneux. Il a fallu raconter toute l'affaire aux journalistes... Il aura son portrait, demain, dans les journaux... »

« Une pudeur le retenait de raconter à sa femme l'infortune de son camarade... »

A l'hôpital de Creil, une sœur fit entrer Mme Legagneux dans la chambre du blessé. Elle s'approcha du lit, et le regarda, enseveli sous ses pansements, en se mordant les lèvres. Puis, d'un geste lent, elle déchira le sac et répandit les papillotes sur le couvre-lit.

« Il ébaucha un sourire, et dit doucement :

« Jamais je ne pourrai manger tout ça... »

« Elle s'assit près de lui, avança une main légère sur le pansement de son bras, et dit en essayant de sourire :

« Tu en donneras aux autres... »

« Et puis, le front sur le duvet, elle pleura... »



Bonne Année ET SURTOUT Bonne Santé VOUS DISENT...



... LE D^r THIBAUDET

Nous avons étudié, dans les colonnes de « Notre Métier », au cours de l'année 1950, la structure de nos yeux et les fonctions de l'appareil visuel. Nous nous proposons, durant l'année qui vient et sur l'invitation de notre grand organe professionnel, de donner à ses lecteurs — en quelques causeries très simples — des indications et conseils complémentaires. Ceux-ci auront trait à des mesures d'ordre préventif, ainsi qu'à l'exécution pratique des soins prescrits par le médecin traitant, en ce qui concerne les yeux, le nez, les oreilles et la gorge. Nous réserverons, à ce sujet, une ou deux causeries spécialement destinées aux mamans pour les soins à donner, en est ordre d'idées, à leurs enfants; car il existe, sur ces points, nombre d'erreurs et de préjugés à combattre et de vérités salutaires à propager; nous vous le montrons bientôt.



... LE D^r BLAU

« Aux premières heures de la nouvelle année, je me dois, obéissant à une aimable coutume, de vous présenter, chers lecteurs, mes vœux sincères et cordiaux.

« Que peut donc souhaiter un médecin? « En premier lieu, à chacun d'entre vous : la santé. Puisse la souffrance fuir votre foyer. Puisse aussi l'inquiétude et l'incertitude de la maladie s'éloigner de votre toit.

« A tous aussi : vœux de bonheur... Que dans un monde ayant recouvré la Raison, chacun reprenne sécurité et joie de vivre dans la Paix.

« Ainsi, vous VIVREZ l'année 1951... « Mais pour vous, Cheminots de France, j'ajoute ces pensées : Maintenez cet esprit de corps, cette ardeur qui vous honorent; main dans la main, tous, faites la chaîne... Vivez les uns POUR les autres, les uns PAR les autres.

« Obéissant à cet ultime souhait, des milliers de cheminots, le soir, en famille, liront et méditeront les nouvelles, les conseils de leur mailleur et de leur plus fidèle ami : « NOTRE MÉTIER ».



(Clichés Dubruille).

... JEANNINE VAN SCHOOR

Mesdames et chères lectrices de la « Page du Foyer », je vous souhaite une bonne année.

Et quand je forme ce vœu, à votre intention, c'est à votre vie de ménagère, de mère de famille que je pense, souhaitant en voir s'échapper les soucis, les difficultés qui la compliquent.

Je voudrais que, dans le berceau de la nouvelle année, une bonne fée, comme celle des contes d'autrefois, dépose ses présents, et fasse, d'un coup de baguette magique, surgir, réel, ce rêve qui luit en nous toutes comme un mirage : l'appartement spacieux et confortable, ou la maisonnette douillette, la cuisine moderne, la machine à laver électrique, l'aspirateur, etc.

Le beau rêve !... Peut-être l'année 1951 le réalisera-t-elle ?

Il faut toujours, n'est-ce pas, accepter aveuglément les bonnes nouvelles, surtout un premier de l'an.

Mais revenons à votre page féminine, à ce petit coin du « Foyer », égaré parmi les locomotives. Elle a essayé, bien modestement, de vous aider par quelques recettes, quelques aperçus d'arts ménagers.

Elle continuera, chères lectrices, s'efforçant de toujours faire mieux, arrivant, peut-être de temps à autre à vous rendre service.

C'est son vœu le plus profond.



... LE D^r MICHAUD

« Cheminots, mes amis, « Je vous souhaite une heureuse année! » Que de fois allons-nous le dire et l'entendre, pendant quelques jours, cette petite phrase rituelle, et sans y prêter bien d'attention.

« Elle mérite réflexion, cependant. Car il serait beau de ne pas voir-là seulement une aimable coutume, une formule banale et vague, mais de faire en sorte que ce souhait soit exact. Et nous le pouvons, bien souvent, si nous nous efforçons, chaque jour, d'être le meilleur possible dans notre travail et dans notre famille, d'être sévères pour nous-mêmes et indulgents pour les autres. Ainsi contribuerons-nous vraiment à répandre le bonheur parmi nous. N'oubliez pas non plus que la santé est la clé du bonheur; et votre santé est votre vie. Soyez prudents dans votre travail, vous ne le serez jamais assez. Soyez rigides dans votre vie familiale. Enfin continuez à aimer et à faire aimer votre beau métier, aujourd'hui, comme hier, au service du pays.

« Voilà les vœux que forme l'un de vos médecins, l'un des vôtres. »



... LE D^r SCHWEISGUTH

« Parmi les lecteurs de « Notre Métier », c'est aux parents que j'ai eu l'occasion de m'adresser. J'espère leur avoir donné quelques-uns des renseignements ou des conseils qui sont le plus souvent demandés au médecin d'enfants par les parents. Je souhaite continuer et serais particulièrement heureuse de recevoir des lecteurs des critiques ou des suggestions concernant les sujets de pédiatrie qu'ils aimeraient voir traiter dans ces très brefs articles. Je leur dis tous mes meilleurs vœux pour l'année qui s'ouvre et je leur souhaite tout spécialement de n'avoir jamais à rencontrer un médecin... autrement que pour un conseil préventif. »

... M. FUSELIER

« Puisqu'il est de bon ton de finir l'année et commencer l'autre en se souhaitant mutuellement beaucoup de bonnes choses, je ne veux pas y failir et j'espère que 1951 vous apportera le bonheur et la santé (celle des dents comprise).

« Mais, me diriez-vous, si ce vœu se réalisait vous n'auriez plus de malades! C'est juste, et depuis que les hommes se souhaitent une santé meilleure, les chirurgiens, les médecins et les chirurgiens-dentistes auraient depuis longtemps changé de métier, faute de patients. Nous n'en sommes, hélas! pas encore là, et je pense que cette année nouvelle vous verrons fort nombreux dans nos salons ou salles d'attente.

« Et les uns, pour ne penser à rien, liront des magazines vieux de plusieurs mois; les autres, en attendant leur tour, songeront, avec un peu d'apprehension, aux empreintes désagréables, aux fraissages sensibles, avec ce que vous appelez « notre roulette », et, enfin, aux piqûres, que vous n'aimez pas du tout.

« Mais avez-vous pensé que vous pourriez, dans une certaine mesure, atténuer toutes ces petites misères? Il vous en coûtera si peu : quelques minutes chaque jour, une brosse et un tube de dentifrice. Matin et soir, après les repas, frottez donc énergiquement dents et gencives et ce petit ennui vous épargnera bien des maux. Mais certains vont me dire qu'il est trop tard. C'est parfois vrai, hélas! mais alors pensez à vos enfants, même tout petits. On vend d'adorables petites brosse, et même du dentifrice qu'ils peuvent avaler sans aucun danger. Apprenez-leur, par jeu, à se frotter les dents; ils en prendront l'habitude et, plus tard, le feront aussi naturellement que de se laver les mains et le visage. Devenus grands, ils vous en seront reconnaissants; et, croyez-moi, ce temps passé ne sera pas perdu.

Chirurgien-dentiste,
Chef du centre dentaire
de la « Protection Mutuelle ».

notre
MÉTIER

L'HERODOMADAIRE
DE LA VIE DU RAIL
11, RUE DE MILAN
— PARIS 9^e —

RÉDACTION : TRI. 82-89
ADMINISTRATION : TRI. 06-75
PUBLICITÉ : TRI. 06-75
ABONNEMENTS : TRI. 06-76

ABONNEMENTS ANNUELS PAR POSTE :

FRANCE : 750 fr.
ou compte postal 2118-74 PARIS

BELGIQUE ET LUXEMBOURG : 150 fr.

ou compte (chèque postal) 6002-63
BRUXELLES « Notre Métier »,
11, rue de Milan, PARIS (9^e).

SUISSE : 12 fr.

ou compte postal GENEVE I-801.

« Notre Métier », 11, rue de Milan, PARIS (9^e).

CANADA : 4 \$

M. J. Howe, « Notre Métier », 5717
N. Ave. de Québec, Montréal, PQ.

Meilleurs vœux 1951

... Nous souhaitons nos correspondants et nombreux abonnés.

Merci à tous ces chers amis. C'est grâce à leur dévouement que « Notre Métier » a pu équilibrer ses dépenses et recettes en 1950.

Au travail et bon courage pour tous ! Nous équilibrerons aussi en 1951 !