

# SNCF Notre Métier

Hebdomadaire d'information professionnelle et sociale des cheminots de France

Photo KEYSTONE



## GÉNÉROSITÉ BELGE...

Cette famille de Liège reconduit son " filleul " français à la gare des Guillemins d'où part le train spécial rapatriant notre dernier contingent d'enfants ayant séjourné dans des familles belges. La plupart de nos petits reviennent, comme celui-ci, chargés de précieux colis... Généreuse Belgique!

## Une opération de relèvement

Le 27 décembre 1945, par suite d'une aiguille défectueuse, la machine 231.707 du dépôt de Rouen-Martinville, s'engagea en gare de Clères, sur le cul-de-sac de sécurité. Ce dernier, terminé par un butoir, surplombé d'une dizaine de mètres, la route qui passe sous les voies principales a cet endroit.

Le 231.707, après avoir démonté le butoir, dévêla la pente rapide du remblai et se retourna presque complètement sur son corps cylindrique. La rupture de la conduite générale du train avait permis l'arrêt avant la chute sur la route; la machine resta retournée et fort inclinée, simplement soutenue à l'arrière par la partie supérieure de l'abri en contact avec le sol et à l'avant par l'écran pare-tour, côté droit, fortement appuyé sur la crête du mur oblique du pied droit de l'entrée du pont. Entre ces deux points aucune terre ne soutient la locomotive. Le relèvement du tender, du fourgon et d'un autre véhicule s'opéra normalement, celui de la machine demanda des travaux préliminaires importants, en particulier, la construction d'une voie spéciale et d'un carreau de 5.000 traverses pour amener une grue au-dessus de la route de façon à soulever la 231.707 par l'avant; une deuxième grue, installée à l'extrémité de la voie de cul-de-sac de la gare de Clères, étant nécessaire pour la soulever par l'arrière.

La machine fut d'abord levée horizontalement et rapprochée du remblai des voies principales. La grue au-dessus de la route fut retirée pour permettre le ripage de la voie et son utilisation avec une portée de flèche acceptable. La 231.707 à nouveau rapprochée fut retournée sur un lit de traverses préparé à l'avant de remblai. Il ne restait plus qu'à la soulever à hauteur de la plate-forme de la gare, construire un carreau et une voie sous elle avant de la retirer de sa fâcheuse position.

Ces délicates opérations, dont nos photographies donnent un aperçu fidèle, ont été



Ci-contre : Le dépôt de Chambéry fête la réparation de la dernière des locomotives avariées par fait de guerre.

ménées à bien par les équipes des grues de 54 t, du dépôt de Batignolles et de 50 t, du dépôt de Montrouge.

## Chronique de la Semaine de Solidarité (suite)

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

— **Les services du D.O. en Allemagne**, qui par un magnifique effort ont pu atteindre le très beau chiffre de 1.875 010 fr.

— **La gare de Sable**, où une fête, soixantante personnes et ses 17 valeurs, 95 000 fr.

— **La gare de Bréhan**, dont les manifestations ont permis également une recette de 80 000 fr.

— **La gare de Brételles** (1) agents qui ont réalisé avec un bénéfice de 21 000 fr.

— **L'atelier de Tannay**, qui a reçu le 10 mai 1946, d'une locomotive allemande n° 4, ainsi, à venir la semaine de 8.500 fr.

— **La Comrie de Rodex**, qui a ramassé la recette importante de 94 415 fr. dont 33 795 fr. pour une locomotive. Grâce à l'apport d'équipe et l'initiative de tous les agents de services locaux, un bon train moussé et une bonne entrée de jeu ont été organisés dans le hall des arrivées P.V. aménagés en conséquence.

— **La petite station de Buzerol-Duhamel**, qui a reçu la somme de 14 520 fr.

## Une fête au dépôt de Chambéry

Le samedi 3 août dernier, le personnel du dépôt de Chambéry était en fête. L'atelier du dépôt livrait en effet, complètement réparé par ses soins, la 161.BE.7, dernière de ses locomotives avariées par fait de guerre.

..\*

Il faut dire qu'en voyant le dépôt après le bombardement du 26 mai 1944, chacun avait eu la claire vision du désastre et l'impression que de nombreuses années seraient nécessaires pour l'effacer. Bâtements et matériel, tout avait été atteint et certaines installations étaient irrémédiablement endommagées. A ces destructions, il fallut ajouter les machines endommagées par la Résistance. La 161.BE.7 en est un des plus beaux exemples puisqu'elle avait été lancée par les patriotes en vue de faire écrouler une pile destinée à supporter le pont d'Argentine, que ces résistants venaient de faire sauter. Quelques chiffres précisèrent mieux l'étendue des dégâts à cette époque.

Sur 36 machines électriques, 25 étaient très gravement avariées, et sur 51 à valeur, 24 également gravement avariées. Quant aux installations, toutes avaient été atteintes; avec le magasin incendié disparaissant la totalité de nos pièces de rechange; les ateliers avec leurs toitures et leurs murs éventrés n'abritaient plus, ce qui n'est cruellement fait sentir dès les premiers froids.

..\*

Malgré les innombrables difficultés rencontrées, nos installations ont été restaurées et le matériel réparé.



Cependant, il restait encore la 161.BE.7. Le 12 février 1945, son relèvement fut entrepris et le 18 avril la locomotive était conduite à l'annexe de Saint-Jean-de-Maurienne. L'importance des dégâts était telle que la réparation allait nécessiter un travail jamais entrepris jusqu'alors: cette locomotive, qui a été entièrement démontée puis remontée et rééquipée a coûté 23.200 heures de travail et est demeurée 10 mois entre les mains de l'équipe chargée de lui redonner la vie; cette réparation était beaucoup plus malaisée que pour les autres machines, car l'ordre des travaux était modifié sans cesse par le manque de matériaux.

La cérémonie organisée à l'occasion de cette remise en service a eu pour cadre l'atelier électrique du dépôt, aristement décoré pour la circonstance. Elle était présidée par M. le Préfet de la Savoie, M. le Maire de Chambéry et MM. les Ingénieurs des trois services. Y assistaient également diverses personnalités des services locaux de la S.N.C.F., du service médical et du service social.

Aussitôt après l'exécution du chant « Les Alouettes » par la fanfare du dépôt et par les apprentis, M. Cellas, Chef d'Etablissement, monta sur la plate-forme avant de la 161.BE.7, pour souhaiter la bienvenue aux personnalités présentes, les remercier et exprimer aux agents sa satisfaction et sa fierté pour le travail accompli.

M. Charbon, ouvrier, prit ensuite la parole au nom du personnel pour rendre hommage à ses camarades tombés dans la lutte pour la libération du pays et lancer un appel pour l'accroissement de la production.

Enfin après avoir rappelé les épreuves subies par le dépôt et le matériel, M. Muller, Chef de dépôt Atelier, commanda au Chef de brigade d'ouvriers qui avait dirigé l'équipe de réparations, de rompre le dernier lien qui rattachait encore la machine à l'atelier, cependant que retentissaient les acclamations à la Marseillaise.

Dans son allocution, M. le Préfet félicita les cheminots qui, après avoir donné leur sang pour la libération de leur pays, se produisent non moins généreusement pour sa reconstruction.

Ci-contre : La 231-707 du dépôt de Rouen-Martinville retournée presque complètement sur son corps cylindrique et ci-dessous...



...deux des phases de son délicat relèvement.





LIEGE

NAMUR

POUR les JEUNES

## RETOUR DE PARIS BELGIQUE

Cher enfant,

Il serait à souhaiter que tes parents te suivissent, pour plus tard, cette page de « Notre Météor », qui évoque ton retour en Belgique.

Tu éprouves certes le sentiment d'avoir été très choyé et gâté là-bas. Tu t'as attendu donc par les tiens, qui ont vu leur revenant un enfant rigolant, joyeux, proprement vêtu et chargé, par surcroît, de précieux colis. Cependant, tu es encore bien jeune pour pouvoir apprécier pleinement le poids du geste de solidarité inouïement noble dont tu es l'heureux bénéficiaire. « Notre

Il serait bien ingrat de ne pas dédier aujourd'hui cette page entière à nos amis, les cheminots belges du « Comité d'Entrée en faveur des enfants de Cheminots français », organisme qui vient précisément de tant faire « pour nos jeunes ». Voici donc, à ce sujet, une lettre ouverte que « Notre Météor » adresse, non pas à nos vaillants amis belges (ils sont extraordinaires et se fâchent dès qu'on veut les remercier), mais à chacun des quelque 6 000 jeunes de la S.N.C.F. qui furent cet été leurs hôtes.

Météor » voudrait s'aider à garder le souvenir fidèle de ce que tu as vu et pu ressentir. Il serait tellement dommage, tellement injuste que tu oublies...

Rappelle-toi : un jour du début d'avril dernier, deux modestes cheminots de Liège sont venus à Paris et, conduits au siège du Comité National de Solidarité des Cheminots, voici ce qu'ils déclarèrent :

« Nous avons constitué un Comité d'entrée cheminote aux enfants de nos collègues français dont nous connaissons la pénible sous-alimentation présente. Notre Comité a déjà calculé d'importantes sommes pour vous envoyer des vivres, mais l'insécurité d'exporter nous ayant été refusée, nous voudrions y imposer à vos enfants pour qu'ils viennent manger en Belgique ces vivres qui ne peuvent franchir la frontière. »

Le soir, nos Liégéols rapportèrent contents : le C.N.S.C. s'était engagé à leur envoyer, pour le début de mai, un premier contingent de 300 enfants. Et chez eux aussitôt, la nouvelle de cette arrivée prochaine déchaîna le plus merveilleux enthousiasme. Le mouvement, purement légendaire d'abord, prit rapidement l'essor et devint mouvement wallon, puis mouvement national des cheminots belges. C'était à qui offrirait de recevoir un enfant de cheminot français.

Tout ce mouvement a été si bien conçu, lancé et contrôlé, avec un tel soin d'amitié pour la France, un tel sérieux et un tel dévouement, que cette campagne d'accueil a pu totaliser, à la fin de l'été, environ 6 000 mois de séjour, dont 80 % offerts dans des foyers wallons.

Rappelle-toi le jour de ton arrivée à tramphoto à en Belgique. De combats d'attention délicates t'aurait été entouré par nos amis, les convoyeurs belges, dès le départ de Paris-Nord ? Rappelle-toi le substantiel goûter à la gare-frontière d'Elquehennes, puis les vivants, les joyeux gestes de bienvenue des cheminots belges par le passage de ton train, enfin, à l'arrivée, le tendresse émue de tous les « parents et mère » venus, avec tous leurs proches, te chercher

et se faire fête en genre. Rappelle-toi les gâteaux, les soirs, les démonstrations affectueuses de justice cette famille, de ses amis et relations. Songe à la douceur des moments passés dans ces intérieurs belges assis, pimpants et fleuris à souhait, heureux convalescents de la bonne humeur et des versus mûrissés qui font les peuples forts. Rappelle-toi les promesses et distractions qu'un « effrit », les petites surprises dont tu fus comblé et dit-à qui tout cela te fut donné de grand cœur, parce que là-bas tu représentais tout simplement la France, cette France qui, dans l'énorme malheur de 1940, avait néanmoins su ouvrir tous grands ses bras aux Belges qui venaient alors se réfugier chez elle. Rappelle-toi encore ton voyage de retour en France, la mélancolie des dernières heures passées au sein de cette famille qui t'aimait si bien adopter et que tu aie pu quitter ses baisers, ses adieux mêlés de larmes, sur le quai de départ, en disant long sur la qualité de l'affection qu'ouvrent au jour l'ingénierie gentille française éveillée, tes efforts pour le bien sentir son esprit vif et primateur de bambin français. Et que dire des gestes généreux offerts par cette affection ? Ce n'est que plus tard que tu réalises vraiment ce que représentent ces énormes et précieux colis dont tu nous revins chargé et dans lesquels il n'y avait pas seulement des légumes, des vivres ou de menus friandises, mais aussi tout le cœur, tout l'attachement sincère des Belges pour nous, Français.

Où, rappelle-toi ce grand bonheur que tu as connu là-bas et trouve à ton tour les mots, les attentions qui proviennent que tu en disais dignes.

A ces « parents » mérités et qui t'ont suigné et fortifié, tu es permis d'écrire, de grandir en sagesse, de bien travailler en classe. N'oublie pas tes promesses, pense à eux, parle à eux souvent de la table familiale et, simplement, avec tout ton cœur, écris-leur la vérité, à savoir que tu ne les oublieras jamais.

Par toi, il faut qu'un jour puisse s'établir un nouveau courant, mais dans le sens Belgique-France cette fois. Cette année, nous te, nos frères de Belgique sans vergé, pleins à des jardins

pleins de sollicitude, nous emprunter un bouquet de délicates fleurs de France qui s'étalaient et qu'ils nous rendent aujourd'hui après les avoir, avec amour, ramassés et entourés des soins les plus vigilants.

Il faut qu'en retour nous invitons ces chers jardiniers dans notre beau jardin de France dont ils furent longtemps privés. Sans doute ne sommes-nous pas encore tout à fait en situation de les accueillir. Notre jardin est loin d'en avoir retrouvé tout son charme. Passer, le jour viendra où tu auras la joie de pouvoir accueillir chez toi les généreux enfants de cette Belgique chevronnée que nous aimons, nous aussi, avec passion.



C'est le départ, il faut se hâter de charger les colis et ils sont nombreux... Quelle tristesse de se quitter déjà ! On s'était si bien habitué.



Encore un qui n'a presque pas été gâté !



Marches-les-Dames... un court arrêt en pleine voie pour montrer le lieu où mourut et trépassa le roi Albert I<sup>er</sup>.



Et voici à l'équipe qui ramène le dernier train à Paris-Nord.

# Quelques précisions

Les premiers pas des nouveautés de la S.N.C.F. les 141 R américaines, leur succès dans le cercle de famille ont été relatés par *Notre Mérite* (1).

Une des innovations les plus apparentes dont sont dotées ces machines est leur équipement pour la chauffe mécanique et automatique. Le chauffeur Thyry nous a déjà fait part des avantages remarquables du « Stoker » : simplicité de conduite, souplesse de chauffe et surtout suppression de tout effort physique.

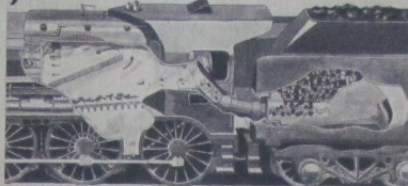
Nous croyons intéressant pour nos lecteurs de revenir sur ce point.

En quoi consiste donc la « chauffe mécanique et automatique » d'une chaudière ? A transporter le combustible par un moyen mécanique, en temps voulu et en quantité convenable, dans le tender jusqu'au point précis de la grille où il est nécessaire.

Comment est réalisé sur nos locomotives ? Au moyen d'un équipement spécialement installé entre le tender et le foyer et dont l'ensemble a conservé jusqu'à l'appellation d'origine étrangère « stoker », c'est-à-dire traduite latéralement en terme de métier, « chauffeur ».

## DESCRIPTION ET FONCTIONNEMENT DU « STOKER »

En quoi consiste le stoker des machines les plus récentes, les 141 R ? Sous la toiture à charbon du tender, aménagée en trémie suivant son axe longitudinal, une auge démi-



# sur LE STOKER

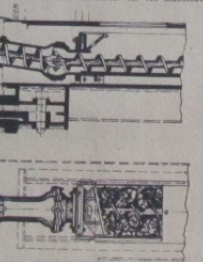
Le dispositif installé sur les 141 R est entièrement extérieur au foyer, la table étant, en quelque sorte, à cheval sur le cadre de la porte.

A noter que, dans un autre modèle de stoker, le conduit d'amenée du charbon débouche à l'intérieur du foyer en traversant la grille et la table de distribution est entièrement dans le foyer entre la grille et le bas de la porte. Il est alors nécessaire de prévoir l'installation contre l'action des flammes par un entourage en éléments de grille verticaux entre lesquels s'infiltre, un courant d'air.

Les vis d'entraînement du charbon sont mues par un petit moteur à vapeur indépendant à deux cylindres horizontaux. L'axe de la vis se fait par un engrenage à l'arrière, sous le tender.

C'est donc uniquement la vitesse de ce moteur commandant la rotation de la vis qui détermine la quantité de charbon fournie sur la grille.

L'installation du stoker sur les machines



ne nécessite pas de grosses modifications ; travaux de tôlerie pour la suite à charbon et les cendriers, modifications de la porte du foyer, de la voûte et des barreaux de grille.

## AVANTAGES TECHNIQUES DU « STOKER »

Parmi les avantages d'ordre technique qu'offre la chauffe au stoker, signalons qu'elle permet :

— une égale répartition du charbon sur la grille (taux de combustion uniforme) ; rendre plus difficile la formation massive au locale de mâcheflats qui abaissent le rendement de la machine et empêchent les longs parcours ;

— une chauffe avec une faible épaisseur de combustible, facilitant le tirage, permettant de mieux brûler les menus légers et

les hydrocarbures, évitant le « taton » épais à l'arrière ;

— d'éviter l'ouverture en marche de la porte de foyer, extrêmement nuisible à la combustion, au tirage et à la tenue des tôles du foyer ;

— de suivre avec souplesse et sans effort de la part du chauffeur les variations de vaporisation qu'exige la conduite économique d'un train selon les profils parcours.

## QUE DEVIENT LE TRAVAIL DU CHAUFFEUR ?

Quel est, dans ces conditions, le travail du chauffeur ? Ouvrir plus ou moins la prise de vapeur du moteur selon la nécessité de « mettre plus ou moins de feu ».

Voici ce que la qualité du travail ? Les vieux chauffeurs diront : il ne suffit pas d'entourer le charbon, il faut en mettre peu, mais là où il faut. Le stoker est un chauffeur organisé. Il a prévu l'objection. Il a prévu son travail, ou plus exactement son foyer en cinq zones : des nervures au relief divisent en effet la table de distribution en cinq secteurs et dans l'axe de chacun d'eux souffle un jet de vapeur qui, par conséquent, couvre de charbon la seule partie du foyer délimitée devant lui par le prolongement des nervures ; secteur médian, secteurs latéraux gauche et droit, arrières gauche et droit (y compris le « coin », ces cauchemars du chauffeur débutant).

Chacun des jets est alimenté par un robinet, mais tous les cinq sont réunis en amont au même robinet central ; pour un même degré d'ouverture des robinets individuels, la seule manœuvre de la prise de vapeur centrale donne ainsi un taux d'arrosage uniforme. Veut-on forcer momentanément dans un secteur ? Il suffit d'ouvrir un peu plus le robinet correspondant.

Et vice à dire que le chauffeur s'a plus envie à faire dans son foyer ? Thyry a répondu qu'il fallait bien y jeter de temps en temps un coup d'œil et un coup de grille. Certinement, car aucune des créations matérielles de l'homme ne saurait être parfaite. Il a beau inventer et aller jusqu'à donner son nom de « chauffeur » à un appareil mécanique, celui-ci ne sera jamais que son dieu, son roi inférior.

Le chauffeur devra donc encore intervenir avec toute sa vigilance et son intelligence pour pallier les imperfections inévitables.

## NECESSITE DU « STOKER » EN AMERIQUE

Les premiers essais de chauffe mécanique sur les locomotives datent, en Amérique, de 1900. Pourquoi avoir attendu en France jusqu'à maintenant pour entrer dans cette voie ? C'est surtout dans les conditions d'exploitation des chemins de fer et dans la complexité du trafic à assurer que se trouvent les éléments de la réponse.

Compte tenu de ses grands espaces, de la nécessité de faire, dès l'origine, des trains très lourds et de longs parcours sans escale, l'Amérique s'est trouvée bien plus tôt que la France dans l'obligation de construire des machines à grande vitesse de grande puissance des conduire en « bascule ». La chauffe à la pelle y a bien plus vite atteint les limites humainement admissibles de l'effort à demander à un chauffeur. Nos petits parcours entre rails de machines, nos charges relativement faibles, comparativement à la puissance des machines, à cause du peu de longueur de nos trains, notre répugnance à la mise en bascule, nos possibilités d'effort des mélanges judicieux de charbon, nos machines à surface de grille inférieure à 4 m<sup>2</sup> par nos foyers courts, rendaient le travail encore possible.

Ces essais pratiques, suivis de réalisations, avaient cependant été effectués bien avant la guerre, dès 1917, par exemple, sur le Réseau du Nord (machines Pacific et 150 B). Peu avant la guerre, la S.N.C.F. adapta la chauffe mécanique aux locomotives 141 P et 140 P dont elle avait décidé la construction. Depuis, les problèmes y prirent toute leur importance en France par suite de l'évolution profonde des conditions de transport ; parcours plus longs, trains plus lourds nécessitant des machines de plus en plus puissantes, charbon de moins bonne qualité ou de moins grande quantité par ses exigences de la chauffe à la pelle.

## LE POINT DE VUE DE NOTRE ECONOMIE NATIONALE

Insistons sur un dernier point, qui intéresse tout particulièrement l'économie nationale :

La chauffe à la pelle dans les grands foyers demande, pour rester dans les limites de l'effort humain possible, des charbons de très bonne qualité, ou tout au moins, correctement mélangés au préalable. Or, le « stoker » permet de brûler des charbons sans beaucoup moins recherchés que les charbons à coke qu'il vaut mieux réserver à la métallurgie et au gaz.

A la suite des nombreux essais et relevés de consommation effectués avant la guerre par le Nord avec des 140 P, il avait été reconnu que les câblés gras et flambeaux donnaient les meilleurs résultats, tant au point de vue conduite de la chauffe qu'au point de vue prix de revient. Les difficultés d'obtention de ces combustibles, par ailleurs très demandés, surtout les gras, nous ont amenés à reprendre des essais avec les 141 R et des tout-rouants américains. Ces combustibles ont permis une production de vapeur très suffisante, sans modification sensible de la consommation.

Mais pour cela, il est essentiel de marcher avec un feu très mince et très régulièrement réparti ; on arrive ainsi à avoir une combustion presque instantanée permettant de proportionner constamment la vaporisation à la demande de puissance, sans stock sur la grille, un peu comme avec les machines chargées au « fuel oil », dont nous parlions dans un précédent article.

(1) Voir les nos 274 et 275 de mars 1946 et 276 et 277 avril 1946.

**Cheminols,**  
abonnez-vous !

★

Vous recevrez un service personnel de « Notre Mérite ».

★

Vous recevrez un service personnel de « Notre Mérite ».

★

TARIF MEMBRE

à 15 fr. pour les 141 R (hors un matériel tout-rouant).

★

à 4 fr. pour les autres de famille, le gruité étant versée au profit de « Notre Mérite ».





# Le point de vue du CLENT

## LES ACCÉLÉRÉS DES TRAINS DE VOYAGEURS

La libération du territoire vers la Belgique, dans le moindre délai, des buts suivants :

— Rapprochement, sur les itinéraires prévus, de la voie et des installations de sécurité permettant d'exploiter les vitesses limitées à 120 km/h ;

— Remise en état des installations des quais pour pouvoir satisfaire aux besoins de la clientèle dans des conditions sensiblement équivalentes à celles de 1939 ;

— Restauration d'un service de trains de voyageurs, soit les horaires, placés sur la base d'une vitesse de croisière voisine de 120 km/h, ou sur les gares principales, permettant d'assurer avec les grandes villes des relations assez rapides et aussi confortables qu'en 1939 ;

Au fur et à mesure de l'achèvement des travaux de reconstruction des ouvrages d'art, le S.N.C.F. s'est efforcé de donner satisfaction aux besoins de la clientèle, mais, jusqu'ici, grâce à une réduction de force tracta, au-delà de transporter le maximum de voyageurs, elle n'avait pu s'acquiescer suffisamment du confort et de rapidité



Bien que le service voyageurs ne doive trouver son assise définitive par un avenir incertain, ce n'est qu'en 1948, il convient de signaler l'œuvre importante franchie du 7 octobre 1946 dans l'amélioration générale des transports voyageurs. A cette suite, sans désemparer, supplémentaires de parcours de trains, seront réalisés simultanément :

— une diminution sensible des durées de trajet, en phase en service de circuits voyageurs de 1<sup>re</sup> classe sur les principales relations de nuit ;

— un régime nouveau — encore inappliqué — en vue facile ou moyennement — dans le desserte des lignes secondaires et des barreaux des grandes villes ;

Au 7 octobre 1946, on offre par 1.675 ouvrages d'art détruits en octobre 1944, 2.000 seront reconstruits dont 1.130 à titre définitif et 1.360 à titre provisoire ;

— 1.600 km. de voies principales détruites, 1.300 km. seront réalisés ;

— 3.300 bâtiments de gare détruits, 1.870 seront réalisés, 1.171 seront reconstruits en définitif et 960 seront reconstruits provisoirement ;

— L'entretien des voies qui n'avait pas pu être assuré correctement depuis 6 ans a été repris en 1946 et poursuivra au cours du printemps et de l'été 1946, au façon à pouvoir réduire au strict minimum les ralentissements sur les grandes artères ;

— La reprise des ralliements qui est passé par un maximum au cours de l'été 1946 accuse une réduction de 35 % environ sur les principales artères au 7 octobre 1946, en particulier sur les artères suivantes :

— Paris-Bruxelles : 35 en 1946 contre environ 50 en 1945 ;

— Paris-Strasbourg : 1945 en 1946 contre 12 à 15 en 1945 ;

— Paris-Bâle : 37 en 1945 contre 15 au 7 octobre 1946 ;

— Paris-Toulouse : 35 en 1945 contre 8 au 7 octobre 1946 ;

Grâce à l'amélioration de son parc de matériel voyageurs, le S.N.C.F. a pu, au fur et à mesure de ses disponibilités, solliciter d'une manière plus rationnelle le service à assurer par ses trains de grand parcours et établir des relations rapides

pour les voyages à grande distance et les relations express desservant les diverses gares du parcours.

La réalisation des trains à quatre ou trois au minimum les moins d'arrêts dans les gares en tenant compte le plus exactement possible du travail à effectuer avant le service des voyageurs, des bagages et de la police, de réduire peu à peu les ralentissements que certains voyageurs trouvaient gênants à nos services précédents et de servir parfois, dès le 7 octobre prochain, aux stations restreintes du service de 1939 ;

— Par un régulier campagne menée sur l'ensemble de la S.N.C.F. pour le respect des horaires des trains de voyageurs au cours de l'été de 1946, une répétition de la circulation aux liaisons ouest-côté de 1939 à 615 ouvrages ; il est ainsi que pour les trains rapides et rapides le pourcentage des trains en retard de plus de 15 minutes a été de 5 % en juillet 1946 au lieu de 7 en juillet 1939 ;

— En ce qui concerne les réductions de durée de trajet, les quelques exemples ci-après font apparaître les améliorations qui seront apportées sur les principales relations :

### 1° Trains rapides

Les temps de parcours de ces relations rapides sont les suivants : au 1<sup>er</sup> octobre 1946, soit également sur les trains Paris-Strasbourg et Paris-Nord, soit sur le substitut émuque des ralliements à la traversée d'ouvrages provisoires :

— Entre Paris et Strasbourg, la durée des parcours était de 4 h. 25 au 1<sup>er</sup> mai 1939 et de 6 h. au 6 mai 1946. Elle sera de 5 h. 40 à partir du 7 octobre 1946 ;

— Entre Paris et Lille, le temps de parcours était de 2 h. 30 en 1939 et de 3 h. 25 au 6 mai 1946. Elle sera de 2 h. 23 à partir du service d'octobre prochain ;

— Entre Paris et Lille, les temps, soit respectivement de 2 h. 30 en 1939, 3 h. en mai 1946 et 2 h. 38 à partir d'octobre ;

— Entre Paris et Bordeaux, les temps caractéristiques sont de 5 h. 27 en 1939, 6 h. 38 en mai 1946 et 6 h. à partir d'octobre ;

— Entre Paris et Lyon, les temps sont de 5 h. 30 en 1939, 6 h. 25 en mai 1946 et 5 h. 25 à partir d'octobre ;

### 2° Autres trains

De substantielles améliorations sont également apportées sous les principales sont mentionnées ci-après :

— Entre Paris et Strasbourg, le gain réalisé est de 0 h. 11 (1 h. 30 au 7 octobre au lieu de 1 h. 41 au 1<sup>er</sup> mai 1946, En 1939, 1 h. 55) ;

— Entre Paris et Bâle, le temps gagné s'élève à 0 h. 15 (1 h. 15 au lieu de 1 h. 30) ;

— Entre Paris et Lille, le temps gagné s'élève à 1 h. 40 (2 h. 30 au lieu de 4 h. En 1939, 4 h. 40) ;

— Entre Paris et Bordeaux, le temps gagné s'élève à 0 h. 30 (1 h. 45 au lieu de 2 h. 15) ;

— Entre Paris et Brest, le gain est de 0 h. 53 (1 h. 08 au lieu de 1 h. 61) ;

— Entre Paris et Tennes, le gain est de 1 h. 10 (1 h. 40 au lieu de 2 h. 50) ;

— Entre Paris et Marseille, le gain est de 1 h. 12 (1 h. 05 au lieu de 2 h. 17) ;

— Entre Paris et Nantes, le gain est de 2 h. 27 (1 h. 30 au lieu de 1 h. 57) ;

De tels résultats obtenus, les efforts fournis par le personnel de tous les services, nos études que ces efforts seront poursuivies de façon à revenir aussi rapidement que possible aux durées de trajet d'avant-guerre et même, dans certains cas, à les diminuer ;

Toutefois, il convient de ne pas perdre de vue qu'il s'agit de quelques heures qui ne seront appliquées que la clientèle que s'ils sont respectés ;

Tous les chemins auront force en sorte que les trains à l'heure ;



13) Certains ralliements sont d'ailleurs, en l'absence de voyageurs, d'ailleurs ;

## NOS LOGEMENTS

( suite de la page 5 )

### Pour les agents de Matières :

— au re-douchée, une cuisine et une salle à manger, dont les dimensions sont celles des Indiques, communiqué avec un salon-bureau de grandeur analogue ;

— à l'étage, au moins trois chambres à coucher, dont une de bain, un dortoir et un grenier ;

— au re-douchée, vestibule, cuisine, salle à manger, salon et une chambre pour servir de bureau ;

— à l'étage, en principe, quatre chambres, salle de bains, chambre de bain, débarras, garage ;

Ces logements seront être pourvus du chauffage central, le salon comportant une cheminée murée décorative, les autres chambres étant simplement munies d'un conduit à feu ;

Ces logements doivent comporter, outre les autres installations annexes, une remise pour servir de parking ;

### L'ALIMENTATION EN EAU ET EN COURANT ÉLECTRIQUE

L'habitant doit pouvoir disposer de l'eau courante sous-pression dans la cave, la cuisine, la salle d'eau, le WC, le cabinet de toilette et sur les lavabos des chambres à coucher ;

Le lavatoire du biberon pourvus d'un ballon rechargeur permet de faire couler l'eau chaude sur l'eau de la cuisine, dans la salle d'eau ;

Les autres installations d'hygiène des chambres, et dans le cabinet de toilette, sont : l'éclairage, un radiateur situé dans la salle à manger voisine ;

Des prises de courant doivent faciliter, dans chaque pièce, l'utilisation des appareils électriques, tels que, le fer électrique, machine à coudre ou à laver, radio, réfrigérateur, etc. ;

Les appareils doivent être, pour l'usage, la possibilité d'arrêter et de distribuer le courant force autorisés d'alimenter une cuisinière électrique un ballon d'eau chaude, un ou plusieurs radiateurs moulins ou à eau d'acier, etc. ;

### LES REVÊTEMENTS DES SOLS

Les revêtements de bois à panneaux sans joints à la base de produits magnésiens sont interdits, car ils ne donnent guère, à l'usage, satisfaction dans un logement, surtout lorsqu'ils sont fréquemment mouillés par une humidité anormale ;

Les sols du vestibule d'entrée, de la cuisine, des W.C., des cabinets de toilette et salle de bains doivent être constitués par un carrelage solide et décoratif, avec plinthe à gorge sur les bords pour permettre leur usage facile à grande eau ;

Le sol de la salle d'eau, ou d'un dortoir pour faire sa toilette et prendre une douche, sera à constituer, le moins possible, avec un carrelage en bois, mais solide, aisément lavable, avec plinthe à gorge au pied des murs ;

Etant donné les différences de

hauteurs d'approvisionnement en matériaux, on devra se contenter, provisoirement, d'un solide revêtement en ciment ;

Les sols de la salle à manger, des chambres à coucher et du peller d'étage, doivent être constitués par un parquet ; il n'est pas possible de songer à utiliser d'autres matériaux dans une construction définitive, sauf exceptions locales, par exemple dans le cas d'habitants de la région ;

Le parquet de la salle à manger, qui constitue le véritable salon familiale, doit en être en chêne ; celui des autres pièces doit être en chêne ou en chêne clair, sauf exceptions locales, par exemple dans le cas d'habitants de la région ;

Le parquet de la salle à manger, qui constitue le véritable salon familiale, doit en être en chêne ; celui des autres pièces doit être en chêne ou en chêne clair, sauf exceptions locales, par exemple dans le cas d'habitants de la région ;

Le parquet de la salle à manger, qui constitue le véritable salon familiale, doit en être en chêne ; celui des autres pièces doit être en chêne ou en chêne clair, sauf exceptions locales, par exemple dans le cas d'habitants de la région ;

Le parquet de la salle à manger, qui constitue le véritable salon familiale, doit en être en chêne ; celui des autres pièces doit être en chêne ou en chêne clair, sauf exceptions locales, par exemple dans le cas d'habitants de la région ;

Le parquet de la salle à manger, qui constitue le véritable salon familiale, doit en être en chêne ; celui des autres pièces doit être en chêne ou en chêne clair, sauf exceptions locales, par exemple dans le cas d'habitants de la région ;

Le parquet de la salle à manger, qui constitue le véritable salon familiale, doit en être en chêne ; celui des autres pièces doit être en chêne ou en chêne clair, sauf exceptions locales, par exemple dans le cas d'habitants de la région ;

Le parquet de la salle à manger, qui constitue le véritable salon familiale, doit en être en chêne ; celui des autres pièces doit être en chêne ou en chêne clair, sauf exceptions locales, par exemple dans le cas d'habitants de la région ;

Le parquet de la salle à manger, qui constitue le véritable salon familiale, doit en être en chêne ; celui des autres pièces doit être en chêne ou en chêne clair, sauf exceptions locales, par exemple dans le cas d'habitants de la région ;

Le parquet de la salle à manger, qui constitue le véritable salon familiale, doit en être en chêne ; celui des autres pièces doit être en chêne ou en chêne clair, sauf exceptions locales, par exemple dans le cas d'habitants de la région ;

Le parquet de la salle à manger, qui constitue le véritable salon familiale, doit en être en chêne ; celui des autres pièces doit être en chêne ou en chêne clair, sauf exceptions locales, par exemple dans le cas d'habitants de la région ;

Le parquet de la salle à manger, qui constitue le véritable salon familiale, doit en être en chêne ; celui des autres pièces doit être en chêne ou en chêne clair, sauf exceptions locales, par exemple dans le cas d'habitants de la région ;

Le parquet de la salle à manger, qui constitue le véritable salon familiale, doit en être en chêne ; celui des autres pièces doit être en chêne ou en chêne clair, sauf exceptions locales, par exemple dans le cas d'habitants de la région ;

Le parquet de la salle à manger, qui constitue le véritable salon familiale, doit en être en chêne ; celui des autres pièces doit être en chêne ou en chêne clair, sauf exceptions locales, par exemple dans le cas d'habitants de la région ;

Le parquet de la salle à manger, qui constitue le véritable salon familiale, doit en être en chêne ; celui des autres pièces doit être en chêne ou en chêne clair, sauf exceptions locales, par exemple dans le cas d'habitants de la région ;

Le parquet de la salle à manger, qui constitue le véritable salon familiale, doit en être en chêne ; celui des autres pièces doit être en chêne ou en chêne clair, sauf exceptions locales, par exemple dans le cas d'habitants de la région ;

Le parquet de la salle à manger, qui constitue le véritable salon familiale, doit en être en chêne ; celui des autres pièces doit être en chêne ou en chêne clair, sauf exceptions locales, par exemple dans le cas d'habitants de la région ;

Le parquet de la salle à manger, qui constitue le véritable salon familiale, doit en être en chêne ; celui des autres pièces doit être en chêne ou en chêne clair, sauf exceptions locales, par exemple dans le cas d'habitants de la région ;

Le parquet de la salle à manger, qui constitue le véritable salon familiale, doit en être en chêne ; celui des autres pièces doit être en chêne ou en chêne clair, sauf exceptions locales, par exemple dans le cas d'habitants de la région ;

Le parquet de la salle à manger, qui constitue le véritable salon familiale, doit en être en chêne ; celui des autres pièces doit être en chêne ou en chêne clair, sauf exceptions locales, par exemple dans le cas d'habitants de la région ;

Le parquet de la salle à manger, qui constitue le véritable salon familiale, doit en être en chêne ; celui des autres pièces doit être en chêne ou en chêne clair, sauf exceptions locales, par exemple dans le cas d'habitants de la région ;

Le parquet de la salle à manger, qui constitue le véritable salon familiale, doit en être en chêne ; celui des autres pièces doit être en chêne ou en chêne clair, sauf exceptions locales, par exemple dans le cas d'habitants de la région ;

Le parquet de la salle à manger, qui constitue le véritable salon familiale, doit en être en chêne ; celui des autres pièces doit être en chêne ou en chêne clair, sauf exceptions locales, par exemple dans le cas d'habitants de la région ;

Le parquet de la salle à manger, qui constitue le véritable salon familiale, doit en être en chêne ; celui des autres pièces doit être en chêne ou en chêne clair, sauf exceptions locales, par exemple dans le cas d'habitants de la région ;

Le parquet de la salle à manger, qui constitue le véritable salon familiale, doit en être en chêne ; celui des autres pièces doit être en chêne ou en chêne clair, sauf exceptions locales, par exemple dans le cas d'habitants de la région ;

Le parquet de la salle à manger, qui constitue le véritable salon familiale, doit en être en chêne ; celui des autres pièces doit être en chêne ou en chêne clair, sauf exceptions locales, par exemple dans le cas d'habitants de la région ;

Le parquet de la salle à manger, qui constitue le véritable salon familiale, doit en être en chêne ; celui des autres pièces doit être en chêne ou en chêne clair, sauf exceptions locales, par exemple dans le cas d'habitants de la région ;

Le parquet de la salle à manger, qui constitue le véritable salon familiale, doit en être en chêne ; celui des autres pièces doit être en chêne ou en chêne clair, sauf exceptions locales, par exemple dans le cas d'habitants de la région ;

Le parquet de la salle à manger, qui constitue le véritable salon familiale, doit en être en chêne ; celui des autres pièces doit être en chêne ou en chêne clair, sauf exceptions locales, par exemple dans le cas d'habitants de la région ;

Le parquet de la salle à manger, qui constitue le véritable salon familiale, doit en être en chêne ; celui des autres pièces doit être en chêne ou en chêne clair, sauf exceptions locales, par exemple dans le cas d'habitants de la région ;

Le parquet de la salle à manger, qui constitue le véritable salon familiale, doit en être en chêne ; celui des autres pièces doit être en chêne ou en chêne clair, sauf exceptions locales, par exemple dans le cas d'habitants de la région ;

Le parquet de la salle à manger, qui constitue le véritable salon familiale, doit en être en chêne ; celui des autres pièces doit être en chêne ou en chêne clair, sauf exceptions locales, par exemple dans le cas d'habitants de la région ;

Le parquet de la salle à manger, qui constitue le véritable salon familiale, doit en être en chêne ; celui des autres pièces doit être en chêne ou en chêne clair, sauf exceptions locales, par exemple dans le cas d'habitants de la région ;

Le parquet de la salle à manger, qui constitue le véritable salon familiale, doit en être en chêne ; celui des autres pièces doit être en chêne ou en chêne clair, sauf exceptions locales, par exemple dans le cas d'habitants de la région ;

# Le fait réduire

## LES AVARIES DE WAGONS

12 trages ont déjà fait baisser sensiblement leur pourcentage d'avaries.

Sur les nos NOTRE MATÉRIEL ROULANT PEUT-IL, MAINTENANT FAIRE FAUC ? Notre Matériel dans son nombre 10, du 10 juillet dernier, nous avait une idée du nombre important de wagons affectés chaque mois, ainsi que du nombre de wagons réparés dans le même temps. L'attention de tous les chemins de fer français est attirée sur le nombre croissant de wagons réparés, qui dépassent actuellement le nombre des trains, attention attirée plus à peu de façon d'urgence le chiffre des wagons disponibles.

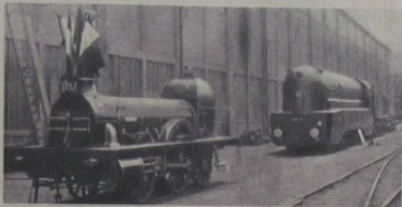
Cette campagne d'observation du matériel des trains, à dix fois par an (mais il nous sommes heureux de publier aujourd'hui les meilleurs résultats obtenus)

### POURCENTAGE DES AVARIES IMPUTABLES À LA GARE PAR RAPPORT AU NOMBRE DE WAGONS MANŒUVRÉS

GARES	% le plus élevé depuis le 1 <sup>er</sup> janvier 1946	% en Août 1946
Lumes	1,31 % en janvier	0,38 %
Hausbergen	1,08 % en janvier	0,48 %
Lille-Delivrance	1,78 % en février	0,42 %
Longueau	1,54 % en janvier	0,72 %
Aulnoye	1,83 % en avril	0,70 %
Le Mans	0,82 % en avril	0,14 %
Amiens	0,83 % en janvier	0,14 %
Bordeaux-St-Jean	0,60 % en janvier	0,23 %
Béziers	0,65 % en juillet	0,38 %
Dijon-Perrigny	1,70 % en février	0,42 %
Amilly	1,38 % en janvier	0,14 %
Courbesais	2,76 % en janvier	1,04 %

( à suivre )

# LA PETITE LOCOMOTIVE



Un de nos postes chronimote, M. Chappat dont on connaît les charmantes chroniques romées, aussi riches de fantaisie qu'exemptes de prétention, a été inspiré par notre récente évocation de l'importante cérémonie qui, cet été, marqua le Centenaire des Ateliers S.N.C.F. d'Oullins. Exposé et contrastant curieusement avec nos engins les plus modernes, une véritable ancêtre P.L.M., la locomotive « Pionier », conservée depuis toujours dans ces ateliers, prétait par à ce Centenaire, Voici les vers que lui a consacrés notre sympathique chroniqueur.

**U**ne vieille locomotive  
En retraite depuis longtemps  
Connaît la gloire fugitive  
De ses premiers succès d'antan.

Ce fut la première machine  
Qu'on vit dans le département.  
Se vante, on se l'imagine,  
Fut un immense événement.

Dans la petite gare en fête  
Qu'emplissait la population  
Le maire, au son de la trompette,  
Préside l'inauguration.

Il fit un discours magnifique  
Avec des gestes d'orateur,  
Commentant que sa politique  
Nous valait le train à vapeur.

Rempli d'orgueil et d'émotion  
Le public avec franchise  
Fit à son maire l'ovation  
Dont celui-ci mourait d'envie.

Après quoi la locomotive  
Siffle quatre longs coups d'honneur ;  
À ce bruit le foule craintive  
Devint muette de stupeur.

Tous les enfants, l'âme inquiète,  
Regardaient ce monstre infernal  
Qui n'ayant ni potes ni tête  
Criaient tout comme un animal.

Du feu sortait de ses entrailles  
Comme du ventre d'un volcan ;  
Était-ce un engin de bataille  
Frais échappé de quelque camp ?

Lorsque la fête fut finie  
Tout le conseil municipal  
En habit de cérémonie  
S'installa dans le train local.

Assis sur des bancs confortables  
Ces messieurs répétaient gaiement  
Qu'aux frais des chers contribuables  
Un voyage à plus d'agrément.

Soudain l'effrayante machine  
Eut comme un accès de fureur,  
Suffit à se rompre l'échine  
Et crachait toute sa vapeur.

Aussitôt le train s'ébranla  
Au grand plaisir de nos édiles  
Fort impatients d'être au gala  
Que préparaient les autres villes.

Aujourd'hui que vieille et chétive  
Elle ne peut plus travailler,  
La petite locomotive  
Se meurt d'ennui dans l'atelier.

De sa glorieuse jeunesse  
Toute d'honneur et de plaisir,  
Elle évoque non sans tristesse  
Les attendrissements souvenirs.

Ainsi parfois nos vieux grands-pères  
Accablés sous le poids des ans  
Croyent soulager leurs misères  
Nous parlent de leur jeune temps.

R. C.



## BOGY et TAMPON font du zèle.

