

# SNCF Notre Métier

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



CE WAGON NE S'ARRÊTERA PAS DE ROULER

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

# LES ENTRETIENS ET POSTES DE VISITE

ACCOMPLISSENT AUSSI DE BELLES PERFORMANCES



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



Le geste classique du visiteur sondant les bogies.



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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

## Un FAIT-DIVERS

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

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

Entre deux îles de traverson, ils découvrent, dans l'eau, flottant la veille, sous cette voile, qu'ils croient être un canot, mais qui n'est qu'une boîte en bois, garnie de caoutchouc, avec un moteur à pétrole, et qui est sans aucun intérêt.

Après l'heure de deux autres surveillants et deux agents de la gare, un canot à moteur, parvenu à l'île, s'arrête devant eux. Ils constatent, à leur grande surprise, que le canot est un canot de guerre, et qu'il est sans aucun intérêt. Ils constatent, à leur grande surprise, que le canot est un canot de guerre, et qu'il est sans aucun intérêt.

Un beau coup de filet, 80 ou 90 ans de marine, et les deux agents de la gare sont en mission sur le port.

Simple fait-divers, sans doute, mais qui est intéressant à cause des applaudissements de tous les chemins de fer, et qui est le résultat d'un acte de bravoure par le public de Calais.

## CITATIONS A L'ORDRE DE LA S.N.C.F.

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

M. Charles BELAIR, Chef-distributeur à l'entretien de l'Ourcq, a été distingué dans les différents postes qu'il a occupés pendant sa période active à la Libération de la région des Ardennes.

M. René CHANTEREAUX, Mécanicien de route au dépôt de Paris-La Villette. Le 19 août 1944, pendant le passage de la route et de chemins allemands, qui se proposaient d'opérer des destructions au dépôt de Paris-La Villette, engagements au cours dequels, malgré les difficultés, a été tenu son poste et son agent fidèle.

M. Jean MOUSSEAU, Chauffeur de route du dépôt de Mohon. Comme spécialiste de l'É.T. à l'occasion de la libération de 1944 une reconnaissance particulière, destinée à récompenser les Américains sur les débris allemands du plateau de Bortaux.

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

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

M. Charles DEGY, Chef de dépôt au dépôt d'Amagne. Cheminot réformé, a organisé et dirigé la lutte contre l'occupant au dépôt de Bellort : sabotage de locomotives, passage de prisonniers, etc. a été distingué par la S.N.C.F. au S.T.O. Arrivé par le Groupe, en mars 1944 et incarcéré à Bellort. Décoré, puis réformé.

## Un bon geste de camaraderie

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

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

L'intervention de ce collègue nous a été si très heureusement accompagnée par le personnel de la région, que nous sommes heureux de faire bénéficier de sa triste expérience ses compagnons de travail, débile chose que l'un n'aurait jamais osé dire et son initiative méritait bien d'être citée en exemple.

## La réouverture du souterrain de Lubine reconstruit

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

Nous Directeur Général, M. Lemaire, accompagné de M. Napp, Directeur de la Région Est, de M. Outin, Chef du Service V. B. et des Chfs des Trains, Strasbourg et Epinal, Strasbourg et Nancy, à leur tour, ont participé à la reprise des relations ferroviaires entre l'Alsace et les Régions de Saint-Dié et d'Epinal si cruellement éprouvées.

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

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

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

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

# LA VIE EN SINCÈRE

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

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

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

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



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

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

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

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

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

## Chronique de la Semaine de Solidarité (Suite)

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

— Le Comité d'arrondissement d'Amboise, qui, à la date du 10 septembre, a réuni au total 706.748 fr. 293 à la Grande Fête 1950 en participant, organisée par les agents du Réseau Amboise et de la voie de Tours à Amboise, 205.967 fr. et les collectes destinées à la Croix du Sud C. N. U. Ce total avait été de 706.200 fr. (arrondissement d'Amboise).

— Le Comité d'arrondissement de Toulouse, qui a réuni 119.000 fr. et où les établissements de la région ont participé pour 100.000 fr. (S. Martin-Labouret 1.400.000 fr. et Lina 10.000 fr.) et ont participé également.

— Le Comité d'arrondissement de Lyon qui, par ses contributions de solidarité et des fêtes collectives, dons et manifestations diverses, a réuni plus de 200.000 fr. (arrondissement de Lyon).

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

★

## Le dépôt de Troyes ressuscité

une 241

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

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

## A l'inauguration de la ré-ouverture du souterrain de Lubine...



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

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

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

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

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

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

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

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

Une fois en possession de celles-ci, la machine fut mise sur vérins de levage.

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

Avec l'aide du comité mixte et sous l'habile direction des Chfs de brigade Velut et Lelay, une fois en possession de toutes les pièces, le broc à « l'atelier » fut réassemblé, Grandjean, Pinot, Soret, la machine reprit corps et esprit avoir nécessité 4.000 heures de travail sur 152 mètres carrés de tôles, 1.500 mètres de tuyau de trois diamètres, elle effectua six parcours d'essai en ligne le 17 août, sans aucun incident.

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

★

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

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

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

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

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

Voilà du bon travail.

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

Voilà du bon travail.

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

Voilà du bon travail.

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

Voilà du bon travail.

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

Voilà du bon travail.

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

Voilà du bon travail.

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

Voilà du bon travail.

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

Voilà du bon travail.

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