

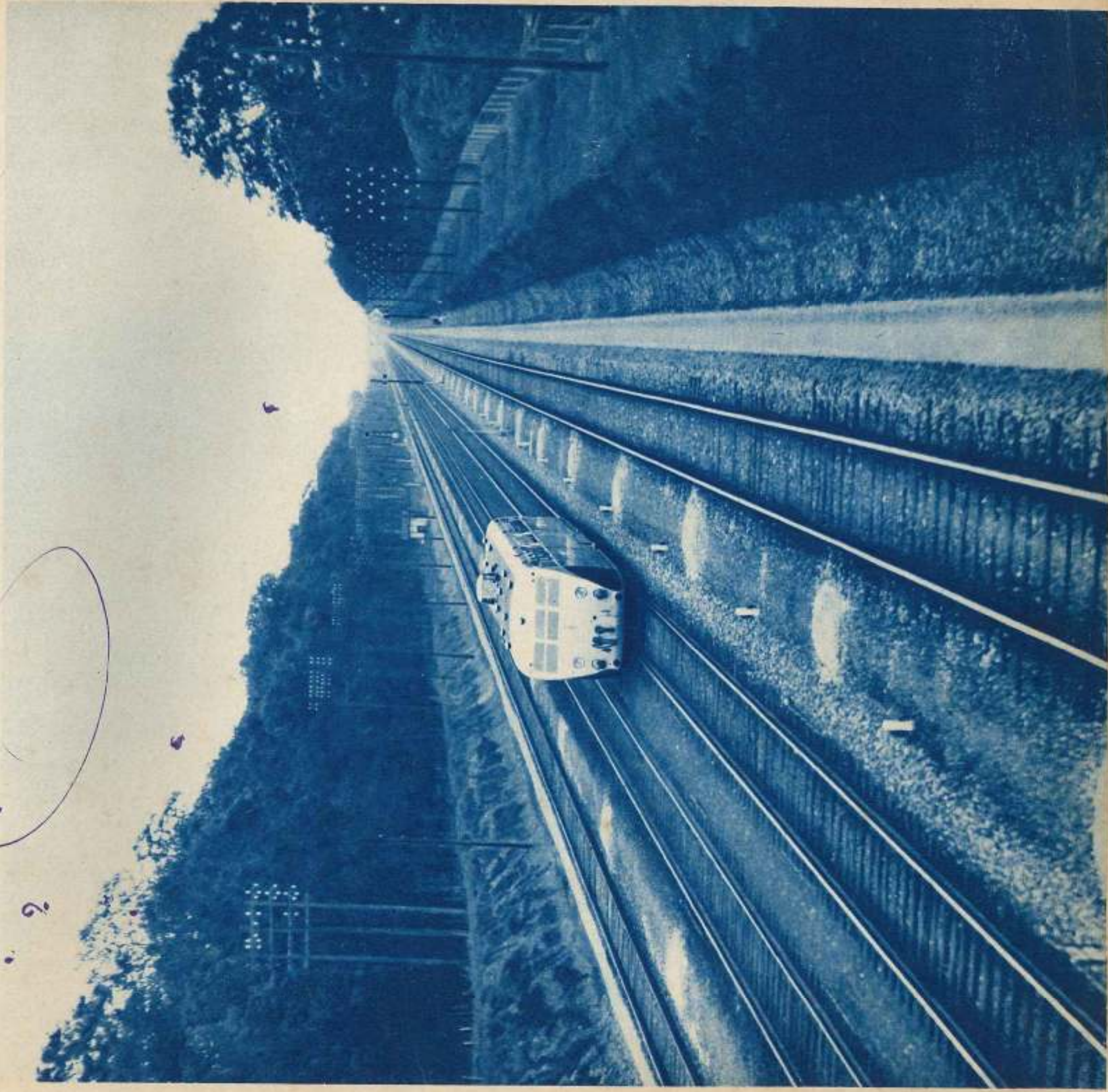
Le Numéro : 2 fr. 50

N° 2 — 15 JUILLET 1938



NOTRE METIER

REVUE ÉDITÉE PAR LA SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS



NOTRE MÉTIER

REVUE ÉDITÉE PAR LA SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

AVEC LA COLLABORATION D'UN Comité de rédaction présidé par M. J. DUPIN, ingénieur en chef, chef de la troisième division du Service central du Personnel, et composé de MM. : BERTRAND, ingénieur en chef, chef de la division du Service général au Service central du Matériel; BRUN, inspecteur principal adjoint au Service de l'Exploitation de la région de l'Ouest; CANDAU, chef des Services administratifs de la sous-direction de Strasbourg de la région de l'Est; COMMELIN, chef de la division du Service général au Service central des Installations fixes; DOUDRICH, chef de la 1^{re} division du Service commercial; LE MASNE, inspecteur général adjoint des Services commerciaux de la région du Sud-Ouest; LONG, inspecteur principal à la division centrale du contrôle du mouvement du Service central du Mouvement; OUDOT, ingénieur en chef, chef de la division du Service général de l'Exploitation de la région du Nord; QUÉRON, sous-chef de service à la direction de l'Exploitation de la région du Sud-Est; RENOUARD, secrétaire administratif de la Société nationale; TISNÉS, chef de la subdivision centrale des statistiques du Service de l'Organisation technique; L. GEOFFROY, inspecteur divisionnaire chargé du Service de la Revue; P. CHICOT, secrétaire du Comité.



SOMMAIRE

A VOUS TOUS, MES COLLABORATEURS	1
LE FERRY-BOAT DUNKERQUE DOUVRES	2
LA LOCOMOTIVE A CHAUDIÈRE VELOX	4
DE L'ACTION DES TACHES SOLAIRES SUR LES CLOCHES ÉLECTRIQUES ET LES TÉLÉPHONES	5
LA VIE DE LA S. N. C. F. : DEUX RÉCENTS CONGRÈS. - NOTRE TRAFIC. - CONCOURS DE LA MEILLEURE PRÉSENTATION COMMERCIALE DES GARES. - LA CONVENTION DE PARIS A VÉCLU. - LE RACCORDEMENT DIT "D'ÉVITE VILLENEUVE". - UNE NOUVELLE INITIATIVE DES AMIS DES CHEMINS DE FER. - LA PRÉVENTION DES ACCIDENTS	7
NOS JEUNES. - HYGIÈNE ET SANTÉ. - LE SPORT	11.
LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE A SAINT-BRIEUC	17
NOS LOISIRS : LE JARDINAGE. - LA PÊCHE. - LA T.S.F. - LECTURES. - DISTRACTIONS	18
POUR VOUS, MADAME	24
ÉCHOS RÉGIONAUX *	I À VIII

* Il ne s'agit ici, en règle générale, que des pages régionales particulières à la région dont dépend le lecteur.

LA REVUE, distribuée gratuitement au personnel, paraît tous les deux mois. LE NUMÉRO EST EN VENTE AU PRIX DE 2 FR. 50 DANS LES BIBLIOTHÈQUES DES GARES ET DANS LES BUREAUX DE RENSEIGNEMENTS. POUR TOUT CE QUI CONCERNE LA REVUE, S'ADRESSER AU SERVICE DE LA REVUE NOTRE MÉTIER, 88, RUE SAINT-LAZARE, PARIS (9^e). PRIX DE L'ABONNEMENT : 12 FRANCS. ÉTRANGER 16 FRANCS. LES ABONNEMENTS DOIVENT ÊTRE ACQUITTÉS SOUS FORME DE MANDAT-POSTE. IL N'EST ACCORDÉ AUCUNE RÉDUCTION SUR CE TARIF. L'ÉDITION "TOUTES RÉGIONS" groupant l'ensemble des 40 pages régionales, EST EN VENTE AU SERVICE DE LA REVUE, AU PRIX DE 5 FRANCS (prix d'abonnement à cette édition : 24 FRANCS, 30 FRANCS POUR L'ÉTRANGER).



M. LE BESNERAIS
Directeur Général
de la S.N.C.F.

A vous tous, mes Collaborateurs

NOTRE MÉTIER s'est donné pour tâche de servir de trait d'union entre tous les cheminots. C'est pourquoi il a fait appel à votre collaboration; cet appel a été entendu et je suis sûr que vous continuerez à y répondre :

Dans votre métier, d'abord :

Dans la complexité du fonctionnement du chemin de fer, chacun de vous connaît le rouage dont il est chargé, — mais désirerait mieux connaître ceux dont ses camarades ont le soin, — et tous vous voulez être renseignés sur les questions générales qui commandent ou guident votre activité.

N'hésitez donc pas à informer notre Revue des faits qui vous paraissent pouvoir intéresser vos camarades, — mais surtout indiquez-lui les points où une documentation vous serait utile, en matière technique comme en matière commerciale.

Dans vos loisirs, ensuite :

Votre revue pourra, pour vous aider à les employer au mieux de votre santé physique et intellectuelle, vous donner d'utiles avis ou de précieux renseignements : elle le sera d'autant mieux si vous lui signalez les sujets qui vous intéressent.

Dans votre famille, enfin :

C'est l'un des grands mérites de notre corporation que de savoir allier à un sincère attachement à son métier le plus fidèle amour de sa famille : pour elle vous avez prodigué les œuvres; pour elle vous êtes prêts à tous les efforts. « Notre Métier » est là pour l'aider de ses conseils, et pour la distraire par ses divertissements : à vous de lui dire ce que vous en attendez.

MAIS si, dans le domaine matériel de la rédaction de votre nouvelle Revue, votre collaboration est nécessaire pour en faire l'outil utile et pratique que nous avons rêvé, c'est encore dans le domaine moral qu'elle doit être la plus précieuse.

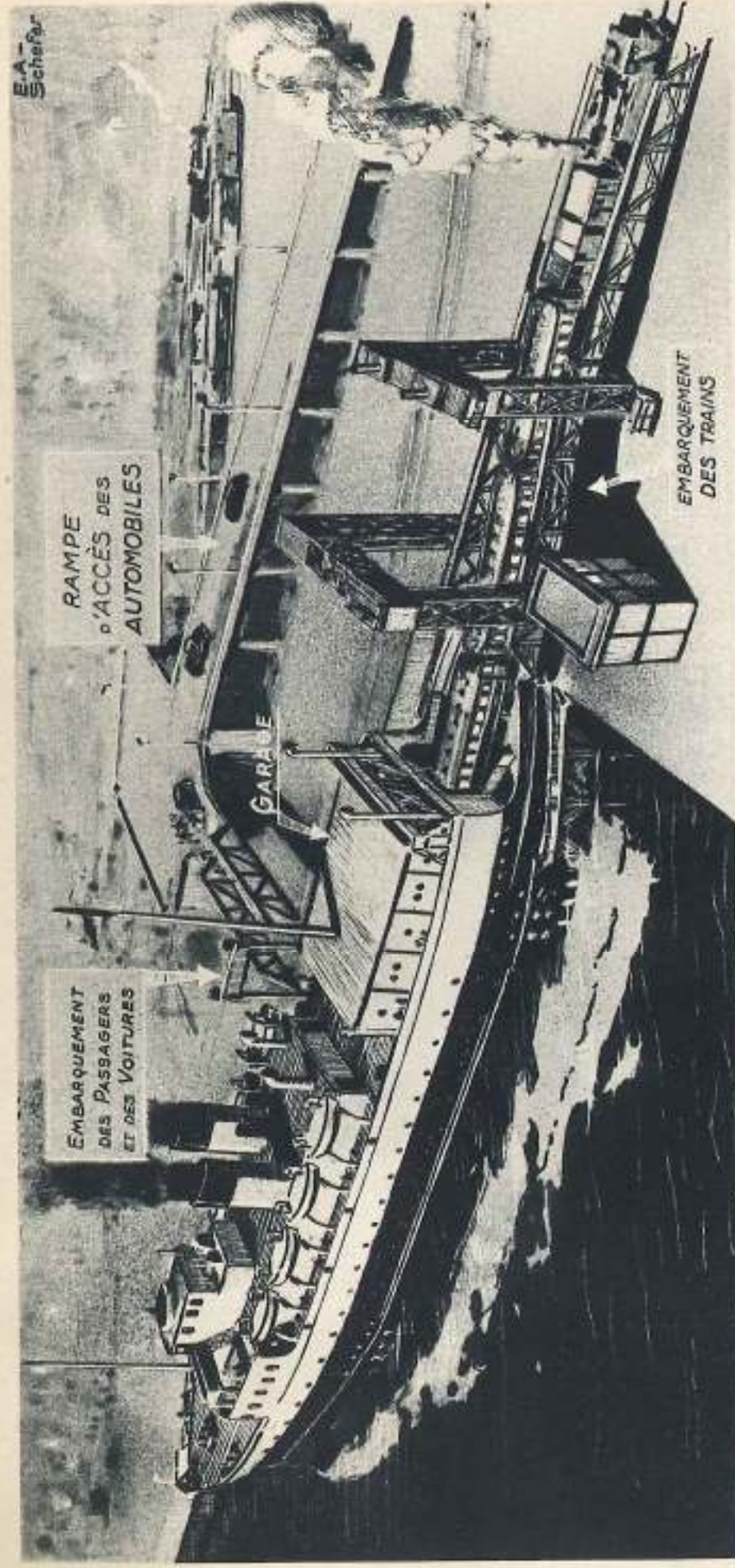
« Notre Métier » veut être la Revue des cheminots, de tous les cheminots : et c'est leur sympathie qu'elle recherche avant tout. Lorsqu'elle sera vraiment, comme nous le désirons, votre œuvre, parce qu'elle sera faite pour vous et par vous, elle servira alors de réel trait d'union, non seulement entre vos activités, mais entre vos cœurs.

Le mérite d'un métier, si attachant et si divers qu'il soit comme le nôtre, n'est pas seulement fait — et nous devons nous en féliciter — des mille procédés qui permettent d'en résoudre chaque jour les difficultés matérielles. Il est surtout fait du sentiment commun de l'effort vers le but à atteindre. Former les trains, les faire partir, les conduire à bon port, entretenir la voie, soigner le matériel, accueillir la clientèle, c'est bien, c'est nécessaire : mais ce qui est beau et essentiel, c'est de sentir que nous agissons tous avec la même ardeur vers le même but, — chacun à sa place, mais tous à la même cadence parce que nous tous avons le même dessein : être les bons artisans de l'outil indispensable aux échanges des biens et des personnes dans le pays tout entier.

Cette communauté dans l'effort et dans l'ambition, c'est l'aurore qui couronne le labeur parfois ingrat, c'est ce qui en fait la beauté et le prix.

A ce programme, « Notre Métier » pourra, grâce à votre cordiale collaboration, apporter son utile contribution.

Le 15 juillet 1938.



Le Ferry-Boat DUNKERQUE-DOUVRES



FN OCTOBRE prochain, il y aura deux ans que la continuité existe entre le rail français et le rail britannique : le ferry-boat fait franchir le « channel » aux trains.

Le principe du ferry-boat (bateau-transbordeur) n'est pas une innovation : qu'il nous suffise de rappeler les transports britanniques, entre Harwich et Dunkerque, pendant la guerre, ou encore le service uniquement marchandises entre Zeebrugge et Harwich, sans oublier les traversées des Grands Lacs Américains ou de la Baltique.

Mais jamais encore un tel service n'avait été mis à la disposition des voyageurs avec le confort, la régularité et la commodité qu'offre journellement entre Paris et Londres le ferry-boat Dunkerque-Douvres.

Nous allons rappeler très brièvement comment se posait le problème et comment il a été résolu.

Du point de vue technique, les embûches ne manquèrent point sous les pas des ingénieurs français et anglais. La réalisation pratique se heurtait en effet à de grosses difficultés, tant pour le choix des postes d'accostage que pour la construction des navires et du matériel roulant spécialisé.

POSTES D'ACCOSTAGE

Dans les ports de la Manche et de la mer du Nord on enregistre, du fait des marées, des variations considérables du niveau de la mer : c'est ainsi qu'à Boulogne l'écart des plans d'eau atteint facilement 8,50 m. Relier directement le bateau à la terre ferme est, dans ces conditions, une utopie.

Mais le Port de Dunkerque possédait de vastes bassins fermés, accessibles à toute heure de marée, parfaitement desservis par des installations maritimes et ferroviaires remarquables, et d'une hauteur d'eau aussi peu variable que possible.

Le poste d'accostage fut donc installé dans le bassin d'évolution de la darse 5, desservie provisoirement par l'Écluse Trystram, en attendant l'achèvement des travaux d'extension du port et la mise en service de la Nouvelle Écluse qui s'ouvrira directement dans l'avant-port.

Les installations du poste d'accostage comprennent :

— un berceau d'accostage constitué par deux estacades épousant la forme arrière du navire ;

— une passerelle d'embarquement du matériel ferroviaire, composée essentiellement de deux travées de 27 m. Articulées en leur point commun et suspendues par câbles à un portique intermédiaire, elles compensent par leur inclinaison variable les variations du plan d'eau du bassin et l'enfoncement plus ou moins important du ferry-boat sous sa charge. Durant les opérations d'embarquement, une forte cheville implantée sur la plage arrière du navire le lie à cette passerelle.

Celle-ci amène la voie ferrée qui après dédoublement se raccorde aux deux voies d'about du navire.

A Douvres, au contraire, les Ingénieurs anglais et le Southern Railway n'ont pas hésité, malgré les difficultés et le coût d'une telle installation, à créer un sas-écluse, véritable ascenseur à bateaux qui, par pompage, élève le ferry-boat à hauteur des voies du quai. Dans ces conditions, la longue passerelle nécessaire à Dunkerque a pu être très réduite.

NAVIRES

Pour équiper commodément la ligne, trois navires étaient nécessaires. Construits en Angleterre, l'un d'eux, le « Twickenham Ferry », bat pavillon français.

Très ventrus, ils présentent, avec leurs cheminées reportées vers les bords et leur arrière rappelant l'entrée d'un double tunnel, un aspect très caractéristique.

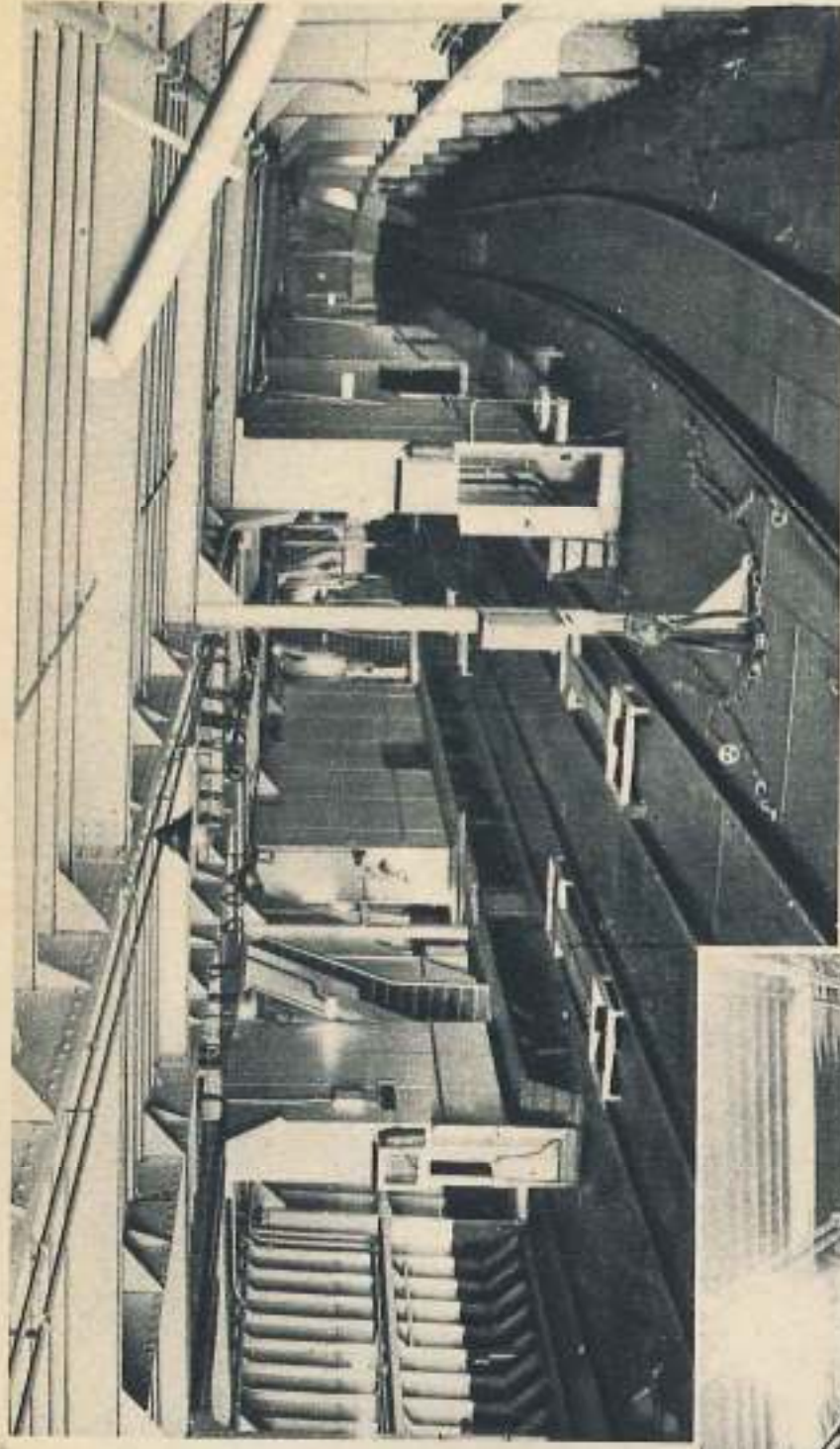
Jaugeant 3500 tonneaux, ils filent 15 nœuds et affrontent allègrement les coups de vent de la mer du Nord. Outre les voyageurs des voitures-lits, ils peuvent accueillir 500 passagers en salons ou cabines et comportent, sur le pont supérieur, un garage destiné à abriter 25 automobiles; l'installation permettant à celles-ci de venir s'y garer par leurs propres moyens.

Un entrepont brillamment éclairé, qui pourrait être appelé « pont-gare », comprend 4 voies avec quais, capables de recevoir 12 voitures-lits ou une quarantaine de wagons à marchandises.

Des portes dites « de tempête » en ferment l'accès vers l'arrière, afin de préserver le matériel ferroviaire des paquets de mer.

L'immobilisation des véhicules est solidement réalisée à l'aide de taquets, de chaînes entrecroisées et de vérins solidarisant étroitement les voitures-lits avec le platelage du pont.

Vue de l'entrepont, comprenant 4 voies avec quais, capables de recevoir 12 voitures-lits ou une quarantaine de wagons.



MATÉRIEL ROULANT

Du fait de l'étroitesse du gabarit anglais et de la diversité des dispositifs d'attelage et de freinage, la construction d'un matériel spécialisé a été nécessaire.

La Compagnie Internationale des Wagons-Lits a étudié des voitures-lits offrant au voyageur le même confort que son matériel habituel.

Pour le transport des marchandises, un premier parc de 1300 wagons couverts, complété par des wagons plats pour containers et par des wagons spéciaux, a été mis à la disposition du commerce.

EXPLOITATION DU FERRY-BOAT

De jour, un service de marchandises, et de nuit, un service mixte voyageurs-marchandises, relie quotidiennement dans chaque sens la France et l'Angleterre.

« Bonsoir Paris — Bonjour Londres », ainsi s'exprime l'affiche destinée à attirer l'attention du Public sur les commodités du service par ferry-boat; un simple coup d'œil sur les horaires et nous serons convaincus de la justesse de ce slogan :

Paris-Nord.	dép. 21 h. 50	Londres-Victoria.	dép. 22 h.
Dunkerque-Ferry	arr. 1 h. 30	Douvres	arr. 23 h. 36
	dép. 2 h.		dép. 0 h. 35
Douvres.	arr. 6 h. 15	Dunkerque-Ferry	arr. 4 h. 30
	dép. 7 h. 30		dép. 5 h. 15
Londres-Victoria.	arr. 9 h. 5	Paris-Nord	9 h.

Les tracas du transbordement sur les quais d'un port éventé n'existent plus; en outre, le visa des passeports et la visite douanière sont, pour la commodité du voyageur, reportés à Paris ou à Londres. C'est un voyage de rêve où l'on est bercé doucement tantôt par le roulement assourdi de la voiture-lit, tantôt par le clapotis éloigné des vagues sur la coque du bateau.

En France, comme en Angleterre d'ailleurs, le ferry-boat reste accessible, dans les conditions d'un bateau ordinaire, aux voyageurs n'ayant pas emprunté les voitures directes. Par là même, une facilité supplémentaire de traversée du Déroit est offerte au grand Public.

Mais c'est du point de vue du transport des marchandises que les avantages d'un tel service sont le plus marquants: les articles périssables (fleurs, fruits, primeurs, etc.), dont la valeur marchande est fonction directe de la rapidité de consommation, et les objets fragiles (faïenceries, verreries, etc.), qui redoutent tant les manutentions successives, trouvent dans le ferry-boat un acheminement de choix.

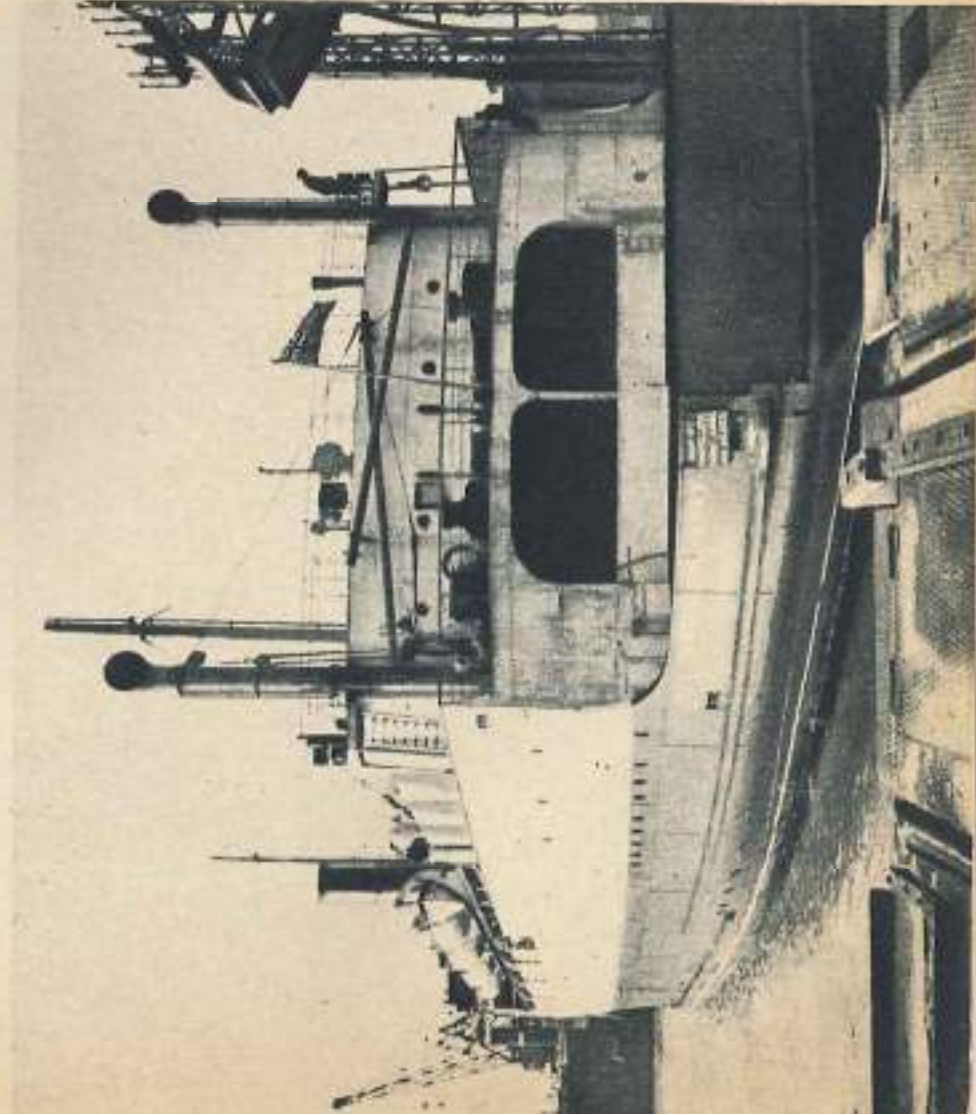
Les résultats tangibles ne se sont pas fait attendre puisque dès maintenant nombre de marchandises telles que les fruits d'Italie, les volailles de Hongrie, jusqu'alors acheminées par des voies étrangères, circulent en transit à travers la France.

Si le tunnel sous la Manche, projet complexe en soi, ne semble pas devoir être réalisé immédiatement, on peut voir que notre ferry-boat, né d'une entente profonde tant du point de vue technique que du point de vue commercial, entre la France et l'Angleterre, apporte pour le moment, une solution très élégante au problème des transports ferroviaires sans transbordement.

L'immobilisation des véhicules est solidement réalisée à l'aide de loquets, de chaînes et de vérins.



Vue de l'arrière, très caractéristique, rappelant l'entrée d'un double tunnel.



LA LOCOMOTIVE à chaudière

VELOX



A première locomotive à vapeur munie d'une chaudière « Velox » a été livrée récemment à la S. N. C. F., pour sa Région du Sud-Est.

Peut-être n'avez-vous que des idées très vagues sur la chaudière « Velox » ? Ecoutez alors le récit d'une petite scène où le rôle principal a été tenu par la locomotive en question :

Au début d'avril donc, notre locomotive s'arrête dans une gare de la ligne d'Aulnoye à Busigny, afin de procéder à une réparation. Bien que le travail soit peu important, le mécanicien éteint ses feux et laisse tomber la pression. Le Chef de service de la gare vient s'informer de l'incident et du temps que restera la machine. Il pense, bien sûr, qu'en raison du délai nécessaire pour rallumer le feu et obtenir la pression, notre machine ne pourra repartir par ses propres moyens et qu'il va falloir demander la réserve.

Aussi sa surprise est-elle grande de voir le mécanicien lui répondre le plus simplement du monde : « On a terminé, on va rallumer le feu et dans un quart d'heure on repart ».

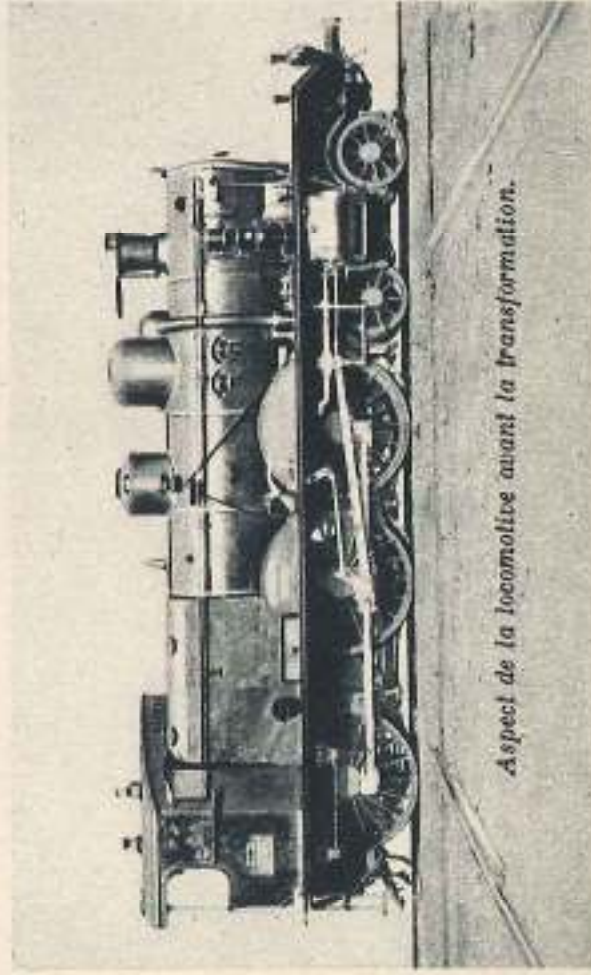
Un quart d'heure ! Oui, pas plus de 15 minutes pour mettre en pression une locomotive complètement froide ! Telle est en effet l'une des particularités les plus remarquables de cette locomotive à chaudière « Velox », qui faisait alors ses premiers parcours de mise au point sur les voies de la Région du Nord, non loin des Usines de la Rhonelle et d'Hautmont où elle avait été équipée.

Le principe de cette nouvelle chaudière est, en effet, des plus intéressants. C'est un générateur à vaporisation instantanée dont la mise en pression ne demande que quelques minutes (15 minutes environ), alors qu'une chaudière du type classique, à grande masse d'eau, exige plusieurs heures.

Le combustible, qui est le mazout, brûle dans une enceinte fermée, sous pression 1,5 kg. et les gaz chauds s'en échappent à grande vitesse environ 200 m./sec. — et grâce à cette vitesse échangent plus rapidement leurs calories avec les tubes vaporisateurs. Si paradoxal que cela paraisse la transmission de la chaleur est en effet accélérée par la vitesse des gaz. Le rendement de la chaudière est un peu plus élevé que celui d'une chaudière de type classique.

Le réglage des brûleurs, entièrement automatique, se prête à tous les changements d'allure.

On conçoit que ce type de chaudière ait attiré l'attention de nos techniciens qui en ont décidé l'essai sur une locomotive 230-B de la Région du Sud-Est, dont par ailleurs le châssis, le train de



Aspect de la locomotive avant la transformation.



Vue d'ensemble de la 230 B à chaudière « Velox ».

roues et le mécanisme moteur à cylindres classiques ont été conservés, de telle sorte que la comparaison avec une machine 230-B ordinaire mettra en évidence les seules différences dues à l'appareil évaporatoire.

L'installation réalisée par la Compagnie Electro-Mécanique est capable de produire normalement douze tonnes de vapeur à l'heure dont onze tonnes sont disponibles pour le fonctionnement de l'appareil moteur et dont une tonne, au maximum, est consacrée au fonctionnement des auxiliaires; la vapeur est produite à la pression de 20 hpz et surchauffée à la température de 380°.

Sans donner ici une description détaillée de l'installation, indiquons que la mise en marche de la chaudière est assurée par un groupe électrogène à moteur Diesel de 60 ch; ce moteur entraîne la pompe de circulation d'eau, la pompe à mazout et le groupe turbo-compresseur fournissant l'air comprimé pour la combustion. Une résistance électrique permet d'allumer le combustible à la sortie du brûleur. Au bout de quelques minutes, le débit de vapeur de la chaudière est suffisant pour qu'il soit possible d'arrêter le groupe électrogène et de passer à l'entraînement normal, par turbines à vapeur, du groupe de pompes et du compresseur d'air; ce dernier est d'ailleurs normalement actionné par une turbine à gaz d'échappement, la turbine à vapeur correspondante ne devant fournir un appoint de puissance que lors de la mise en marche et des changements d'allure de la chaudière.

La mise en pression du générateur « Velox » demande, comme nous l'avons dit, 15 minutes environ; pour des arrêts de courte durée, la chaudière peut être maintenue automatiquement en veilleuse. Des dispositifs de réglage et de sécurité complètent l'installation.

Ajoutons que la machine transformée est carénée; son aspect est analogue à celui d'une locomotive électrique ou Diesel-électrique; le poste de conduite, placé à l'avant, communique par des portes avec la salle des machines, que deux couloirs latéraux permettent de visiter; le tender est également caréné et raccordé à la locomotive par un soufflet en caoutchouc.

Les essais qui viennent de commencer et qui comprendront des mesures systématiques (suivant la méthode à vitesse constante) ainsi que des relevés au Banc de Vitry, seront suivis d'un examen prolongé en service courant, en vue de vérifier, non seulement que le rendement est atteint, mais également que la tenue en service des appareils, assez nombreux et délicats, est satisfaisante.

Les expériences devant être assez longues, nous avons préféré ne pas en attendre la conclusion et présenter dès maintenant aux lecteurs de Notre métier ce nouveau type de chaudière.



Vue de l'équipement « Velox » avant montage de la carrosserie.

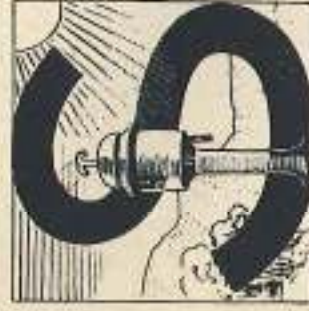


Ci-contre : Aurore polaire photographiée
en 1904 ; ci-dessous : Rayons auroraux
photographiés en plein ciel.

(Documents aimablement prêtés par
l'Observatoire de Meudon).



DE L'ACTION DES TACHES SOLAIRES SUR LES TÉLÉPHONES ET LES CLOCHES ÉLECTRIQUES



IL faut se défendre des poètes et des astrologues qui prétendent reconnaître dans les événements terrestres le contre-coup mystérieux des destinées d'étoiles ou de planètes, on ne saurait par contre se désintéresser des cas incontestables où de telles interventions se trouvent être contrôlées et même, dans la mesure de nos moyens, explicables. La présence de rayonnements ayant une origine lointaine se manifeste brillamment dans ces aurores assez malencontreusement dénommées boréales, dont les plus curieux des nôtres ont pu avoir récemment le spectacle, puisque cette année est précisément celle d'un maximum d'activité solaire.

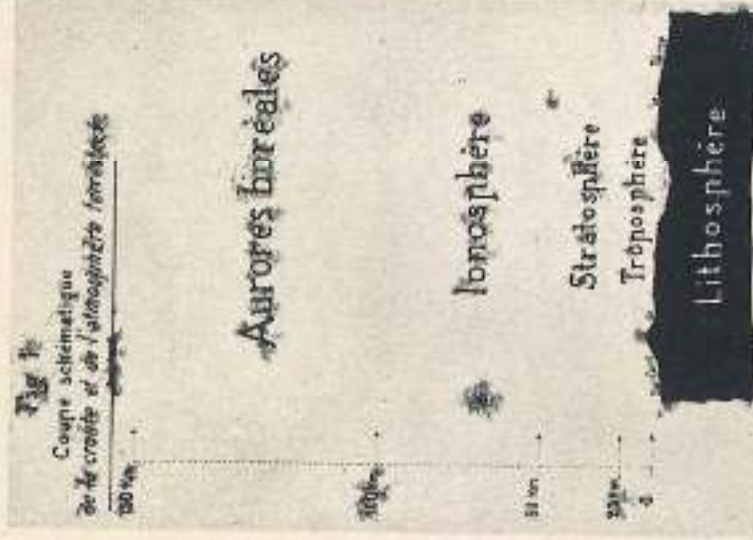
Ce qui demeure peut être moins connu, bien que plus instructif encore, ce sont les perturbations magnétiques qui accompagnent ces phénomènes d'intense activité cosmique et dont les répercussions ont pu comme nous le verrons plus loin, être relevées jusque sur certains signaux de nos lignes de chemins de fer.

Rappelons, pour situer ces curieuses anomalies, et en vue de les soumettre aux modes les plus modernes de l'explication scientifique, que le Soleil, étoile dont la Terre constitue l'une des planètes, est une masse gazeuse, incandescente, qui nous paraît le plus souvent briller d'un éclat sensiblement uniforme sur toute sa surface. Toutefois, depuis longtemps on s'était aperçu que le disque solaire pouvait présenter des plages obscures, dont certaines étaient perceptibles par vision directe à travers un verre fumé. C'est dire, d'ailleurs, qu'elles ont en réalité des dimensions gigantesques supérieures parfois à la Terre. Autour d'elles existent des granulations brillantes dites « grains de riz », qui seraient au dire de certains physiciens le lieu d'émissions corpusculaires provoquées par l'existence de tourbillons dans ces taches sombres. Ces corpuscules électriques se trouvent expulsés loin du centre

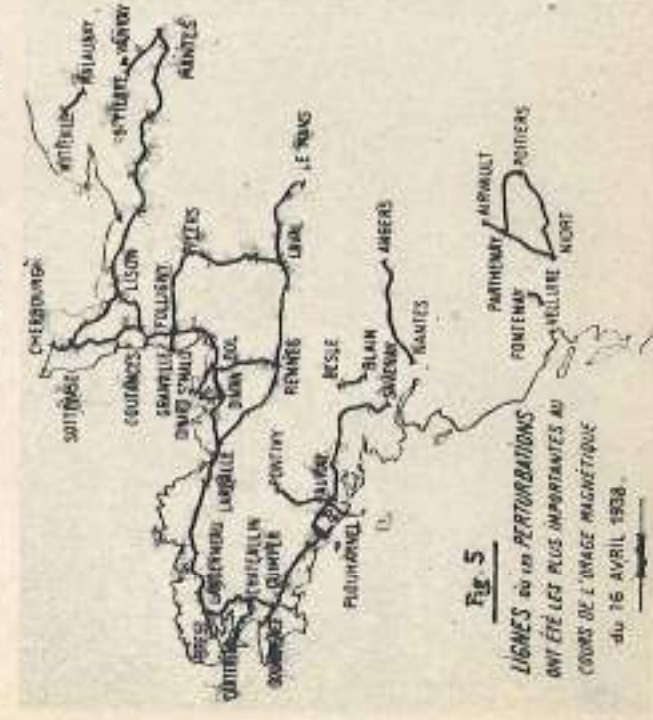
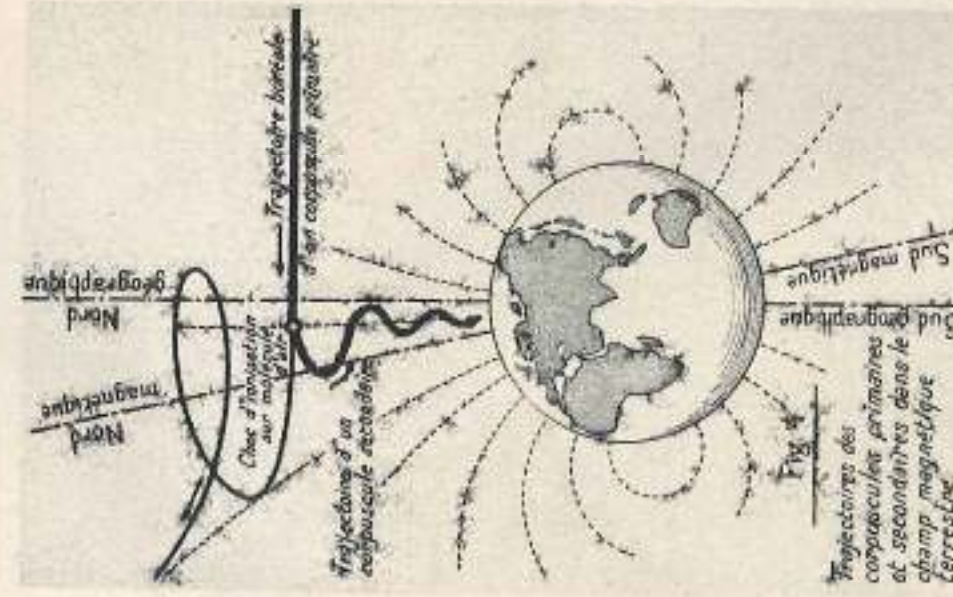
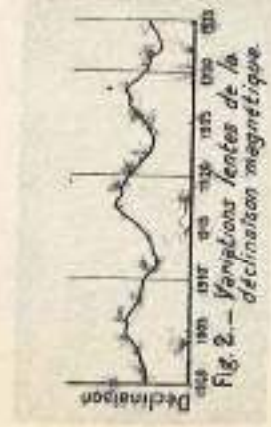
rayonnant et traversent l'espace interplanétaire sans que rien puisse déceler leur présence tant qu'ils ne rencontrent pas sur leur chemin quelque milieu matériel.

Quittons maintenant ces altitudes et regagnons notre planète (fig. 1). Celle-ci, comme chacun sait, possède un magnétisme propre, qui est en particulier décelable par la boussole, dont l'aiguille est dirigée vers ce qu'on est convenu d'appeler le « pôle magnétique ». Or, il avait été observé depuis longtemps que la direction de l'aiguille aimantée variait notablement, en fonction d'influences où le Soleil intervenait à coup sûr. On connaît tout d'abord les variations lentes et généralisées de la déclinaison. Elles suivent les fluctuations de l'activité solaire. On retrouve en effet, en les étudiant, les périodes de onze années qui constituent le cycle complet de cette activité (voir fig. 2). Les variations diurnes sont également vérifiables, ainsi que la périodicité de 27 jours, qui correspond à une révolution complète du Soleil autour de son axe.

En dehors de ce rythme lent et d'amplitude fort limitée, on relève sur la déclinaison, en diverses circonstances et en des lieux variables, des écarts soudains et aperiodiques (voir fig. 3). Ceux-ci proviennent d'**orages magnétiques** intenses, dont les manifestations sont particulièrement intéressantes pour le savant. Les physiciens et les astronomes, conjuguant leurs recherches, ont pu en inférer que ces perturbations magnétiques étaient dues à l'irruption soudaine d'un flux de corpuscules solaires dans la haute atmosphère terrestre. Ces particules émanés du Soleil et couramment appelés « primaires », rencontrant des molécules gazeuses d'azote et d'oxygène raréfiés, vont libérer des « corpuscules secondaires ». Ceux-ci, soumis au champ magnétique terrestre, décrivent des trajectoires telles que celles représentées schématiquement sur la figure 4. On admet que ces corpuscules sont à l'origine des lueurs atmosphériques développées dans les aurores dites boréales. Ces dernières, en raison sans doute de l'hétérogénéité du champ magnétique terrestre aux distances considérées



Aurores boréales



font apparaître des successions de « draperies » c'est-à-dire de rayons lumineux presque verticaux et ondulant à la manière d'une pièce d'étoffe agitée par le vent. Les deux reproductions, en tête de cet article, sont dues à l'obligeance de M. Dauvillier, Maître de recherches de la Caisse Nationale des Sciences, qui a observé un grand nombre d'aurores en Laponie Finlandaise et en a fourni une explication, originale et systématique. Elles donnent une idée saisissante des illuminations magnifiques qui caractérisent ces phénomènes.

Si la théorie de ces derniers fait appel à des notions et à des calculs fort complexes, on peut toutefois rapprocher leurs manifestations des résultats de laboratoire, obtenus en soumettant à des bombardements électriques les molécules de gaz raréfiés. On sait qu'apparaissent dans ces conditions des lueurs particulières, dont les belles expériences du Palais de la Découverte ont fourni récemment des exemples très instructifs.

Mais les effets des orages magnétiques ne s'arrêtent pas aux régions les plus écartées de notre atmosphère. Des constatations à portée de la main, issues de causes identiques, ont pu être faites, comme ce fut le cas particulièrement remarqué sur divers circuits de notre signalisation ferroviaire. Il n'est pas superflu d'aventurer ici quelques indications complémentaires sur le développement des courants enregistrés au sol.

L'explication qui prévaut aujourd'hui présente ces courants telluriques comme étant induits dans le Globe par les variations de son champ magnétique; ou bien au contraire, induits par les courants circulant dans les rayons de l'aurore. Mais nous ne voulons pas abuser de la patience du lecteur et nous allons lui parler des récentes observations touchant les aurores boréales et les orages magnétiques.

Pour s'en tenir aux plus marquants, rappelons que, le 25 janvier dernier, une aurore a illuminé tout le ciel boréal et a pu être observée sous des latitudes aussi basses que l'Algérie-Tunisie. Ce fut précisément le jour où, particulièrement en Bretagne, des cloches électriques sonnèrent à plusieurs reprises d'une façon désordonnée, sans autre cause possible que des phénomènes cosmiques. De même de nombreux annonceurs téléphoniques furent déclenchés dans diverses gares de la même région.

Il n'est pas nécessaire d'ailleurs qu'il y ait apparition d'aurore, pour que se développent des courants telluriques notables. Il y a des orages magnétiques non auroraux, dont l'intensité peut être particulièrement élevée. Ce fut le cas dans la matinée du 16 avril, où des perturbations de même nature furent signalées, simultanément sur de nombreuses lignes de la S. N. C. F. Comme l'indique la figure 5, l'ouest de la France fut particulièrement touché (certaines cloches sonnèrent plus de trente coups). Mais le Centre et l'Est étaient épargnés et le Réseau des P. T. T. subissait d'ailleurs des répercussions analogues sur les relations téléphoniques et les communications radio-électriques. Disons que c'est surtout sur les circuits orientés ouest-est et nord-sud, que ces troubles furent constatés.

Mais ce qu'il est essentiel de noter ici à propos de ces anomalies dont certaines ont pu apporter une gêne momentanée à notre trafic, c'est que nulle part elles n'ont provoqué d'incidents susceptibles d'engager la sécurité. Ce furent des appels téléphoniques fortuits, des sonneries spontanées de cloches, parfois des fermetures intempestives de signaux. Les dispositifs de signalisation répondent d'ailleurs à des principes tels que de semblables courants vagabonds — résultant d'une activité solaire dont la période de réapparition ne l'oublions pas, est de onze années environ — ne peuvent pratiquement pas déterminer d'autres conséquences que des entraves brèves au mouvement des trains, sans compromettre leur protection. Au surplus, certaines dispositions apportées progressivement aux lignes de téléphonie et de signalisation, telles que l'emploi de circuits bifilaires et les montages à anti-induction, tendent justement à les mieux garantir, du même coup, contre ces rarissimes influences cosmiques.

En résumé, il n'apparaît pas que ces incidents exceptionnels, par lesquels le Soleil vient de rappeler spécialement aux Cheminots l'existence de ses rayonnements les plus actifs aient pris en défaut notre signalisation. Si, comme il est compréhensible, ces incidents ont surpris les agents qui en ont été les témoins, on voit comment l'Astrophysique permet de les expliquer. Il n'était certes pas sans intérêt pour nous de chercher à connaître le mécanisme grandiose de ces phénomènes, même si les explications actuelles ne sont qu'une ébauche provisoire, destinée à recevoir encore des retouches et des adjonctions.

LA VIE DE LA S N C F

La table présidentielle au banquet de clôture du Congrès de la Fraternelle, le 21 mai dernier.



A la grande fête de propagande organisée le 26 juin dernier, par le Sanatorium des Cheminots, dans le parc de son Établissement de Champrosay.



DEUX RÉCENTS CONGRÈS

C'est bien volontiers que Notre Métier publie les extraits suivants des comptes rendus de Congrès, que viennent de lui adresser deux des plus importantes Associations mutualistes de cheminots : L'Association Fraternelle et le Sanatorium des Cheminots.

À l'issue des trois journées de travail de son Congrès, la Fraternelle a donné, le samedi 21 mai dernier, à la maison de la Mutualité à Paris, un banquet honore de la présidence effective de M. Albert Lebrun, membre honoraire perpétuel de l'Association. De hautes personnalités entouraient M. le Président de la République, notamment MM. les Ministres des Travaux Publics et de la Santé Publique. « Et, ajoute M. Bourgeat, Président Général de la Fraternelle, nous avions également la fierté d'accueillir pour la première fois M. Guinand, Président du Conseil d'Administration de la S. N. C. F. L'année même de la mise en vigueur de la nouvelle constitution des chemins de fer et malgré les multiples occupations inhérentes

à ses hautes fonctions, M. Guinand avait tenu à nous assurer de sa précieuse bienveillance ».

Ce banquet à l'issue duquel M. Bourgeat, M. Guinand et M. Albert Lebrun prirent successivement la parole, fut accompagné d'une partie musicale et récréative, fort appréciée de tous les participants, qui ont pu se convaincre à nouveau de la magnifique vitalité de cette grande Association, plus que cinquantenaire aujourd'hui.

Quant à l'œuvre du Sanatorium des Cheminots, c'est le 25 juin qu'elle a tenu son Assemblée Générale, à laquelle assistaient 151 délégués des Sections.

« Au cours de la séance eut lieu, nous dit le compte rendu, la remise par M. le Docteur Evrot, Directeur Général du Comité National de Défense contre la tuberculose, de la Coupe d'Honneur des Cheminots, offerte cette année à la Section de Thouars qui s'est tout particulièrement distinguée lors de la Campagne du timbre antituberculeux ».

« Le soir un gala artistique réunissait, salle Pleyel, les délégués et amis de l'Œuvre et de

nombreuses personnalités parmi lesquelles nous tenons à remercier encore MM. Ruffi de Pontevès, Directeur au Ministère des Travaux Publics, représentant le Ministre; M. Guinand, Président de notre Société Nationale; M. Barth, Directeur du Service Central du Personnel et M. Dupin, Ingénieur en Chef, Chef de la division de la Sécurité et des Questions sociales.

« Le lendemain, dimanche 26 juin, grâce à nos dirigeants de la S. N. C. F., les cheminots, les membres de leurs familles et les Amis de l'Œuvre se rendirent en foule à notre Etablissement de Champrosay où notre grande fête de propagande avait été organisée dans le magnifique parc de cette section féminine. »

Là aussi de nombreuses personnalités avaient tenu par leur présence à manifester leur sympathie à l'Œuvre et des discours furent prononcés par M. Calley, Président Général, par M. Viborel, Directeur de la Propagande au Comité National de Défense antituberculeuse, par M. Barth, Directeur du Service Central du Personnel, représentant M. le Directeur Général Le Besnerais, ainsi que par M. Bazimbra, représentant le Ministre de la Santé Publique, et par M. Ruffi de Pontevès au nom du Ministre des Travaux Publics.

Nous rappelons ici que le Sanatorium des Cheminots, dont le siège est 21, rue d'Amsterdam à Paris, hospitalise 275 cheminots ou parents. Cette œuvre qui dispose de ses trois établissements de Ris-Orangis et de Champrosay compte plus de 100.000 membres actifs. C'est dire que d'assez nombreux cheminots peuvent venir encore grossir ses rangs, surtout si l'on considère le taux vraiment modeste de la cotisation : cinq francs seulement par an.

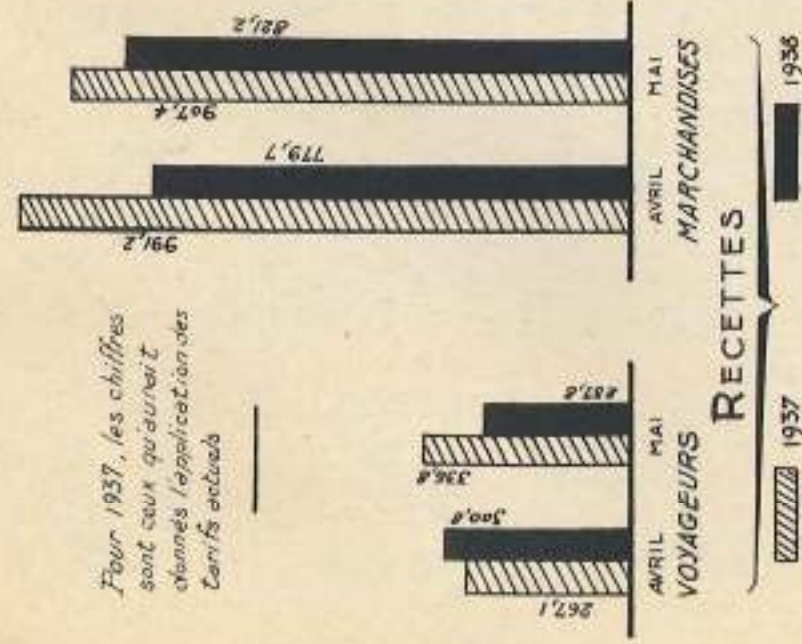
CONCOURS DE LA MEILLEURE PRÉSENTATION COMMERCIALE DES GARES

Nous avons vu dans l'un des articles de tête du n° 1 de « NOTRE MÉTIER », tout l'intérêt qu'il y avait à faire de nos gares des endroits attirants, en y créant une ambiance qui plaise, en parant l'appareil administratif des dehors les plus agréables d'un établissement destiné, non seulement à servir le public, mais encore à le servir avec le sourire.

C'est ce que l'ancien Réseau de notre Région du Sud-Ouest, avait compris, en instituant, en 1937, le « Concours de la meilleure présentation commerciale des gares ».

Cette compétition, qui se déroula dans le cadre d'une cordiale émulation avait pour but de rappeler à tous les agents qu'il est indispensable de faire des efforts pour développer le chiffre d'affaires de leur Maison.

Un avis fut lancé qui, tout en spécifiant que le plus large crédit devait être fait à l'initiative et à l'ingéniosité de chacun, indiquait le règlement du concours, et sans édicter des règles étroites, la manière d'y



NOTRE TRAFIC

Dans son précédent numéro, Notre Métier, analysant le trafic des 3 premiers mois de l'année, accusait une baisse sensible constatée par rapport à la même période de 1937. Nous souhaitons une reprise de l'activité générale du Pays.

Nous en sommes hélas encore à formuler le même vœu. Certes les recettes sont en plus-value par rapport à l'an dernier, mais si, comme le montre notre graphique, on considère pour 1937, les recettes qu'aurait données l'application des tarifs actuels, on trouve les fluctuations suivantes en 1938 :

	Voyageurs	Marchandises
Pour avril.....	+ 12,64 %	- 21,34 %
Pour mai.....	- 29,38 %	- 9,49 %
Pour la 1 ^{re} décade de juin + 0,84 %	- 15,71 %	

Le décalage de la fête de Pâques (17 avril en 1938 et 28 mars en 1937) et de la fête de Pentecôte (5 juin en 1938 et 16 mai en 1937) fausse, il est vrai, la comparaison pour le trafic voyageurs, et si l'on ne considère que les semaines n'ayant pas subi l'incidence des fêtes, on constate que ce trafic-voyageurs est, en 1938, en baisse de 19,44 % par rapport à 1937.

Quant au trafic marchandises, il a ressenti le contre-coup d'une diminution de la production industrielle en avril (Est, Nord et région parisienne) puis a connu une reprise d'activité dans les régions de l'Est et du Nord. Le trafic des denrées et notamment des primeurs de Bretagne, du Roussillon, de Provence et d'Afrique du Nord (Algérie et Maroc) est devenu satisfaisant, puisqu'il atteint maintenant dans l'ensemble le niveau de 1937. Néanmoins nos recettes marchandises accusent une moins-value de 15 % par rapport au trafic de la période correspondante de 1937.

Nos affaires ne marchent pas encore merveilles, puisqu'elles sont en régression de 19,50 % pour les voyageurs et de 15 % pour les marchandises par rapport à 1937. Et cela parce que persistent les causes de baisse signalées dans le précédent numéro de Notre Métier, à savoir la concurrence automobile et le malaise économique. Disons-nous que des symptômes de reprise économique se manifestent çà et là et que le beau temps incite à se déplacer nos citadins, qui ont tant besoin de prendre, suivant l'expression de nos publicitaires, « un trousseau de clefs des champs ».

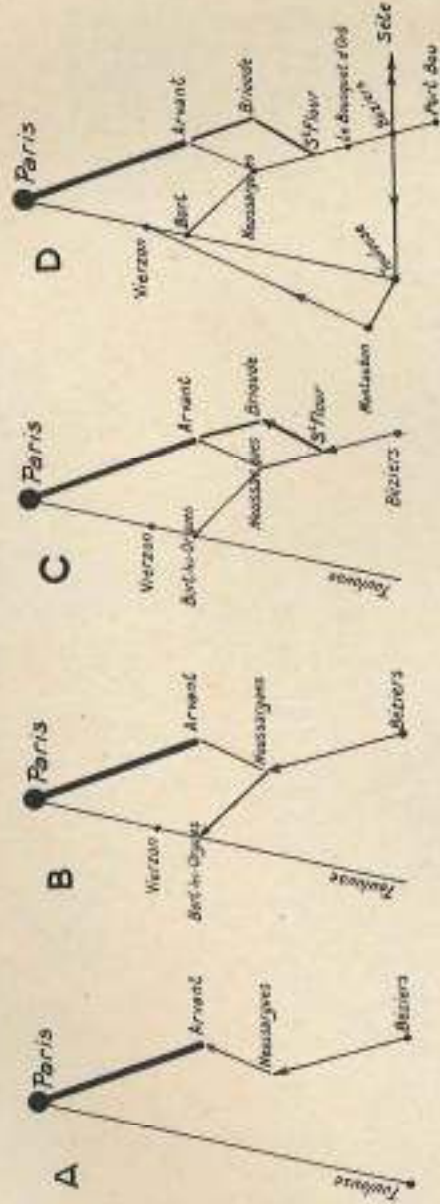
LA CONVENTION DE PARIS A VÉCU

La Convention de Paris, intervenue le 13 février 1909 entre les Réseaux P.-L.-M. et P.-O., constitue l'un des témoignages les plus caractéristiques des compétitions auxquelles donnait lieu l'attribution du trafic, lorsque la construction d'une ligne nouvelle venait à modifier la distance des itinéraires courts.

Pour le trafic échangé entre Béziers et Paris ou ses au delà, l'itinéraire court s'établissait, avant 1908, via Neussargues et Arvant (schéma A) empruntant les voies Midi et P. O. jusqu'à Arvant et les voies P.-L.-M. d'Arvant à Paris.

L'ouverture, en 1908, de la ligne de Neussargues à Bort-les-Orgues (schéma B) déplça l'itinéraire court Béziers-Paris, en le reportant sur toutes les voies P.-O. au delà de Neussargues.

La construction de la ligne de St-Flour à Brioude eut ensuite pour conséquence



de ramener ce trafic aux voies P.-L.-M. (schéma C).

Afin de stabiliser la situation, les Réseaux du Midi, de P.-L.-M. et du P.-O. se mirent alors d'accord sur une formule de répartition du trafic en cause. C'est ce qu'on a appelé la Convention de Paris.

Aux termes de cette Convention, le trafic de la zone du Réseau du Midi, pour laquelle la distance courte sur Paris et ses au delà s'établissait via Brioude et St-Flour, fut réparti forfaitairement à raison de 25 % au Réseau P.-O. et 75 % au Réseau P.-L.-M. Et pour applanir les difficultés rencontrées sur le parcours accidenté situé entre Séverac-le-Château, St-Flour et Brioude, la Convention annexe de St-Flour eut pour objet de détourner par Sète certains éléments et notamment la partie de trafic attribuée aux voies P.-L.-M. par la Convention de Paris.

La création de la S. N. C. F., en supprimant les questions de répartition financière, a permis de mettre un terme à ces accords. Elle a rendu facile la recherche et l'application des acheminements les plus économiques, ce travail se trouvant dorénavant libéré de toute sujétion relative à des attributions de trafic.

C'est ainsi qu'afin d'utiliser les avantages offerts par l'électrification d'une grande partie de la ligne Béziers-Paris, via Toulouse et Montauban, nous acheminons maintenant par cette voie tous les éléments en provenance ou à destination des gares de la ligne de Bousquet d'Orb à Port-Bou ou situées à l'ouest de cette ligne. Les éléments en provenance ou à destination des gares situées à l'est de cette ligne seront acheminées via Sète ou Montpellier (schéma D).

Nous pouvons désormais ne tenir compte que de la notion des acheminements les plus économiques.

participer en tenant compte des principes rappelés ci-après :

- attirer à la gare des visiteurs, qui sont autant de clients possibles;
- plaire, en créant dans la gare une ambiance qui retienne;
- renseigner, non seulement le client d'aujourd'hui déjà décidé, mais aussi solliciter par des textes et des illustrations le client de demain;
- diriger le visiteur devenu client pour lui éviter tout risque d'erreur;
- servir, en somme, avec soin et attention l'acheteur qui a fait confiance au chemin de fer.

Ce concours, si original, a rencontré un vif succès.

Les gares ont rivalisé d'ingéniosité et de goût et certaines ont réalisé, souvent avec des moyens de fortune, de nettes améliorations de leur présentation. Ce fut avant tout un concours de bonnes volontés, et celles-ci ne manquèrent pas.

Au classement définitif, il fut attribué 20.950 francs de prix répartis entre 28 gares; le prix le plus élevé, attribué à une gare de 1^{re} classe, fut de 4.000 francs.

D'ailleurs, les efforts déployés furent tels que la Commission Centrale de classement ne se contenta pas de distribuer les prix promis aux lauréats; elle tint à récompenser les améliorations obtenues dans des gares qui n'avaient pu être classées, en distribuant quelques prix de consolation, prix d'espérance peut-être pour les concours ultérieurs.

En effet, il vient d'être décidé que le même concours aurait lieu, en 1938, entre les gares de la Région du Sud-Ouest.

Nous voici déjà à la moitié de l'année; mais il est encore temps de s'organiser en

LE RACCORDEMENT DIT D'ÉVITE-VILLENEUVE.

La Section de ligne commune aux Régions du Sud-Est et du Nord (ancienne Grande Ceinture), comprise entre Valenton et Juvisy, et qui contourne les garages de Villeneuve-Triage, ne répondait plus depuis longtemps aux besoins d'une exploitation régulière et son insuffisance réclamait un doublement des voies.

Cette insuffisance commençait à se faire sentir pendant la guerre lors de certains transports intensifs de troupes et de matériel. Elle n'a fait que s'accroître depuis du fait de la superposition à un trafic de Banlieue plus intense, d'un important courant d'échanges entre les régions de l'Ouest, du Nord, de l'Est et la Région du Sud-Est.

Une gare d'escale avait bien été créée à Valenton afin d'échelonner les trains de marchandises sur le tronc commun en fonction des possibilités de passage, mais le nombre des marches accordées par le Sud-Est s'avérait insuffisant, certains trains devaient passer en transit à l'intérieur de la gare de Villeneuve-Triage-Marchandises.

Il en résultait des gênes pour cette gare et un allongement du temps de parcours dû aux sujétions imposées par la traversée de ce Triage.

La situation empirait encore lorsque le tronc commun devait être parcouru par des trains spéciaux de troupes ou de pèlerinages (le nombre de ces derniers peut atteindre 200 pendant la saison d'été). Toute circulation marchandises devenait impossible et c'étaient alors de grosses perturbations dans le service.

Le doublement des voies du tronc commun s'imposait d'urgence. Comme on ne

pouvait songer à l'effectuer sur place, les voies à doubler étant enserrées entre la Seine d'une part, et les installations des gares de Villeneuve d'autre part, un raccordement de service dit « d'évite Villeneuve » fut établi.

Ce raccordement, d'une longueur totale de 9,031 km., emprunte au départ de Valenton, la ligne de Valenton à Massy-Palaiseau qui franchit la Seine sur un pont métallique de 150 m. d'ouverture en 3 travées et dont le tablier a dû être relevé de 2,80 m., puis il traverse les voies du Sud-Ouest sur un pont métallique de 25 m. d'ouverture en 3 travées, qui a dû être renforcé.

Après la traversée de cet ouvrage, le tracé passe aux abords de l'agglomération de Villeneuve-le-Roi; il traverse le Parc de la Falsanderie au moyen d'un souterrain de 682 m. de longueur.

Il apparaît ensuite à ciel ouvert sur 100 m. environ, puis rentre à nouveau en souterrain pendant 700 m. afin de déboucher non loin de la gare d'Abion.

Il chemine alors en tranchée sur le versant Est du coteau d'Abion, puis s'accroie aux voies de la ligne de Paris à Juvisy pour finalement se souder aux voies Sud-Ouest et Sud-Est à l'entrée de la gare de Juvisy.

La ligne est à deux voies, sans passage à niveau, et sa construction a nécessité le déplacement des installations de la gare d'Abion-Mons qui existait à l'emplacement du raccordement.

L'exécution des souterrains a présenté de grosses difficultés en raison des venues d'eau abondantes provenant de drainages anciens, de puits et des canalisations maraîchères qui sillonnent le coteau.

Les souterrains, dont la largeur est de 9 m. aux naissances et la hauteur de 6 m.

au-dessus du rail, sont construits en meulière et comportent chacun deux puits d'aération.

Ce raccordement d'« évite Villeneuve » a été équipé en block automatique par panneaux lumineux à éclairage permanent.

UNE NOUVELLE INITIATIVE DES AMIS DES CHEMINS DE FER

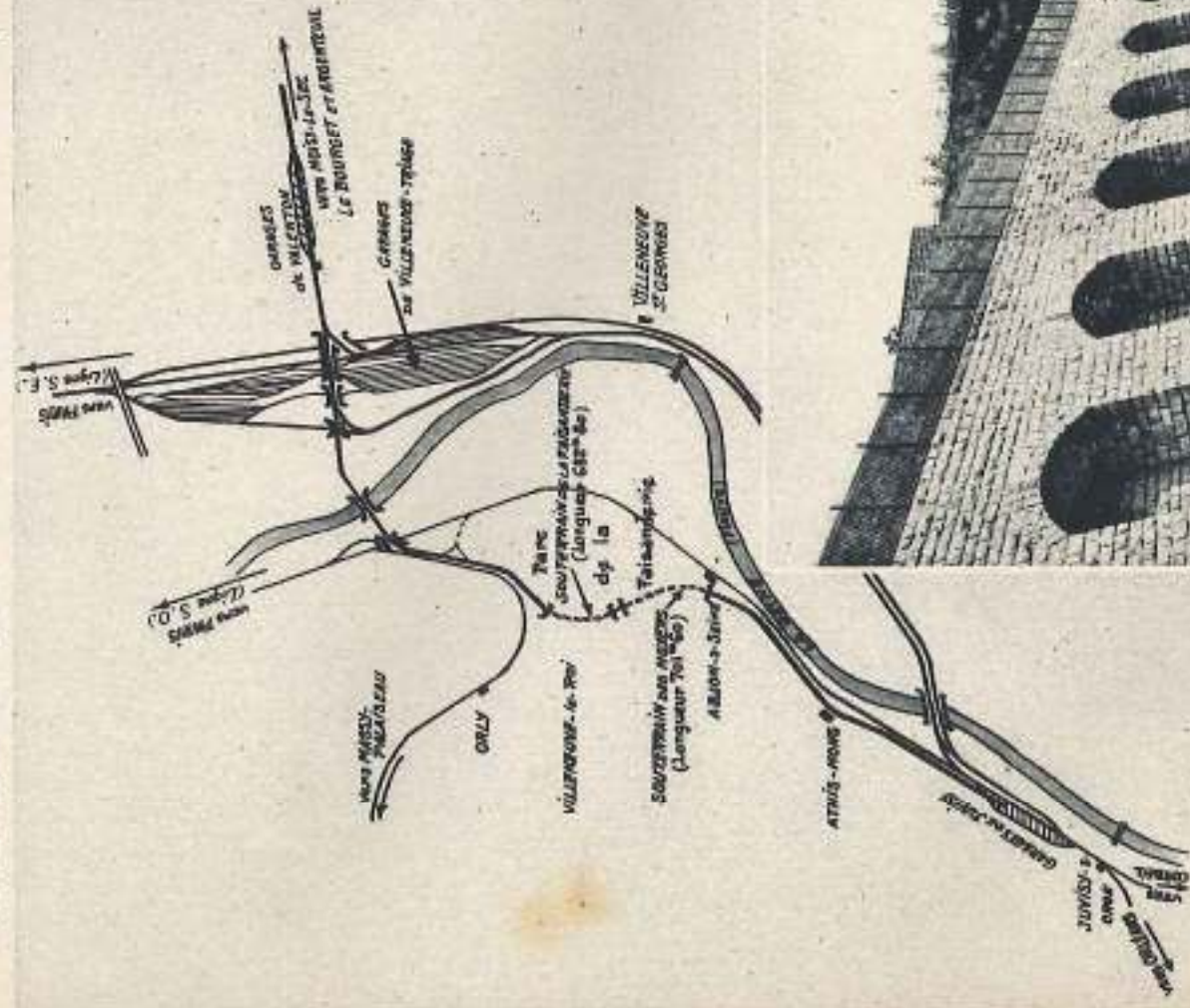
Les images d'Epinal, les pièces de faïence, de porcelaine et les bibelots qui, au siècle dernier, s'inspiraient du chemin de fer, consacraient la popularité de ce nouveau moyen de transport.

Par contre, l'œil n'était pas très familiarisé avec ces engins, et sans aucun doute, plusieurs artisans qui peignirent des locomotives n'en avaient jamais vu ou les virent de bien étrange façon. Le détail nécessaire, de toute évidence celui qu'on n'oubliait jamais parce qu'il prenait la valeur d'un symbole était la cheminée. Un quelconque tonneau sur roues devenait locomotive dès qu'une imposante cheminée le surmontait. Quelques rares pièces reflètent cependant une sincère observation et ont de ce fait un incontestable intérêt documentaire. Nous citerons par exemple les faïences anglaises de Staffordshire et les assiettes en porcelaine de Gien sorties en 1844. Mais combien en reste-t-il?

De nos jours, un groupe de collectionneurs faisant partie de la sympathique Association française des Amis des Chemins de fer a pensé que le rail pouvait toujours fournir un inépuisable thème artistique. Et à l'occasion du centenaire du Paris-Saint-Germain en août 1937, ce groupe a édité un cendrier commémoratif, tiré à quelques centaines d'exemplaires qui furent mis en vente dans un des plus parisiens de nos magasins. Ces cendriers furent enlevés en quelques jours.

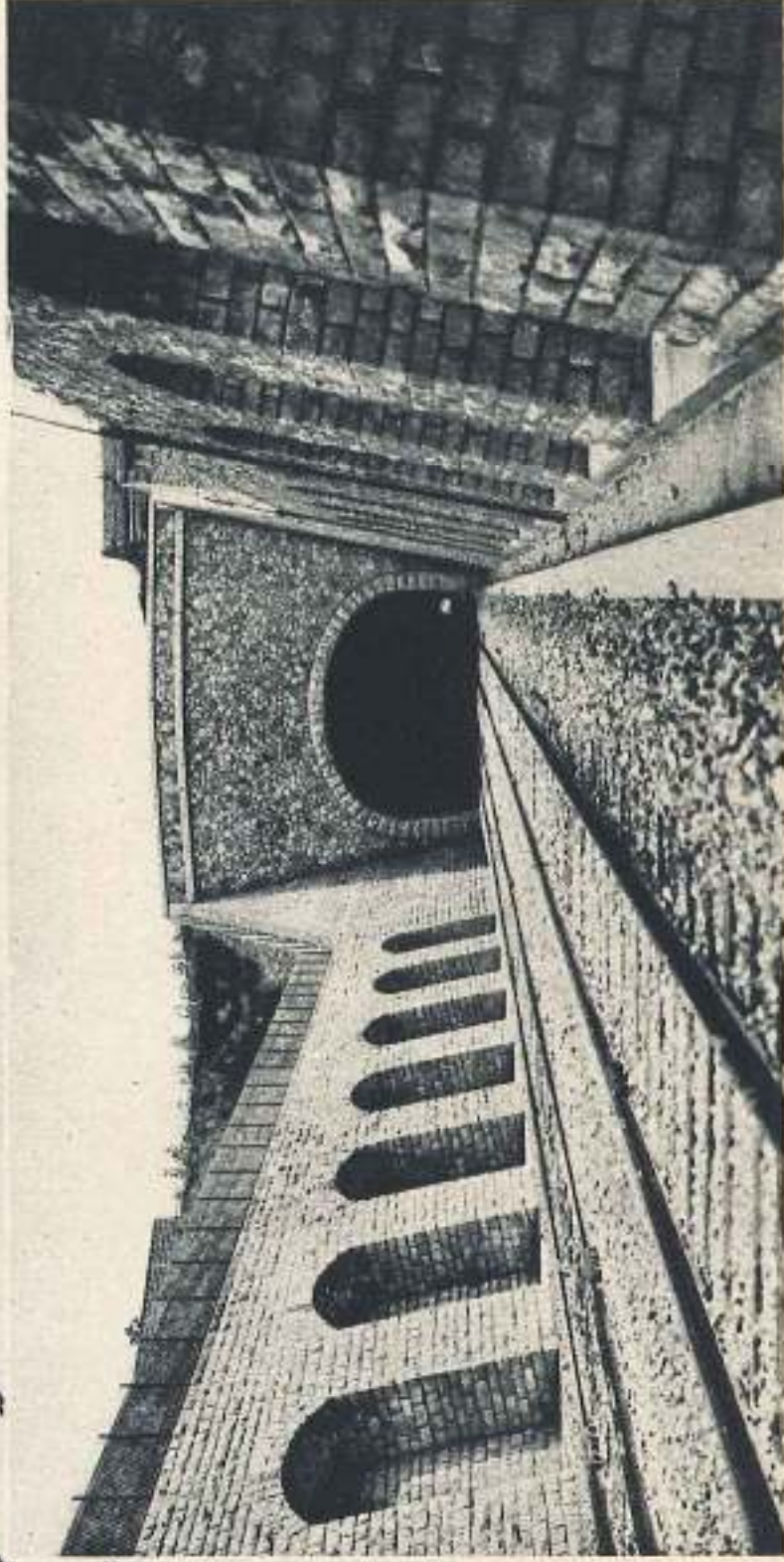
Encouragés par ce succès, nos collectionneurs viennent d'éditer à 250 exemplaires un nouvel objet : un pot à tabac consacré au chemin de fer de Sceaux à l'occasion de la récente prise de possession de cette ligne par le Métropolitain. Enfin, tout dernièrement encore, une assiette vient de sortir qui représente la « Sézanne », la plus ancienne locomotive de la Région de l'Est. Une seconde assiette, avec le « Continent », la populaire Crampton du Paris-Strasbourg exposée en gare de l'Est, doit suivre sous peu.

Ces objets étudiés, dessinés et édités par des artistes comme E. A. Schefer ou Girod Eymery sont bien éloignés de cette ignorance des formes si fréquente au siècle dernier. Ils n'en ont pas moins un réel cachet. Le document n'est, en effet, intervenu que pour caractériser le type et non pour faire une reconstitution rigoureuse dans les détails. La note pittoresque a été donnée ici, par



Plan schématique du raccordement dit d'Évite-Villeneuve.

Ci-dessous, vue du souterrain des Noyers et de la section de 100 m. à ciel ouvert.



une amusante garde-barrière (cendrier), là, par l'angle de composition (pot à tabac) ou par des couleurs vives mais non discordantes (assiette). Un réel humour se dégage de cette heureuse union de naïveté voulue et de base technique.

Ajoutons qu'à l'instar des bibliophiles, nos collectionneurs ont prévu pour chacune de leurs éditions le numérotage de tous les exemplaires.

Notre Métier ne se devait-il pas de mentionner cette véritable tentative de renaissance d'un thème décoratif qui intéresse au premier chef tous ses lecteurs? Il souhaite que cette tentative ait des suites heureuses et que des scènes ferroviaires fleurissent bientôt sur la soie des foulards, sur le parchemin des abat-jour et ailleurs, au même titre que les marines qui ont une si grande vogue. N'est-ce pas une excellente forme de propagande pour le rail que de familiariser l'usager avec la locomotive, qui est, suivant l'expression du grand Kipling, « la chose la plus sensible que l'Homme ait fabriquée » ?

LA PRÉVENTION DES ACCIDENTS

Dans le n° 1, nous avons vu comment, sur le mode humoristique, certains de nos confrères d'outre-Atlantique faisaient à leurs lecteurs cheminots d'utiles recommandations en matière de prévention des accidents. Et nous ajoutons qu'en Allemagne cette prévention avait fait l'objet de campagnes allant jusqu'à s'adresser aux femmes même des cheminots.

Reportons-nous plutôt à la *Zeitung des Vereins Mittelleuropäischer Eisenbahnverwaltungen*. Cette revue ferroviaire allemande a signalé, en effet, il y a quelque temps, que la *Reichsbahn* avait édité à l'usage des épouses de ses agents, une affiche nouvelle de prévention (dont un exemplaire avait été remis à chaque agent pour apposition à son domicile).

Et notre confrère ajoutait ce commentaire : « Des dix recommandations que mentionne l'affiche, il ressort combien il dépend de la bonne volonté d'une épouse de conserver à son mari la tranquillité d'esprit et la bonne humeur, ces deux états d'âme indispensables pour l'accomplissement de sa tâche.

FEMMES DE CHEMINOTS. FAITES VOTRE DEVOIR D'APRÈS une affiche de la *Reichsbahn*.

PRÉPAREZ A VOTRE MARI UN FOYER HEUREUX DANS LEQUEL IL PUISSE RÉELLEMENT TROUVER SON REPOS APRÈS LE TRAVAIL.



ÉVITEZ D'INCOMMODER VOTRE MARI PAR DES CHOSSES DÉSAGRÉABLES CINQ MINUTES AVANT QU'IL SE RENDE A SON SERVICE.



VEILLEZ SUR LE REPOS DE VOTRE MARI, S'IL EST OBLIGÉ DE DORMIR LE JOUR.



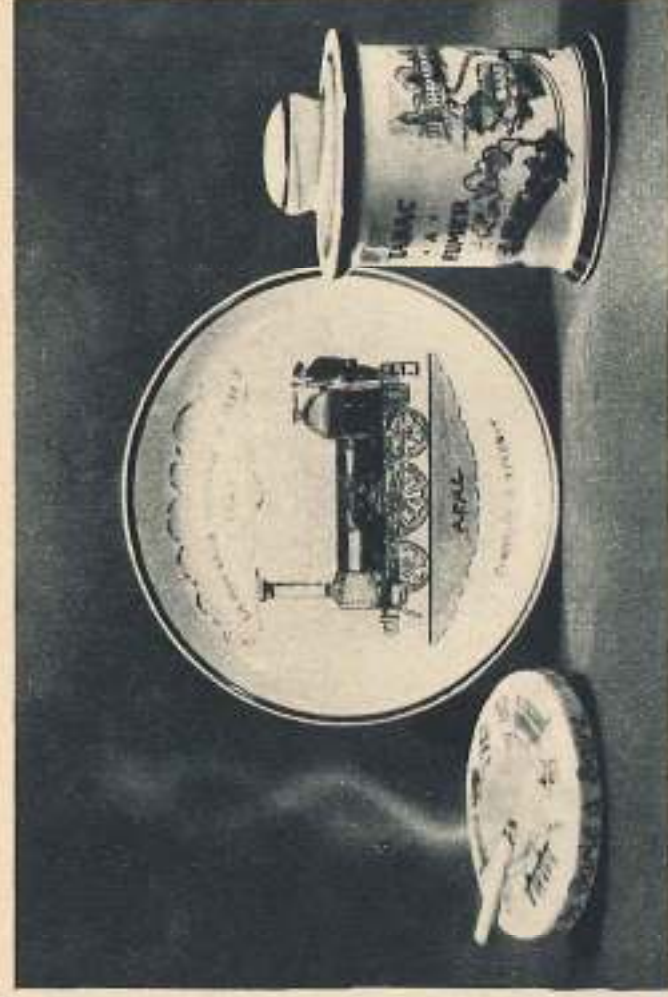
GÉREZ VOTRE FOYER AVEC ORDRE ET PUNCTUALITÉ, QUALITÉS AUXQUELLES VOTRE MARI EST HABITUÉ PAR SON SERVICE.



ACCUEILLEZ VOTRE MARI AU RETOUR DE SON TRAVAIL SANS RECHERCHE, MAIS PROPREMENT MISE, CHARMANTE ET DE BONNE HUMEUR.



EXHORTEZ VOTRE MARI, SI C'EST NÉCESSAIRE, A LA TEMPÉRANCE DANS L'ABSORPTION D'ALCOOL.



Cendrier, assiette et pot à tabac, récemment édités par les Membres de l'A. F. A. C. (Cliché Garot.)

La bonté de cœur maternelle et le don naturel de la femme de rendre la vie belle et agréable n'ont pas besoin de pareilles recommandations. Mais il y a des jeunes épouses encore inexpérimentées dans la vie, qui, de ce fait, peuvent bien commettre des erreurs et des fautes. Là les dix recommandations ont le but d'aider utilement. Voyons ce que disent les recommandations de l'affiche en question, sous le titre « Femmes de cheminots, faites votre devoir » :

1° — Préparez à votre mari un foyer heureux dans lequel il puisse réellement trouver son repos après le travail ;

2° — Gérez votre foyer avec ordre et ponctualité, qualités auxquelles votre mari est habitué par son service ;

3° — Prenez soin que votre mari puisse partir en temps utile et sans aucune précipitation pour reprendre son travail à l'heure exacte ;

4° — Évitez d'incommoder votre mari par des choses désagréables, cinq minutes avant qu'il se rende à son service ;

5° — Surveillez vos enfants et apprenez-leur à connaître et à éviter les dangers de la maison et de la rue ;

6° — Accueillez votre mari au retour de son

travail sans recherche, mais proprement mise, charmante et de bonne humeur ;

7° — Veillez sur le repos de votre mari, s'il est obligé de dormir le jour ;

8° — Si vous avez eu une dispute, avec votre mari, n'attendez pas, pour vous reconcilier avec lui, que le soleil se couche ;

9° — Exhortez votre mari, si c'est nécessaire, à la tempérance dans l'absorption d'alcool ;

10° — Soyez courageuse, à côté de votre mari, dans les mauvais jours.

Il est évident qu'on ne saurait, en France, recommander de tels affichages dans les foyers d'agents, comme cela se fait couramment, paraît-il, outre-Rhin. Mais sans aller jusque-là, ne devons-nous pas avoir à cœur de susciter la collaboration des épouses des cheminots, qui peuvent avoir une action si utile dans cette œuvre de prévention ?

Nous voudrions que tous nos lecteurs, tous les collaborateurs de « NOTRE MÉTIER » n'oublent pas que leur Revue peut, à cet égard, publier des avis et recommandations susceptibles de toucher la famille cheminote tout entière. Qu'ils se disent bien que, dans ce domaine si préoccupant de la lutte contre les accidents, leurs suggestions seront toujours les bienvenues.

PRENEZ SOIN QUE VOTRE MARI PUISSE PARTIR EN TEMPS UTILE ET SANS AUCUNE PRÉCIPITATION POUR REPRENDRE SON TRAVAIL A L'HEURE EXACTE.



SURVEILLEZ VOS ENFANTS. ET APPRENEZ-LEUR A CONNAÎTRE ET À ÉVITER LES DANGERS DE LA MAISON ET DE LA RUE.



SOYEZ COURAGEUSE A CÔTÉ DE VOTRE MARI DANS LES MAUVAIS JOURS.





Le 19 juin à Colombes, l'équipe d'Italie a remporté, sur la Hongrie, la Coupe du Monde de football. En tant que sportifs et en tant que citoyens aussi, comment ne pas nous réjouir du succès que rencontrent de plus en plus ces grandes compétitions auprès des foules? La Coupe du Monde de football a procuré en effet des milliers de voyageurs à la S. N. C. F. : 60.000 environ rien que pour les 3 journées des 5, 12 et 19 juin à Colombes.

LE SPORT

Le match franco-suisse de Besançon

Les Représentants de notre U. S. C. F. ont emporté, par 3 buts à 1, la décision du match de Football qui, le 28 mai à Besançon, a mis en présence les cheminots Suisses et les cheminots Français. Besançon grelottait sous le manteau mouillé de la brume qui l'enveloppait tout entière. Quelques minutes même avant le coup d'envoi, une pluie diluvienne tombait, dont le débit torrentiel empêcha les spectateurs de monter nombreux au Stade de Montrapon, lieu de la rencontre, ce qui nuisit au succès qu'était en droit d'attendre le Comité local de l'U. S. Sud-Est, chargé de l'organisation matérielle.

Compte tenu de ces conditions atmosphériques défavorables, la partie fut vivante et d'un degré technique supérieur à la moyenne ordinaire des joueurs opérant dans des clubs amateurs.

Les équipes se présenterent de la façon suivante :

Cheminots Suisses : Schneider, goal; Doudin et Tschang, arrières;



L'équipe française et, en contre, celle des Suisses

Blazer, Eigensatz et Bar, demis; Moser, Muller, Berini, Weesser et Schenk, avants.

Cheminots Français : Fournier (Métro), goal; Marecaux (Nord) et Laverge (Ouest), arrières; Martignon (S.-E.), Bourellier (Nord) et Chagnolleau (S.-E.), demis; Brunet (S.-E.), Boucher (Est), Quere (Ouest), Maet (Nord) et Polge (Métro), avants.

La partie.

Le jeu débute avec un léger avantage aux Cheminots Français, grâce surtout à Polge, qui donne à l'action de son équipe une orientation classique.

La première attaque sérieuse vient par l'aile gauche française; Boucher, malheureusement, rate son coup de pied, mais Brunet rachète sa maladresse en bottant une balle qui met Schneider, le gardien Suisse, en difficulté.

Polge et Maet, à leur tour, se distinguent en faisant admirer aux spectateurs une série de passes croisées du meilleur effet.

Les Suisses, pourtant, réagissent, servis par une belle qualité athlétique. Sur envoi de Eisengatz, Weesser est en possession de la balle; il place à 15 mètres un shoot difficile que Fournier détourne en corner, dans un très bon style.

Quere marque.

La défense française se libère de l'étreinte adverse créée par le coup de pied de coin, et le cuir revient à proximité du but suisse. C'est alors que devant notre avant-centre, Tschang et Doudin, les deux arrières suisses se gênent et que Quere profite de l'occasion pour ouvrir le score.

La pression des Français — les blancs — continue; l'ailier gauche Brunet, qui possède une belle facilité de course et de bons dribblings, gâche, par contre, plusieurs occasions favorables en tardant à centrer.

Les Cheminots suisses font, en ce qui les concerne, tout pour égaliser la marque. Leur inter-droit Weesser notamment, est un des plus dangereux. A nouveau il inquiete Fournier qui stoppe une balle dangereuse.

Pourtant, la réplique est immédiate et Brunet, parti hors jeu du reste, adresse — tout arrive — un centre-shoot qui manque de peu la cage.

Weesser égalise.

Schneider dégage et sur son dégagement, Eisengatz est en possession de l'ustensile, il adresse à son allier gauche Moser qui botte une première fois, Fournier repousse, à son tour Muller tente sa chance, une fois encore le défenseur Français repousse la balle.

Ce n'est pourtant que partie remise, la défense des « blancs » concède un corner et Fournier est battu, sur un shoot de près de Weesser. Les deux formations sont donc à égalité. La mi-temps est atteinte avec un but partout.

La reprise.

A la reprise, Polge est le premier attaquant sérieux; son envoi cependant est paré par Schneider. Berini lui rend la monnaie de



sa pièce en plaçant un bolide de peu au-dessus de la transversale. Par Polge — encore — qui contrôle sa balle de belle façon et qui shoote durement, Schneider concède un nouveau coup de pied de coin, ce dernier tiré en vain.

Enfin, sur une attaque du quintette helvétique, Berini botte puisamment, un arrière français détourne la balle sur Moser qui bat Fournier. Le but, tout à fait régulier à notre avis est refusé par l'arbitre M. Perrodin.

Brunet, sur une attaque, surprend Schneider et marque le second but pour la France.

Les Suisses essaient de pousser les « feux ». Weeser et Berini sont à même de marquer. Heureusement pour nous Fournier arrête leurs essais et garde ainsi l'avantage conquis par ses camarades.

Les Cheminots français marqueront d'ailleurs une nouvelle fois, par l'intermédiaire de Quere, sur centre de Maet, qui, lui-même avait reçu la balle de Boutellier.

Les joueurs.

Le meilleur joueur des 22 fut Polge ; son contrôle de la balle et sa distribution de jeu font de lui un des joueurs les plus en vue du Football amateur. Boutellier, fortement enrhumé, reedita sa partie accablée à Besançon, contre l'Alsace-Lorraine, alors qu'il faisait partie de la sélection de la Région Nord. Retenons encore, parmi les nôtres, le gardien de but Fournier qui eut des arrêts splendides ; l'arrière Marecaux, ardent et difficile à passer ; Maet, Brunet et Martignon. Chez les Suisses, Eigensatz, Weeser et Moser, se sont mis vraiment en évidence.

Nous ne saurions passer sous silence et le banquet qui, le soir, réunit au Terrass'hôtel organisateurs, dirigeants et joueurs, et l'excursion du lendemain aux Sources de la Loue — riche occasion pour tous de vérifier une fois de plus la générosité de l'hospitalité bizonzine et d'apprécier les beautés des sites francs-comtois.

Le 2 juillet, à Roland-Garros, la Coupe Jean Dupin a été remportée par l'équipe du Sud-Est

En 1929, M. Dupin, Sous-Chef de l'Exploitation de la Compagnie du Midi, mit en compétition une coupe challenge, dont la garde devait être confiée au Réseau vainqueur d'un tournoi annuel disputé entre Réseaux, selon une formule analogue à celle de la célèbre Coupe Davis — formule améliorée d'ailleurs, puisque chaque Réseau doit aligner obligatoirement six joueurs.

Lorsqu'en 1930 naquit l'Union Sportive des Cheminots Français, véritable fédération des associations sportives amateurs de Réseaux — y compris le Métropolitain — cette Coupe Jean Dupin prit le caractère de tournoi officiel interréseaux de Tennis. Depuis, d'ailleurs, elle a été homologuée par la Fédération Française de Lawn-Tennis.

Les finales de ce tournoi se jouent depuis plusieurs années dans le cadre incomparable du Stade Roland Garros, et constituent, à tous points de vue, une très grande journée sportive pour les cheminots ; à cette occasion, d'ailleurs, l'U. S. C. F. organise toujours un match exhibition entre joueurs de tout premier plan.

Mais rappelons quel a été le palmarès de l'épreuve, depuis la fondation :

En 1929, P. O. bat Nord par 3 parties à 2 ;
En 1930, P. O. bat Métro par 4 parties à 1 ;
En 1931, Métro bat Ceinture par 5 parties à 0 ;
En 1932, Métro bat P. O. par 4 parties à 1 ;
En 1933, Métro bat Nord par 4 parties à 1 ;
En 1934, Nord bat Métro par 3 parties à 2 ;
En 1935, Etat bat P. L. M. par 3 parties à 2 ;
En 1936, P. L. M. bat Etat par 5 parties à 0 ;
En 1937, P. L. M. bat Etat par 3 parties à 2.

Cette année, la Région du Sud-Est, exempte des premiers tours en sa qualité de tenante de la Coupe, devait donc disputer la finale avec le Métropolitain, qui, à la surprise générale, avait eu raison de l'Ouest en demi-finale. Voici d'ailleurs quels étaient les résultats des éliminatoires de 1938 :

Métropolitain bat Est par 5 à 0 ;

Nord bat Est (Sous-Direction de Strasbourg) par 5 à 0 ;

Métropolitain bat Sud-Ouest par 3 à 2 ;

Ouest bat Nord par 5 à 0 ;

Métropolitain bat Ouest par 3 à 2.

La finale vient donc de se disputer, le samedi 2 juillet, à Roland Garros, sous la présidence effective de M. Surleau, directeur général adjoint, qu'entouraient de hautes personnalités de la S. N. C. F., parmi lesquelles nous avons remarqué MM. Barth, Jean Lévy, Porchez, directeurs, ainsi que les représentants des Régions, M. Epinay, directeur de la Région du Sud-Ouest, M. Flament, ingénieur en chef de la Région du Nord et M. de Boysson, président honoraire de l'U. S. C. F. C'est l'équipe de notre Région du Sud-Est, détentrice de la Coupe depuis deux ans qui, de haute lutte, a remporté à nouveau cette finale en battant le Métropolitain par 3 victoires contre 2.

L'équipe victorieuse mettait en ligne six excellents joueurs, MM. Anger, Beaudelot, Coiffier, Fellot (en simple), Chardonnet et Peter (en double), au succès desquels **Notre Métier** est heureux d'applaudir, en joignant de vives félicitations à celles qui leur furent adressées sur le court par un public nombreux et enthousiaste, par le fondateur de la Coupe, M. Dupin et par notre directeur général adjoint, M. Surleau.



Ci-contre, la remise de la Coupe, en présence de M. Surleau.

Ci-dessous, les 12 joueurs : 6 du Métropolitain et 6 de notre Région du Sud-Est.

ÉCHOS DU SUD-EST



M. JOURDAIN
Directeur de l'Exploitation de la Région du
Sud-Est.

DISTINCTIONS HONORIFIQUES

CITATIONS A L'ORDRE DE LA RÉGION

Sont cités à l'ordre de la Région du Sud-Est
les Agents dont les noms suivent :

Mme Vve MUXIER Marcel, Garde-Barrière
auxiliaire à Istres.

Le 21 avril 1938, par son esprit de déci-
sion et son sang-froid, a sauvé d'une mort
certaine les occupants d'une automobile
qui venait d'enfoncer les barrières et qui
fut tamponnée par un train.

MM. SIMON, Facteur mixte à Culoz, et
DECAMBR, Cantonnier-piliste à l'essai à
Saint-Avre.

Le 12 janvier 1938, se sont précipités
au secours d'un vieillard tombé sur les
voies à l'approche d'un rapide et ont
réussi à le tirer de sa dangereuse position
alors que le convoi, marchant à 90 km/h,
n'était plus qu'à quelques mètres.

M. ALDEBERT, Cantonnier à Arles.

Le 27 janvier 1938, a fait preuve de
beaucoup d'initiative et de sang-froid en
sauvant d'une mort certaine deux per-
sonnes qui franchissaient les voies sur une
voiture à âne au moment où survenait
un train.

M. POLQUAND, Cantonnier-piliste, à Chasse-

Le 8 février 1938, a fait preuve de vigi-
lance et de dévouement en surprenant un
malfaiteur qui venait de dérober un rou-
leau de fil de cuivre; bien que menacé par
le voleur, qui était porteur d'un rasoir, a
réussi à l'appréhender.

M. Ernest VALES, Conducteur principal
d'autorails, à Vénissieux.

Le 23 février 1938, en conduisant le
T. A.-508 a, grâce à sa vigilance et son
sang-froid, arrêté son autorail à proximité
du passage à niveau n° 33 de la ligne
Mâcon à Genève, au moment où une
automobile était engagée sur la voie.

M. Louis SIGONBOIST, Mécanicien de route,
au dépôt de La Blancarde.

Le 27 mai 1938, alors qu'il se trouvait en
repos à Avignon, s'est élançé courageu-
sement à la tête d'un cheval emballé qui
se dirigeait vers un groupe d'enfants
sortant de l'école. A réussi à le maîtriser,
évitant ainsi un très grave accident.

A été blessé en accomplissant cet acte.

MENTIONS POUR ACTES MÉRITOIRES

Se sont signalés par des actes méritoires, les
Agents dont les noms suivent :

Actes méritoires. — M. O. ROYER,
Facteur mixte intérimaire à Montargis (acte
d'initiative le 11 mars 1938).

Actes de probité. — Exploitation. —
MM. G. BUEFF, Receveur aux billets à Paris;
A. BORDES, Surveillant des trains à Paris;
R. BRADAT, Homme d'équipe à l'essai à
Paris; J. BUDIN, Homme d'équipe à Paris;
P. CHAUVIN, Brigadier à Apt; G. COYVIN,
Chef de gare à Arnay-le-Duc; M. COURSON,
Surveillant des trains à l'essai à Paris;
L. COURVOISIER, Contrôleur de gare à Dijon-
Ville; F. DEVÈZE, Homme d'équipe à Paris;
L. ÉTHALON, Homme d'équipe à l'essai à
Gilley; V. FROT, Homme d'équipe à Souppes;
R. GARDE, Commis à Villefranche-sur-Saône;
F. LOOS, Homme d'équipe à l'essai à Paris;
E. LAURET, Contrôleur de gare à Paris;
J. LAVERGNE, Homme d'équipe à Paris;
M. MIGNARD, Surveillant des trains à Paris;
W. MOULIN, Homme d'équipe à l'essai à
Tarascon; P. PERONA, Facteur aux écritures
à l'essai à Arbois; M. RENAUT, Homme
d'équipe à l'essai à Paris; Mlle S. ROCHE,
Receveuse aux billets à Grenoble; MM. L.
ROUILLOX, Brigadier de manœuvres à Fon-
tainebleau-Avon; J. SCOLAN, Surveillant des
trains à Paris; J. TARANELLI, Homme d'équipe
à Paris.

Matériel et Traction. — MM. E. ACRAND
Mécanicien de manœuvre à Arene; P.
BONNON, Aide-ouvrier à Dijon-Perrigny;
M. CARRÉ, Manœuvre à Conflans; A. CHAM-
ROSS, Sous-Chef de brigade d'ouvriers à
Conflans; L. CRENAL, Manœuvre à Bourg-
Saint-Maurice; B. COSTE, Manœuvre spécia-
lisé à Dijon-Perrigny; O. CAUZOT, Manœuvre
à Montargis; J. DARD, Ouvrier à St-Étienne;
K. DENINCKX, Manœuvre spécialisé à
Montargis; A. DESREVSSE, Sous-Chef de bri-
gade d'ouvriers à Villeneuve-Voitures; M.
FACTRE, Aide-ouvrier à Corbeil; V. FRAYSSE,
Manœuvre à St-Rambert-d'Albon; E. GA-
VEAU, Aide-ouvrier à Dijon-Perrigny; G.
GIVERNAUX, Sous-Chef de brigade d'ouvriers
à Dijon P. E.; M. GUERS, Manœuvre à St-
Gervais-les-Bains; R. GUILLON-COTTARD, Ma-
nœuvre à St-Étienne; C. HERMIRAZ, Ma-
nœuvre à Lyon-Perrache; P. LE FRAPPER,
Manœuvre à Conflans; F. LOMBARD, Ma-
nœuvre spécialisé à Modane; A. LONGERON,
Manœuvre à Conflans; A. MARCELOT, Ouvrier
à Dijon-Perrigny; A. MASSOT, Manœuvre à
St-Étienne; R. MASSOT, Manœuvre à l'essai
à Lyon-Guillotière; F. RAMEAUX, Manœuvre
spécialisé à Conflans; A. VEROT, Manœuvre
à Dijon P. E.

Voie. — MM. G. ARNAUD, Cantonnier à
Vaugris; F. BORDANIER, Chef de district à
Valence; L. GIRAL, Chef de canton à Avignon;
A. RONDEAU, Cantonnier à Servy-sur-Rhône.

BELLES CARRIÈRES

M. ANNELOT, Inspecteur divisionnaire de
1re classe, au Service de la Voie et des Bâti-
ments de la Région du Sud-Est, à Paris, a été
admis à la retraite le 1er avril 1938, après
36 ans et 8 mois de services.

Entré au Chemin de fer, le 16 juillet 1901,
comme Dessinateur auxiliaire, M. ANNELOT
a rempli successivement les fonctions de
Dessinateur, Conducteur de Travaux, Chef
de District de 1re classe, Chef de District
Principal, Inspecteur de 2e classe, Inspec-
teur de 1re classe, Inspecteur Divisionnaire
de 2e classe et il était Inspecteur Division-
naire de 1re classe, depuis le 1er octobre
1936.

Chargé de l'important bureau d'entretien
des voies, au Service Régional, a montré
une compétence qui a été appréciée de ses
chefs et a fait preuve d'une grande cons-
cience professionnelle.

M. BENZAMIN, Chef d'études de 2e classe,
au Service de la Voie et des Bâtiments de la
Région du Sud-Est, à Paris, a été admis à la
retraite, le 1er juillet 1938, après 33 ans et
6 mois de services.

Entré au Chemin de fer (Service de la



M. Annelot.



M. Benjamin.



M. Foucault.



M. Fournier.



M. Goudou.



M. Habouzit.



M. Hiers.



M. Livet.

Construction), le 6 janvier 1905, comme Dessinateur stagiaire, M. BENJAMIN a rempli successivement les fonctions de Dessinateur, Piqueur, Conducteur, Dessinateur principal, Chef Dessinateur, Sous-Chef d'études de 2^e classe et de 1^{re} classe et il était Chef d'études de 2^e classe, depuis le 1^{er} juillet 1930.

M. BENJAMIN a collaboré aux études et travaux du raccordement Valenton-Juvisy. Excellent agent, particulièrement apprécié de ses chefs.

M. FOUCAULT, Sous-Ingénieur au Service de la Voie et des Bâtiments de la Région du Sud-Est, à Paris, a été admis à la retraite, le 1^{er} mai 1938, après 37 ans et 2 mois de services.

Entré au Chemin de fer, le 1^{er} avril 1898, comme Expéditionnaire temporaire, M. FOUCAULT, qui a interrompu son service du 11 novembre 1903 au 30 septembre 1906 pour accomplir son service militaire, a rempli successivement les fonctions d'Expéditionnaire, d'Employé, d'Employé principal, de Contrôleur technique, Chef de Groupe, Sous-Chef de Bureau de 1^{re} classe, Chef de Bureau de 1^{re} classe, Chef de Bureau principal de 2^e et de 1^{re} classe; il était Sous-Ingénieur, depuis le 1^{er} janvier 1936.

M. FOUCAULT a toujours donné pleine satisfaction dans tous les postes qu'il a occupés; en particulier, il a fourni un gros effort dans la préparation des études de signaux, au moment de la transformation générale de la signalisation; il a assuré dans d'excellentes conditions, et en temps voulu, la préparation d'un nombre considérable de projets techniques.

M. FOURNIER, Inspecteur de 1^{re} classe au Contrôle des Inventaires à Paris, a été admis à faire valoir ses droits à la retraite le 1^{er} janvier 1938, après plus de 40 années de service.

Entré au Chemin de fer le 20 septembre 1897, comme employé stagiaire à la Comptabilité de la subdivision des Combustibles, il fut nommé successivement Contrôleur technique en 1909, Contrôleur technique principal en 1913, Sous-Inspecteur en 1921, Inspecteur de 2^e classe en 1925 et enfin Inspecteur de 1^{re} classe en 1929.

Spécialiste des questions d'inventaire, M. FOURNIER a fait preuve au cours de sa longue carrière d'une conscience professionnelle et d'un dévouement en tous points dignes d'éloges.

M. GOUDOU, Chef d'études de 1^{re} classe au Service central de la Voie et des Bâtiments à Paris, a été admis à la retraite le 1^{er} mars 1938 après 39 ans et 8 mois de services.

Entré au Chemin de fer le 24 juin 1898, comme employé temporaire, M. Goudou a rempli successivement les fonctions d'Employé, de Dessinateur, Dessinateur Principal, Chef Dessinateur, Sous-Chef d'études de 1^{re} classe, Chef d'études de 2^e classe, et il était Chef d'études de 1^{re} classe, depuis le 1^{er} octobre 1934.

Au cours de sa longue carrière, M. Goudou a donné entière satisfaction dans les différents postes qu'il a occupés.

M. HABOUZIT, Ingénieur au Service de la Voie et des Bâtiments de la Région du Sud-Est, à Paris, a été admis à la retraite le

1^{er} juillet 1938, après 38 ans et 11 mois de services.

Ancien élève de l'École Centrale Lyonnaise, M. Habouzit est entré au Chemin de fer le 1^{er} septembre 1896, en qualité d'Employé temporaire et a interrompu ses occupations, du 16 novembre 1898 au 30 septembre 1901, pour accomplir son service militaire. Rentré le 1^{er} octobre 1901, comme Dessinateur, M. Habouzit a rempli successivement les fonctions de Conducteur sans subdivision, Conducteur de travaux, Sous-Inspecteur et Inspecteur de la Voie, Sous-Ingénieur Chef de Section, Sous-Ingénieur Chef de Section H. C., Ingénieur-Adjoint et il était Ingénieur chargé des grands travaux de la région de Paris, depuis le 1^{er} janvier 1936.

Dans tous les postes qui lui ont été confiés, M. Habouzit a montré les plus grandes qualités professionnelles et a toujours donné pleine satisfaction.

En fin de carrière, a été chargé des travaux de raccordement Valenton-Juvisy pour le compte des Chemins de fer de Ceinture; a dirigé ces travaux *particulièrement difficiles* avec une compétence remarquable et en a terminé l'exécution et les règlements en avance sur les prévisions.

M. HIRS, Chef de bureau de 1^{re} classe au Service du Matériel et de la Traction de la Région du Sud-Est, a été admis à faire valoir ses droits à la retraite le 1^{er} juillet 1938, après 40 années de service.

Entré au Chemin de fer le 11 juin 1898, comme dessinateur stagiaire au Bureau des Études du Matériel à Paris, il fut nommé successivement employé principal en 1913, Chef de groupe en 1920, Sous-Chef de bureau en 1924, Chef de bureau de 2^e classe en 1930 et enfin Chef de bureau de 1^{re} classe en 1934.

Au cours de sa longue carrière, M. HIRS a fait preuve d'une conscience professionnelle digne d'éloges et a été hautement apprécié pour son travail et son dévouement.

M. LIVET, Ingénieur-Adjoint de 2^e classe, au Service de la Voie et des Bâtiments de la Région du Sud-Est, à Villeneuve-le-Roi, a été admis à la retraite le 1^{er} juillet 1938, après 38 ans et 10 mois de services.

Entré au Chemin de fer, le 23 septembre 1896, en qualité d'Employé temporaire, M. Livet a interrompu ses occupations du 14 novembre 1899 au 30 septembre 1902, pour accomplir son service militaire. Rentré le 1^{er} octobre 1902, en la même qualité, M. Livet a rempli successivement les fonctions d'Employé, de Conducteur de la Voie, Sous-Inspecteur, Chef de section, Chef de section principal, Sous-Ingénieur chef de section, Sous-Ingénieur chef de section H. C. et il était Ingénieur-Adjoint depuis le 1^{er} juillet 1936.

M. Livet a été à la tête de Sections de travaux très importantes, notamment de celle relative au raccordement Valenton-Juvisy, où il a été, pour l'Ingénieur chargé des travaux, un précieux collaborateur. Très bon praticien.

BEAUX ÉTATS DE SERVICES DE NOS RETRAITÉS

Sont également à signaler pour leurs beaux états de services à la Région du Sud-Est, les Agents ci-dessous qui viennent d'être admis à la retraite :

Matériel et Traction. — MM. J. BAILLET, Chef de brigade d'ouvriers à Oullins-Machines; L. BAZIN, Sous-Chef de bureau à Paris; R. BECARD, Rédacteur principal à Marseille; P. BERNARD, Mécanicien de route à Grenoble; M. BERROD, Contremaître à l'Horme; T. BLOXDET, Chef de brigade d'ouvriers à Ville-neuve-voitures; P. BONNET, Chef-mécanicien à Ambérieu; P. BOREL, Employé principal à Oullins; L. BOUCHER, Chef de brigade d'ouvriers à Arles-Machines; A. BRISON, Agent technique à Oullins-Machines; B. CALICARIS, Ouvrier à Chambéry; A. CARTERON, Sous-Chef de brigade de manoeuvres à Bercy; L. CHANNONNIER, Garde-magasin à La Blanche; C. CHAUX, Chef de groupe à Oullins-Machines; L. DEMOLY, Sous-Chef de magasin à Paris; A. DEROUILLHE, Sous-Chef de brigade d'ouvriers à Paris; J. FABRE, Sous-Chef de bureau à Marseille; M. FORT, Chef divisionnaire d'atelier à Conflans; G. GOUSSET, Employé principal à Paris; V. JALLAT, Chef de groupe à Nice; H. JARRIX, Mécanicien de route à Ambérieu; P. LAURENT, Chef mécanicien à Nevers; E. MARANDON, Sous-Inspecteur à Paris; P. MARÉCHAL, Mécanicien de route à Dijon-Perrigny; L. MONNET, Ouvrier à Montargis; A. MOUZA, Sous-Chef de bureau à Paris; L. PICAUD, Employé principal à Nevers; J. VILJEAN, Ouvrier à Montargis; L. VINCENT, Chef mécanicien à Vénissieux.

Voie. — MM. H. APPRIN, Sous-Chef de bureau à Lyon; C. BASSET, Chef de district principal à Grenoble; A. BOUTTE, Dessinateur principal à Paris; C. BAISSET, Surveillant principal à Yzeure; M. BAISSOT, Chef dessinateur à Paris; J. MILLIÈRE, Sous-Chef de bureau à Montpellier; R. PIROISEZ, Chef de district principal à Chalou; L. RAUZIER, Chef de district principal à Oullins; A. SIGAUD, Chef de district principal à Thiers.

TÉMOIGNAGE DE SATISFACTION

Le *Kayak Club de France* (77, rue Vauvargues, Paris) a récemment exprimé sa satisfaction à notre Région du Sud-Est dans les termes suivants :

« De nombreux membres de notre club viennent d'effectuer une croisière sur l'Ar-dèche pendant les fêtes de Pentecôte.

« Nous sommes heureux de nous faire l'interprète de nos camarades pour vous exprimer nos remerciements. Nous avons en effet rencontré dans vos différents Services un accueil aimable et diligent qui a singulièrement facilité notre tâche d'organisateur.

« Nous croyons devoir remercier tout particulièrement M. le Chef de Gare de PIERRE-LATRE (Drôme) qui au cours de nos passages à l'aller et au retour nous a été d'un concours très précieux, que tous nos camarades ont particulièrement apprécié. Nous avons jugé équitable de vous signaler spécialement ce fait.

« Nous sommes certainement les inter-prètes de tous les canoïstes en vous priant

de poursuivre vos efforts pour le développement du tourisme nautique dans la magnifique région que vous desservez. *

L'ACTIVITÉ SPORTIVE

Le 29 mai a eu lieu, avec le plus grand succès, la fête de clôture de notre Chalet des Houches. Une cinquantaine de sociétaires, venus de divers points de la Région, y ont pris part. Nous pouvons considérer comme très satisfaisant l'essai tenté cette saison par l'A. S. C. du Sud-Est et les résultats obtenus ne peuvent que nous inciter à le renouveler l'an prochain.

CHALLENGES de L'A. S. C. du SUD-EST. — ASSOCIATION. — La finale s'est déroulée, le 8 mai, sur le Stade de l'U. S. V. Sud-Est, à Villeneuve-St-Georges, entre les équipes d'Ambérieu et de Nîmes et a donné lieu à une rencontre très disputée. Ce n'est, en effet, qu'après prolongations que Nîmes a pu prendre le meilleur, par 5 buts à 3, sur Ambérieu.

BASKET. — Le 29 mai, également sur le terrain de l'U. S. V. Sud-Est, à Villeneuve-St-Georges, Oullins, Champion de l'an dernier, a rencontré Dijon, en finale. Cette dernière équipe, très en progrès, a dû néanmoins s'incliner sur le score, très honorable, de 24 points à 22. Oullins ayant, pour la 3^e fois consécutive, remporté le Challenge de l'A. S. C. Sud-Est, le détient maintenant à titre définitif.

Il convient de noter que les résultats obtenus au cours des rencontres des différents Challenges démontrent les progrès réalisés par les diverses équipes concurrentes et nous prometent, pour la saison prochaine, des matches de plus en plus équilibrés.

TENNIS. — Le Challenge de tennis, actuellement en cours, comprend six engagés : Arles (Champion 1937), Paris, Oullins, Grenoble, Cavaillon et Moulins.

BOULES. — A l'heure où paraîtront ces lignes, le Challenge de boules aura été disputé sur les installations du Club de Givors, Champion de 1937.

L'ÉDUCATION PHYSIQUE. — Ainsi qu'il était indiqué dans le précédent numéro les cours d'Éducation Physique prennent, tant à Paris qu'à Villeneuve-St-Georges, une importance de plus en plus grande. Par ailleurs, les apprentis du Service du Matériel et de la Traction bénéficient de cours similaires qui, pour la plupart, sont assurés par des moniteurs des Sociétés sportives.

Ceux-ci sont astreints à un séjour annuel dans un centre d'initiation ou de perfectionnement destiné à leur enseigner, dans tous ses détails, la méthode Hébert qu'ils sont chargés d'appliquer.

Leurs études, d'une durée de 2 ans, se terminent par un examen qui, en cas de succès, donne lieu à la délivrance d'un diplôme, par le Groupement Hébertiste; le dernier stage a eu lieu, du 24 avril au 6 mai 1938, à Montdidier (Somme).

La compétence, ainsi sanctionnée, du personnel enseignant, jointe au contrôle médical périodique, démontre tout l'intérêt de cette organisation dont tous les agents et leur famille peuvent bénéficier.

L'ACTIVITÉ DANS LES CLUBS

PARIS. — ASSEMBLÉE GÉNÉRALE DE L'U. S. V. SUD-EST. — L'Assemblée générale a eu lieu, le 18 mai 1938, dans la Salle des Fêtes de la rue Traversière. Le rapport moral et le rapport financier ont été adoptés à l'unanimité et il a été procédé ensuite, comme d'usage, à la réélection du bureau au sein duquel on ne signale aucune modification importante.

BREVET SPORTIF POPULAIRE. — Les épreuves du B. S. P. vont bientôt se dérouler sur le stade de Villeneuve-Saint-Georges avec, nous l'espérons, le même succès qu'en 1937, où 150 candidats se présentèrent et 117 brevets furent délivrés.

RUGBY. — Le 8 mai a eu lieu le match retour entre le Frankfort Sport Klub, 1880 et l'U. S. V. Sud-Est. Le match aller s'était déroulé à Francfort et s'était terminé en faveur de nos représentants par 7 points à 5.

La délégation allemande, composée de 20 personnes, était accompagnée par Mme et M. Hackermann, président du Klub.

Le samedi 7 a été réservé à la réception des visiteurs auxquels un vin d'honneur a été offert dans la Salle des Fêtes de la rue Traversière et, l'après-midi comportait une promenade et la visite du Château de Versailles.

Le dimanche 8, le match a eu lieu, devant 5 à 6.000 spectateurs, au coquet Stade Jean-Bouin, mis très aimablement à la disposition de l'U. S. V. Sud-Est par le C. A. S. G. En lever de rideau, une rencontre opposait le C. A. S. G. au Red Star.

A 15 h. 30, l'équipe allemande faisait son entrée, très applaudie, et suivie par celle de l'U. S. V. Sud-Est. Après présentation des équipes à M. Auguste, représentant officiel de la Région Sud-Est, la rencontre commençait; elle s'est déroulée avec une correction parfaite.



L'équipe de Cross de la Région du Sud-Est à Achères, le 20 février.

L'U. S. V. a les honneurs de la marque mais les Allemands finissent très fort et sont bien près d'égaliser. Pourtant l'avantage est resté à nos représentants et le match s'est terminé sur le score de 17 points à 14.

Le soir, les 2 équipes et leurs dirigeants se réunissent en un banquet amical, dans les salons Vianey, sous la présidence de M. Camus, Président de l'U. S. V. Sud-Est.

En résumé, très bonne propagande pour le rugby international et pour notre club cheminot. Nos visiteurs, enchantés de la réception qui leur fut faite, désirent vivement voir se renouveler des manifestations de ce genre.

L'équipe réserve ayant remporté, pour la 3^e fois consécutive, le Challenge Bergassoli, l'a acquis définitivement.

BOULES. — Si la saison se termine pour les Rughymen et les Footballeurs, par contre elle débute pour les boulistes. Quelques déplacements, ayant donné lieu à des résultats honorables, ont déjà été effectués; bientôt la saison battra son plein.

ATHLÉTISME. — Cette section, sous la vigoureuse impulsion de son dirigeant, commence à se classer honorablement dans les diverses compétitions auxquelles elle prend part.

NIMES. — ASSOCIATION. — L'équipe première devient détentrice de la Coupe de la Région, ayant triomphé d'Ambérieu, ainsi qu'il est dit plus haut.

Les Minimes, parvenus en finale de la Coupe du Sud-Est, doivent s'incliner, devant l'U. S. St-Loup, de Marseille, par 4 buts à 1.

ARVANT. — ASSOCIATION. — Après une saison où elle connut de nombreux succès, l'équipe première, renversant tous les pronostics, triompha de l'U. S. Charbonnier, par 3 buts à 1 et devient Champion du District du Puy-de-Dôme (2^e Division).

ARLES. — ASSOCIATION. — La saison vient de se terminer sur quelques succès des équipes premières et Juniors, remportés au cours de matches amicaux.

ATHLÉTISME. — Au cours des premières réunions, quelques performances intéressantes ont été enregistrées, qui permettent d'envisager l'avenir avec confiance.

LE TOURISME

Depuis le premier numéro de NOTRE MÉTIER, l'activité de l'A. T. C. - Sud-Est a été favorisée par le beau temps. Les intrépides du ski sont allés chercher la neige sur les très hauts sommets. En contre-bas, canoës, camping et cyclotourisme réunissaient à chaque week-end des équipes de plus en plus importantes soit à notre grande *Fête annuelle de Plein Air d'été* sur la Côte des Maures, soit dans une trentaine d'agréables sorties plus courtes, dans toutes les parties de notre Région et des Régions voisines.

Parmi les *Grandes Excursions* organisées par le Comité Régional et les Comités de Section signalons d'une façon particulière la *Croisière en Adriatique et en Grèce*, sur un yacht aux couleurs A. T. C., dont les 77 participants, cheminots de France et des pays limitrophes, sont revenus enthousiasmés; de très belles excursions en Dauphiné, dans le Jura, aux Gorges du Verdon, aux Gorges du Tarn, aux Baux, dans l'Avallo-nais; quatre voyages collectifs en Corse, dus à l'activité de notre Comité de Lyon et qui totalisèrent 204 participants; une Grande Fête de la Montagne au départ de Chambéry avec un programme de 4 jours, etc...

Le 16 juin, en présence de M. Dargnies,

représentant M. Jourdain, de M. Tuja et de plusieurs hauts fonctionnaires du Sud-Est à ce lieu, dans une ambiance de cordialité, l'inauguration officielle du *Siège social de l'A. T. C. Sud-Est*, 21, rue Traversière, et des *Vestiaires A. T. C.* dans les sous-sols du 17, Bd Diderot. « C'est à la bienveillance de la S. N. C. F. et de la Région, déclare le Président de l'A. T. C., que nous devons ces indispensables commodités de fonctionnement. Cette manifestation a permis de mesurer les progrès continus de notre Association en cinq années d'existence. Nous assurons désormais des journées de cours agréables et utiles à 18.000 familles de cheministes et nous avons formé des milliers de collègues à l'exercice en plein air; le nombre de renseignements hôteliers fournis au cours du dernier exercice a dépassé 21.000 et nos sorties collectives ont réuni 16.000 participants. »

Pour la fin de l'été, les principales excursions prévues sont les suivantes, auxquelles

Ci-contre, l'A. T. C. de Clermont à Gerpoint.

Les autocars S. N. C. F. ont montré aux traversantes suaves d'Aléa les plus beaux aspects de la Corse: ci-dessous, le golfe de Porto.



— Le dimanche 31 juillet : **Les grands cols**, magnifique journée d'alpinisme en cars. Départ de Grenoble gare à 7 h. 45 : Le Glardon, la Croix-de-Fer (2.087 m.). Déjeuner à St-Jean-de-Maurienne, le Galibier (2.665 m.), le Lautaret (2.075 m.), retour vers 19 h.; 85 fr. (S'inscrire auprès de M. Sappey, Service du Matériel, chemin des Buttes, à Grenoble.)

— Le dimanche 7 août : **Le Haut-Jura** en autocars. La Faucille et la Vallée de Joux

il y a lieu de s'inscrire dès maintenant :
— Le samedi 30 juillet : **Promenade croisière en Méditerranée** (Demander renseignements à M. Fauré-Vincent, 35, rue de Turenne, Marseille.)

— Le dimanche 31 juillet : **Le Morvan**, d'Avallon à Autun en autocars. (Demander renseignements à M. Morlé, employé principal de la Voie, 14 bis, rue Jeanne-d'Arc, à Nevers.)

Ci-dessous l'inauguration du Siège Social de l'A.T.C. du Sud-Est, le 16 juin.



Ci-contre, les Aléaistes de Clermont au Col Pers (3000 m.), au-dessus du Col de l'Isoran.

au départ de St-Claude. (Demander renseignements à M. Brédillot, gare de Mores (Jura).)

— Le samedi 27 août : **Promenade-croisière en Méditerranée**. (Demander renseignements à M. Fauré-Vincent, 35, rue de Turenne, Marseille.)

— Les 3 et 4 septembre : **Le col du Grand St-Bernard**. Départ de Chamoux, retour à Évian. (S'adresser à M. Perrod, Voie, 10 cours de Verdun, Lyon.)

— Le 4 septembre : **En Dauphiné** : Allevard, col du Satrioz, Theys, les Petites Roches. (S'adresser à M. Sappey, Service du Matériel, chemin des Buttes, à Grenoble.)

— Le 25 septembre : **La Journée du Champignon**, à St-Sauveur-la-Sagne. (Demander renseignements à M. Couderc, 8, rue Edmond-Rostand, à Clermont-Ferrand.)

(Communiqué de M. H. Lesour, Président de l'A. T. C. Sud-Est.)



COMMUNIQUÉ DU SERVICE SOCIAL

L'HYGIÈNE INFANTILE. — Un dispensaire d'hygiène infantile semblable à celui de Villeneuve-St-Georges fonctionne à Badan depuis le 16 décembre 1937.

Actuellement, les consultations ont lieu tous les jeudis alternativement pour les nourrissons et pour les plus grands.

300 enfants sont déjà inscrits et régulièrement surveillés.

Les vaccinations sont pratiquées ainsi que les traitements rayons ultra-violet, etc...

L'installation a été conçue comme celle du Dispensaire de Villeneuve qui, à l'usage, a donné toute satisfaction.

La Surintendante de Lyon assure à l'occasion des consultations une permanence à Badan, elle y reçoit les mamans, veille à faciliter l'exécution des prescriptions médicales.

NOS BIBLIOTHÈQUES D'APPRENTIS. — La première étape d'une réaffirmation également souhaitée par le Service de l'Apprentissage et par le Service Social vient d'être accomplie.

Depuis le mois de mai, les apprentis de Villeneuve-St-Georges et des Laumes ont leur bibliothèque. La composition en a été étudiée avec sollicitude, le travail préparatoire :

classification, cotation, etc... a été fait selon la méthode des spécialistes les plus compétents afin qu'il soit facile d'accroître le nombre des livres et d'ouvrir d'autres bibliothèques.

Bibliothèque constituée par le Service Social pour les Apprentis de Villeneuve et des Laumes.

La photographie ci-contre montre les livres au moment de leur départ du Service Social de Paris, pour Villeneuve ou les Laumes, où les attendaient les bibliothèques que nos apprentis ont eux-mêmes menues.



PARIS

● Nous sommes heureux de féliciter les agents suivants qui viennent de se voir décerner des distinctions honorifiques :

Officier d'Académie. — MM. Jules MICHEL, Employé au Service de l'Économie Sociale, Jean-Marie BONY, Employé Principal, 5^e Division de l'Exploitation.

Médaille d'argent de l'Éducation Physique et des Sports. — MM. Maurice CLARY, Employé Principal au Service de l'Économie Sociale, Robert PETER, Dessinateur-Projeteur au Service de la Voie.

● La Fédération des Sociétés Artistiques, Littéraires et Musicales de la S. N. C. F. (Région Sud-Est), a connu à Aix-les-Bains au cours des grandes Fêtes Rhodaniennes organisées pour la Pentecôte, un retentissant succès. L'Harmonie des Cheminots de Marseille, l'une des premières sociétés musicales d'Excellence, y fut, durant trois jours, la vedette accompagnatrice de toutes les manifestations folkloriques, sous les directions de son chef M. Lèbre, de son Président M. Martin et de son Secrétaire général M. Silvy.

Un salon d'arts graphiques, qui comportait trois cents œuvres de cheminots, choisies parmi les meilleures, fut le principal succès des expositions rhodaniennes de la fête. Il était organisé par M. Ferdinand Breysse, Président de la Fédération, par Mme Danon, Secrétaire générale, M. Marcel Reynaud, de l'Artistique de Lyon, M. Chomienne, Vice-Président de Lyon.

Au vernissage, placé sous la présidence d'honneur de M. Jourdain, Directeur de l'Exploitation de la Région du Sud-Est, on remarquait M. Blaufard, Chef du 11^e Arrondissement d'Exploitation de Chambéry, M. Auguste, Chef du Service de l'Économie Sociale du Sud-Est, M. Rica, Chef de gare d'Aix-les-Bains, M. Michel, Secrétaire général de la Confédération

LISTE DES CORRESPONDANTS DE « NOTRE MÉTIER » POUR LA RÉGION DU SUD-EST

Direction et Services Régionaux.

M. BURDET, Inspecteur à la Direction Régionale (Économie Sociale), 20, boulevard Diderot, Paris.

M. DEROMMELAERE, Chef de bureau principal au Service Médical, 20, boulevard Diderot, Paris.

M. LENOIR, Inspecteur principal adjoint au Service de l'Exploitation, 20, boulevard Diderot, Paris.

M. BONNAFOUR, Sous-Chef de bureau au Service du Matériel et de la Traction, 20, boulevard Diderot, Paris.

M. HONORÉ, Inspecteur Divisionnaire au Service de la Voie et des Bâti-ments, 15, rue Traversière, Paris.

Centres d'Arrondissements.

PARIS : M. BÉRAUD, Chef de groupe au Service de la Voie et des Bâti-ments 15, rue Traversière, Paris.

NEVERS : M. ROMARIE, Chef de groupe au Service de la Traction, rue de la Rotonde.

DIJON : M. GRANDJEAN, Sous-Chef de bureau au Service de l'Exploitation, rue Guillaume-Teli.

LYON : M. MELIN, Chef de groupe au Service de l'Exploitation, 10, cours de Verdun.

CLERMONT-FERRAND : M. LE MATTRE, Inspecteur Commercial à l'Arrondissement de l'Exploitation, 31, avenue Albert-Elisabeth.

SAINT-ÉTIENNE : M. BEYLIER, Chef de bureau à l'Arrondissement de l'Exploitation, 2, avenue Denfert-Rochereau.

VALENCE : M. PERPOINT, Sous-Chef de bureau au Service de la Voie et des Bâti-ments, 1, rue Paul-Bert.

MARSEILLE : M. FAURE-VINCENT, Chef de groupe au Service de la Voie et des Bâti-ments, 35, rue de Turègne.

NIMES : M. FLEURY, Chef de groupe à l'Arrondissement de l'Exploitation, 1, boulevard Sergent-Triaire.

CHAMBERY : M. ECUVILLON, Sous-Chef de bureau à l'Arrondissement de l'Exploitation, 12, boulevard du Vernay.

VILLENEUVE-SAINT-GEORGES-TRIAGE : M. BLANC, Sous-Chef de bureau au Service du Matériel.

TOULONS : M. PONS, Sous-Chef de bureau au Service du Matériel.

ARLES : M. ESTELLON, Sous-Chef de bureau au Service du Matériel.

S. N. C. F., M. Masson, Vice-Président de l'Artistique de Marseille, M. Plaudier, Chef de Marseille, M. Laville, Président de la nouvelle Société Artistique et Musicale d'Avignon, etc. Un public nombreux et choisi, entourait les auto-

rités, auxquelles M. Breysse, Président également de la nouvelle Confédération des Artistiques S. N. C. F. présente, avec les belles œuvres du Salon, le but social de toutes les Sociétés d'arts de Cheminots.

Ce sont des fêtes qui mettent en valeur une fois de plus l'activité de cette Fédération qui s'affirme de jour en jour plus florissante.

NEVERS

● Un 10^e enfant est venu s'ajouter à la belle famille de M. Léonard-Georges VIRLOGEUX, Éleve-mécanicien à l'An-nexe de Montchanin.

M. Pierre-Marie MASSOT, Manœu-vre au dépôt de Roanne, nous a également fait part de la naissance de son 8^e enfant.

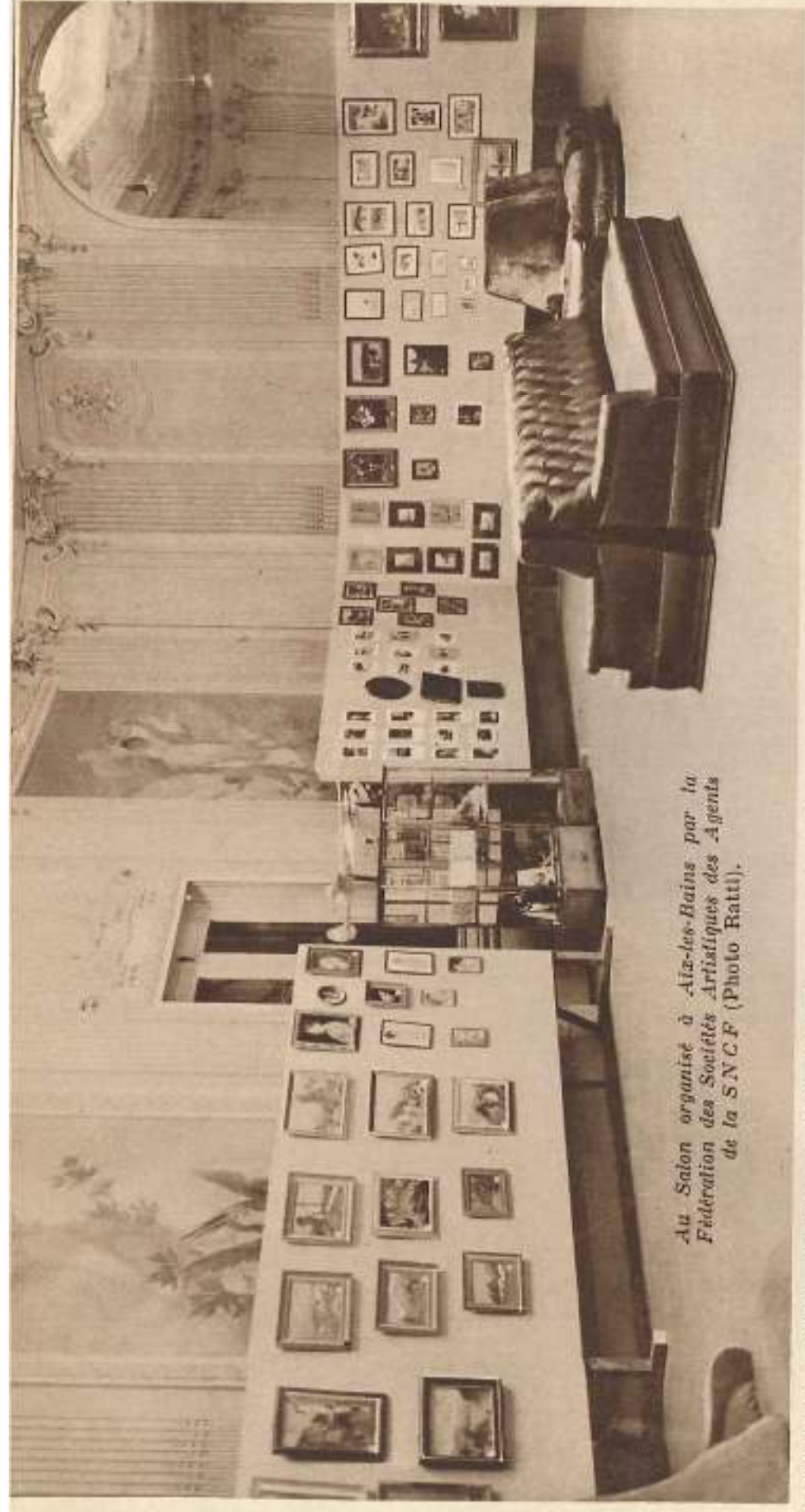
Nous avons encore enregistré avec plaisir la naissance d'un 7^e enfant dans chacun des foyers de M. Kléber MAN-CEAUX, Manœuvr au dépôt de Roanne et de M. Georges DUBIEF, Manœuvr au dépôt de Nevers; d'un 6^e enfant dans la famille de M. Georges CHARPANTIER, Chauffeur de route au dépôt de Paray-le-Monial, et d'un 5^e enfant dans chacune des familles de MM. Paul BRAS, Manœuvr au dépôt de Nevers, Pierre MECHIN, Chauffeur de route au dépôt de Nevers, et Jean DAUGY, Aide-Ouvrier au dépôt de Nevers.

● Nous nous faisons un plaisir de signaler une ancienne famille de cheminots : celle de M. Georges CHAMBON, Chauffeur de route au dépôt de Nevers, fils de l'ex-Machiniste de machine alimentaire François Chambon, de l'an-nexe de Cercy-la-Tour, admis à la Compagnie P.-L.-M. le 15 juin 1892 et retraité depuis le 1^{er} janvier 1923.

Le grand-père paternel de notre agent (Claude Chambon), a également fait sa carrière de cheminot comme homme d'équipe à la gare de Nevers, où il a été occupé de 1860 à 1888.

VALENCE

● Le 28 octobre 1937, un apéritif d'honneur réunissait la majeure partie du personnel des bureaux de la Voie



Au Salon organisé à Aix-les-Bains par la Fédération des Sociétés Artistiques des Agents de la S.N.C.F. (Photo Rattl).

(arrondissement, section, district), à l'occasion de la mutation de trois de nos camarades :

M. **HENRI PLUTON**, Contrôleur technique principal, à Valence, nommé Sous-Chef de bureau de 1^{re} classe à Nevers.

M. **HENRI CREBASSA**, Employé principal à Valence, nommé Chef de groupe à Marseille.

M. **Jean-Baptiste BONNETIN**, Employé à Valence, passé sur sa demande à la Section de Cannes.

MM. Irbe, Chef d'études, et Charrière, Chef de bureau, présenteront, en termes choisis, les vœux de tous, après quoi un souvenir fut offert à chacun des camarades partants : à M. Pluton, une coupe; à M. Crébassa, un objet d'art; à M. Bonnetain, une canne au lancer pour la pêche en mer.

● Le 23 février dernier, une réunion était organisée à l'occasion du départ de **M. LAMORTE**, Employé au bureau du Personnel de la Voie, nommé le 1^{er} mars, Employé principal à Clermont-Ferrand. Après un petit speech d'adieu par son Chef immédiat, un objet d'art et deux boules à jouer ont été offertes à M. Lamorte.

● Le 24 février 1938, la meilleure partie du personnel des bureaux de l'ingénieur de la Voie était rassemblée pour faire ses adieux à **M. Henri DANNONAY**, employé principal à Valence, mis à la retraite normale le 1^{er} mars suivant. Un de ses camarades présenta les vœux de tous, à M. Dannonay, qui répondit par une pièce de vers fort bien tournée. Une mandoline et un fauteuil furent offerts au futur retraité, après quoi les chanteurs amateurs se firent applaudir.

● Le 29 mars dernier avait lieu une réunion du personnel des bureaux de l'Arrondissement de la Voie, à l'occasion de la mutation de **M. Jean BASTET**, Employé au bureau du Personnel de la Voie, nommé le 1^{er} mars Employé principal à Dijon. Le Chef de M. Bastet présenta les vœux et les félicitations de l'assistance. Deux boules à jouer et un serre-livre artistique furent offerts au nouveau promu.

● Nous sommes heureux de faire part de la naissance : — d'un 4^e enfant chez **MM. Ulysse GÉRENT**, Cantonnier à Bédarrides, **Jean TESTUD**, Cantonnier à Puyvert, **Elie TISSERON**, Cantonnier à Allix, **Abel ARNAUD**, Cantonnier à Saillans, **Louis BOISSY**, Cantonnier à Pontaix, **Eugène MICHE-**

LON, Cantonnier principal à Briançon :

— de deux jumeaux chez **M. Paul RENCUREL**, Dessinateur-Catoueur à Orange, qui a déjà deux enfants :

— d'un 5^e enfant, chez **MM. Auguste LELIEVRE**, Cantonnier à La Roche-de-Rame, et **Régis MICHALON**, Cantonnier à Tarascon :

— d'un 6^e enfant chez **MM. Léon GARDIOL**, Cantonnier à Cheval-Blanc, **Fernand ALLEGRET**, Cantonnier à Izeaux, **Édouard BERNARD**, Sous-Chef de canton à Saint-Hilaire-du-Rozier, **Léon LÉTHY**, Cantonnier à Manthes :

— d'un 7^e enfant chez **MM. Célestin GRIENAY**, Cantonnier à Saint-Martin-le-Vinoux, **Émile BAVIÈRE**, Cantonnier à Montségur :

— d'un 8^e enfant chez **M. Émile BONNELY**, Cantonnier principal à Gout :

— d'un 10^e enfant chez **MM. Émile BARTHEYE**, Cantonnier principal à Cheval-Blanc et **André ROUQUEIROL**, Aiguilleur de 2^e classe à Avignon.

● Nous avons appris avec regret le décès de **M. Louis COTTON**, Chef de district de 2^e classe à Die, survenu le 22 février dernier. Une assistance nombreuse l'a accompagné à sa dernière

demeure. Nous adressons nos respectueuses condoléances à sa veuve.

● Une belle famille de cheminots est assurément celle de **M. Marius JOUVE**, Employé au Service de la Voie, à Valence. Le père de cet agent était Chef de gare et son grand-père lampiste au P.-L.-M.

De plus, **M. Jouve** a deux frères cheminots : l'un Contrôleur d'Exploitation à Lyon, l'autre Receveur de 1^{re} classe à Avignon; deux de ses belles-sœurs étaient également, la première, Employée au Bureau de renseignements à Avignon et la seconde, Comtesse de M. Jouve, **M. Jean Velay**, est Facteur enregistrant à La Clayette-Baumont.

MARSEILLE

● **M. TOUCHE**, Ingénieur à Marseille, promu Chef d'Arrondissement à Nancy, a été, le 14 mai dernier, l'objet d'une manifestation de sympathie. Un grand nombre d'Agents du 6^e Arrondissement étaient réunis à la Brasserie du Chapitre, à Marseille, pour lui présenter ses félicitations.

M. Séméac, Chef du 6^e Arrondissement, qui présidait cette réunion, remercia **M. Touche** de sa précieuse collaboration pendant son séjour à l'Arrondissement, le félicita de son avancement et lui dit, au nom de tous les assistants, les regrets profonds que son départ laissait parmi tout le personnel. Il offrit ensuite un souvenir à **M. Touche** et une superbe gerbe de fleurs à **Mme Touche**.

M. Touche répondant à **M. Séméac** dit combien il était sensible à cette manifestation et il remercia le personnel de l'esprit de dévouement qu'il avait toujours montré.

● Nous signalons avec plaisir le succès remporté, malgré le mauvais temps, par la grande Kermesse de 1938, organisée par le Comité de Marseille de la Société **Le Refuge des Cheminots**, dans la belle propriété de **La Gorge Noire**, à Saint-Loup, près Marseille, au profit des Maisons de Retraite des Cheminots.

À cette Kermesse, placée sous la présidence d'honneur de **Mme Lang**, et le patronage de **Mmes Goffety, Lamy** et **Séméac**, nous avons noté la présence de **MM. Lang**, Sous-Directeur de la Région du Sud-Est, **Lamy**, Chef du 8^e Arrondissement de Traction, **Séméac**, Chef du 6^e Arrondissement de la Voie,



La grande Kermesse 1938 du Refuge des Cheminots à La Gorge Noire.



A Nîmes, l'Association Artistique Cheminote a participé aux cortèges organisés à l'occasion des fêtes du vin en juin dernier. Voici la reconstitution du train de 1838, défilant devant les Arènes.

Touche, Chef de l'Arrondissement de Nancy, de hautes personnalités de la S. N. C. F. et de la Ville de Marseille.

Un grand nombre de Sociétés cheminotes étaient représentées. L'Harmonie des Cheminots, sous la direction de son Chef, M. Lèbre, prêtés son gracieux concours à cette belle manifestation de solidarité.

Un lunch fut servi aux personnalités et invités, à l'issue duquel M. Rossat, Président du Conseil d'Administration de la Société, venu tout spécialement de Paris, remercia M. Lang et Madame, et les personnalités qui avaient contribué au succès de la fête.

M. Lang à son tour, félicita les organisateurs et les remercia de leur char-

mant accueil. Il assura le Refuge des Cheminots de tout son concours et de celui de la S. N. C. F.

NIMES

● Nous apprenons avec plaisir que M. Camille DUSSEL, Commis de 2^e classe à Nîmes G. V., grand mutilé de la guerre, vient d'être promu officier de la Légion d'honneur.

● L'Association Artistique Cheminote de Nîmes a participé aux différents cortèges organisés, en l'honneur du vin, à l'occasion de la Foire-Exposition qui s'est tenue dans cette ville, du 28 mai au 7 juin 1938.



OULLINS

Ce groupement avait reconstitué une locomotive et une voiture de l'époque 1838, remorquant un wagon-fourde dernier modèle.

L'ensemble de ces chars qui était du plus bel effet, a remporté un joli succès.

● Le 7 juin 1938, le personnel des Bureaux du 12^e Arrondissement de la Voie et des Bâtiments, a offert à M. MOLLIEN, Chef de Bureau Principal, promu Inspecteur Divisionnaire de 1^{re} classe au Service Central du Personnel de la S. N. C. F., un souvenir, comme gage de sa vive sympathie. M. Mollien, visiblement ému, remercia en termes choisis.

● Le départ en retraite de M. Eugène DAMERON, Sous-Chef de Bureau aux Ateliers de Voitures d'Oullins, a donné lieu, les 20 et 25 mai dernier, à une belle manifestation de sympathie émanant du personnel de bureau et du personnel dirigeant de cet Etablissement et du Bureau du 2^e Arrondissement du Matériel. Au cours d'un dîner amical, un bracelet-montre de valeur et une magnifique gerbe de fleurs ont, en effet, été offerts à M. et Mme Dameron, à l'appui de souhaits de longue et heureuse retraite.

AUX CHEMINOTS DE LA RÉGION DU SUD-EST

Vous avez été nombreux, chers lecteurs de la Région du Sud-Est, à répondre à l'appel qui vous a été adressé dans le n° 1 de **Notre Métier** et votre Revue vous remercie vivement de l'accueil sympathique que vous lui avez réservé.

Mais elle doit s'excuser de n'avoir pu répondre à toutes les communications, aussi importantes qu'encourageantes, qui lui sont venues : les observations, suggestions, offres de collaborations, les réponses à nos « Distractions » ainsi qu'au Concours de dessins d'enfants sont arrivées en effet si nombreuses de tous les points du Réseau National, qu'il nous a été souvent matériellement impossible d'accuser réception et que nous avons dû, chers lecteurs, décider de vous adresser ici un grand merci collectif. Mais soyez assurés que tous vos envois seront communiqués à notre Comité de Rédaction, car **Notre Métier** compte bien en faire état dans toute la mesure du possible. Et surtout, ne vous arrêtez pas en si bon chemin !

Parlons maintenant de notre « corps des propagandistes » que nous avons été heureux de voir s'organiser aussi vite et qui a déjà obtenu des premiers résultats intéressants. Son action n'a pu s'exercer que quelques jours, entre la date — exceptionnellement tardive — de la distribution du n° 1 et le moment où nous avons mis sous presse la présente livraison. Nous sommes néanmoins en mesure d'inaugurer, ci-dessous notre **Tableau d'honneur des propagandistes**, et sommes fiers de pouvoir dès maintenant remercier nos nombreux amis.

TABLEAU D'HONNEUR DES PROPAGANDISTES DE LA RÉGION DU SUD-EST

Sont inscrits à ce tableau d'honneur les agents ayant recruté 5 abonnements au moins.

Ceux qui en ont recruté davantage y sont cités autant de fois qu'ils ont recueilli 5 abonnements.

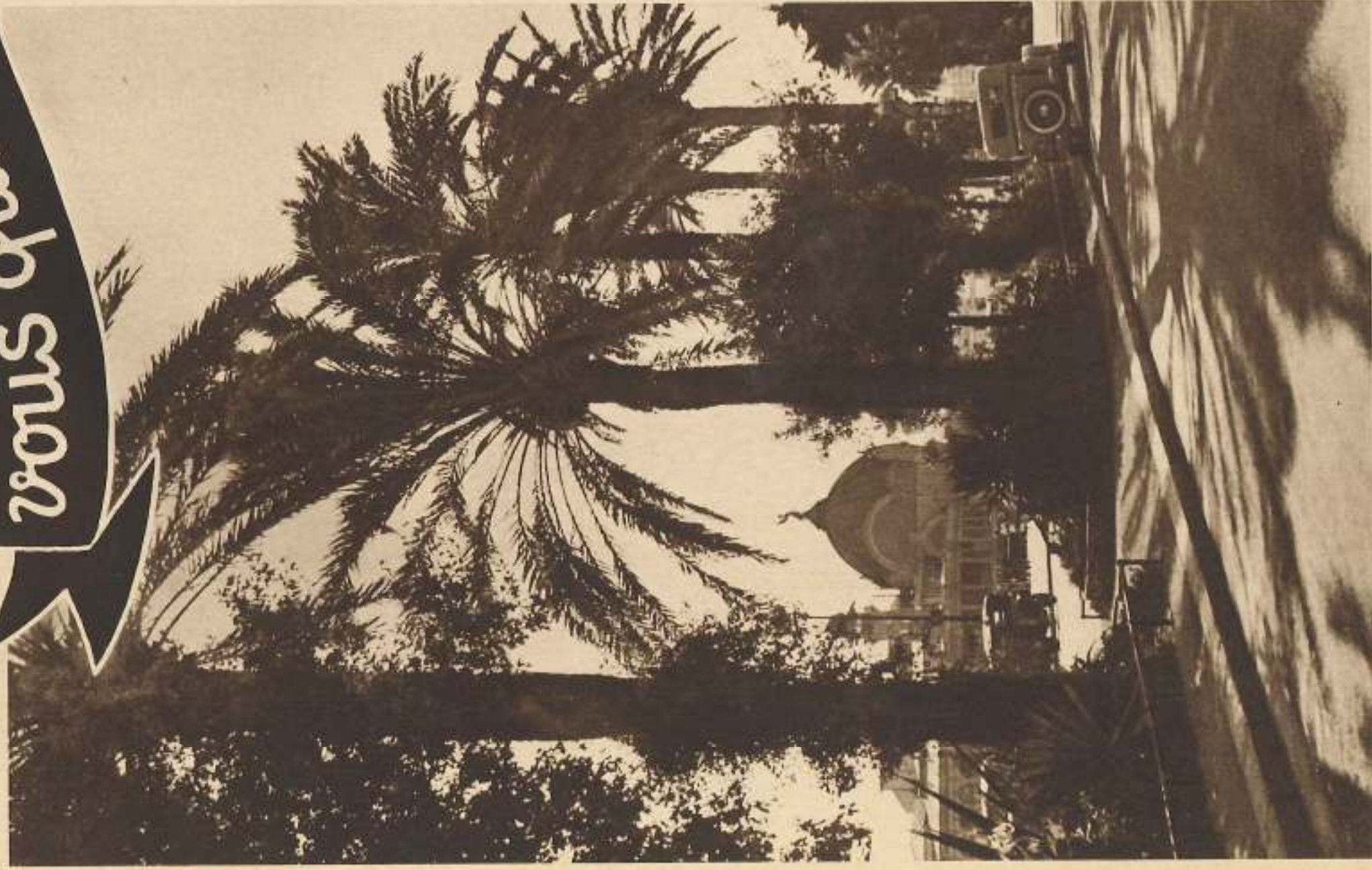
NOM	GRADE ET SERVICE D'ATTACHE	NOMBRE DE CITATIONS	NOM	GRADE ET SERVICE D'ATTACHE	NOMBRE DE CITATIONS
CHOLLEY	Chef de gare à Mortseau	2	LUYTON	Chef de gare à Mérindol	1
DUSOLLE	Chef de gare à Grenoble	5	CAVIN-BRELAZ	Employé C. F. F. à Lausanne	1
LABEYE	Chef de gare à Loriol	1	Mlle ALLEGRE	Commise de 1 ^{re} classe à Vichy	1
NIVEAU	Chef de gare au Creusot	1	CHASTAGNE	Commis principal à Lyon-Vaise	1
PINSON	Facteur enregistrant à Sospel	1			

Merci enfin à vous tous qui avez commencé à nous faire parvenir des souscriptions, sans toutefois avoir eu le temps d'en réunir 5 avant le 1^{er} juillet, époque où nous avons dû arrêter la composition du n° 2 :

MM. ALBRAND, Chef de gare, à Pont-de-Claix; APRATO, Chef de gare, à Malain; BRIANE, Facteur enregistrant, à Tain-l'Hermitage; BALMELLE, Chef de gare, à La Tour-du-Pin; BORDEL, Chef de gare, à St-Michel-les-Portes; BERTHELOU, Chef de gare, à Montlieu-Vercieu; BEAUCUSSIER, Chef de gare, à Cruas; CORBELON, Chef de bureau, à Paris-Tiquetonne; CALCAT, Chef de gare, à Ribautel-Tavernes; CHALVIN, Chef de gare, à Besançon-Viotte; Vve CHEVALIER, Garde-Barrières, à Châteauneuf-Dissère; MM. CHARLES, Chef de gare, à Uchaud; CASTAN, Contrôleur Services Centraux, à St-Étienne; DELENNE, Sous-Chef de gare de 2^e classe, à Terrenoire; DEMONDICE, Facteur enregistrant, à La Voulte-sur-Rhône; DORAY, Sous-Inspecteur du Contrôle aux Usines, au Creusot; FAVRE, Chauffeur de route, à Lyon-Mouche; FOURNIER, Commis de 2^e classe, à Morsang-sur-Orge; LOMBARD, Sous-Chef de bureau Renseignements, à Cannes; MUGNIER, Chef de gare, à St-Jean-de-Gonville; MATHÉ, Manœuvre au dépôt de Nevers; MÉTRAL, Facteur-chef, à La Roche-sur-Foron; OLIVIER, Chef de gare, à Sombadel; PHILIBERT, Chef de gare, à Ponthierry-Pringy; Mlle PÉRET, Factrice aux écritures, à La Palisse-St-Prix; MM. PY, Chef de gare, à Héricourt; ROUVIERE, Conducteur, à Nîmes; VIGNE, Chef de gare, à St-Égrève-St-Robert; VAUTEY, Facteur aux écritures, à Lyon-Perrache; BOISSON, Chef de gare, à Montereau; CLAVEL, Chef de bureau principal, à St-Étienne-Châteaureux; DAMIER, Chef de station, à Branges; GAZAY, Chef de gare, à Chamoux-Mont-Blanc; LABICKMILLER, Chef de gare, à Montbeugny; LEMOINE, Chef de gare, à Beauchastel; SIMONET, Facteur enregistrant, à Lyon-St-Clair; POULET, Chef de gare, Luzy; RUCLE, Chef de gare, à Fontaine-le-Port; BUSSERY, Commis principal Bureau R. T. M., à Lyon-Perrache; GRAS, Chef de gare, à Millay; MÉTRAL, Commis de 1^{re} classe, à Lyon-Perrache; PASCAL, Commis de 2^e classe, à Rognac.

LECTEURS
de la Région du **SUD-EST**

vous qui connaissez



les bords lumineux de la COTE D'AZUR,
la CORSE, la PROVENCE,
les cimes et les lacs des ALPES et du
JURA,
la chaîne des CÉVENNES,
les villes d'or de la VALLÉE DU RHONE,
les villes-musées de la BOURGOGNE.

*Profitez
de toutes les occasions*

— vos lettres, vos conversations, vos
voyages — pour vanter les merveilles
touristiques de votre Région.

Faites en même temps connaître les
nombreuses facilités offertes par la
S. N. C. F. :

— des trains rapides et confortables,

— toute une gamme de billets et de cartes
à prix réduits dont les formules répon-
dent à toutes les circonstances et à tous
les besoins :

- **Billets du dimanche** à prix très réduits.
- **Billets de Week-End** valables de 3
jours 1/2 à 4 jours 1/2. — 50 ou 40%
de réduction.
- **Billets de Séjour** valables 40 jours (2
prolongations possibles de 20 jours). —
20 à 25% de réduction.
- **Billets de Famille** valables de 40 jours
à 3 mois. — 75 % de réduction à partir
de la 3^e personne.
- **Billets de Groupe** valables 20 jours. —
50 % de réduction.
- **Billets populaires de congé annuel**
valables 31 jours. — 40% de réduction.
- **Carte de " Libre " Excursion, 300 km.**
gratuits. — Libre circulation sur toutes
les lignes d'une zone choisie,
etc., etc.



**AIDEZ-NOUS
A MIEUX FAIRE CONNAITRE VOTRE RÉGION
VOUS CONTRIBUEREZ A LA DÉFENSE DE NOTRE TRAFIC**

NOS JEUNES

Fig. 1

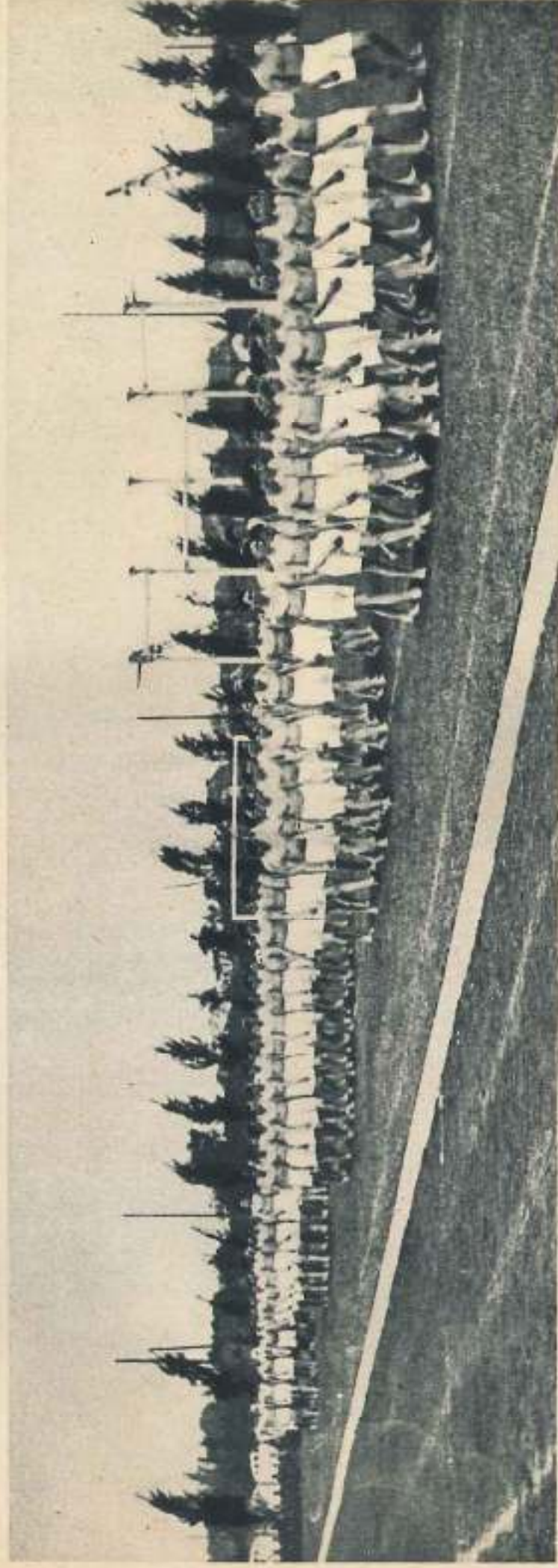


Fig. 2



Ermont.... 26 mai 1938

Sur le grand stade où la lumière abonde... nos apprentis des « quatre coins de France » se sont donné rendez-vous.

Joie, force, santé, voilà sous quel triple symbole vont se dérouler de bout en bout les différentes manifestations inscrites au programme de la journée.

Pour ceux qui n'eurent point le plaisir d'assister à cette exhibition où dominait la discipline sans contrainte, essayons de situer et d'animer dans son cadre les multiples exercices auxquels se livrèrent nos jeunes apprentis.

La « Leçon d'éducation physique » des apprentis de la Région du Nord.

À 14 heures précises, les 80 exécutants de l'Harmonie du SUD-EST cessent la musique entraînant dont les accents tenaient le public en attente et toute l'attention se porte sur un angle du stade où l'important contingent des apprentis de la Région du Nord vient de se concentrer (fig. 1).

Le thème de leur présentation est le suivant : Leçon type d'éducation physique par la méthode naturelle du Commandant Hébert. Quelques évolutions d'ensemble au pas gymnastique qui détendent les élèves et les mettent bien en main du moniteur constituent le prélude de toute leçon d'éducation physique.

Puis, ce sont, par vagues ordonnées, des mouvements d'assouplissement des muscles, et tour à tour, comme le dit si bien le speaker qui pendant toute la séance commentera la leçon, les exercices dérivés de toute la gamme des mouvements naturels à l'homme : marcher, grimper, sauter, porter, courir, lancer, attaquer et se défendre, apparaissent en des gestes éducatifs (fig. 2) où l'élève livré à lui seul doit se faire violence pour stimuler et développer la fonction en cause.

Une telle aisance, une telle souplesse générales pourraient surprendre, si l'on ne prenait soin de rappeler que ces jeunes gens ne font autre chose que de présenter en public la leçon de culture physique exécutée chaque matin dans tous les centres d'apprentissage.

Un entraînement méthodique et régulier permet seul cette facilité dans l'effort en rendant les hommes plus robustes et plus beaux. La joie qui rayonne sur ces fronts d'adolescents, ces musculatures nettes, ces structures bien charpentées, disent mieux que des mots, toute la vie intense qui s'exhale de ces jeunes poitrines.

Fig. 3



Fig. 4



Fig. 5

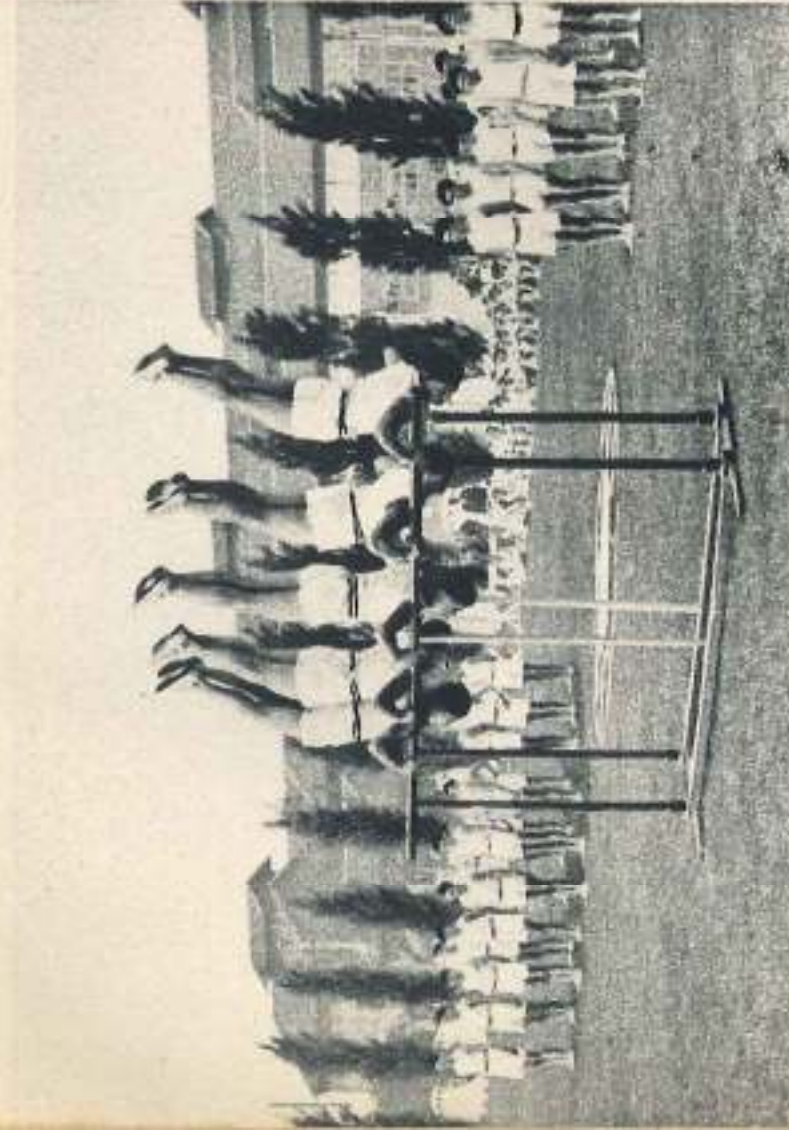
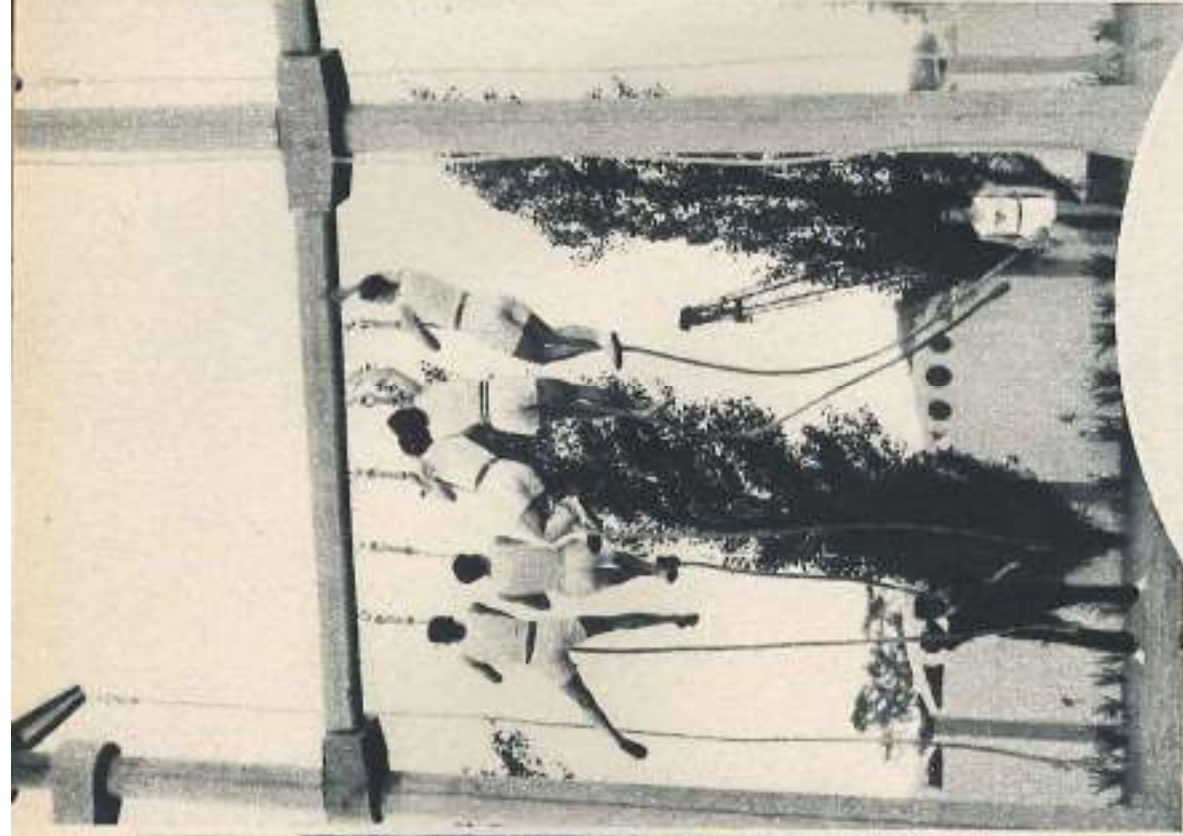


Fig. 6



Variations sur la méthode Hébert par les Apprentis de la Région de l'Ouest.

Aux accents d'une marche spécialement composée pour eux, voici que s'avancent, sur la piste de cendrée, les apprentis de la Région de l'Ouest. Une chanson âpre, martiale, faite de force, puisée dans les leçons du passé et les promesses de l'avenir. Ce sont les Bretons.

Puis graves, marqués par le souvenir de celui qui fut un grand cheminot et un éducateur né, les apprentis de Maine et Beauce défilent en rappelant les vertus et les mérites de leur ancien chef : Auguste PIRON du Mans.

La Normandie, terre des pommiers, riche contrée, bénie des Dieux, n'engendre point la mélancolie, et l'école de Sotheville qui la représente, dit bien haut en quelle estime elle tient sa terre natale et quel amour elle lui voue.

Saintonge, et Vendée, voici des fils de l'Océan, athlétiques, haïés par les souffles du large qui baignent leur « Marais » et la vallée de la Charente; un beau passé, certes, mais aussi devant nous une génération qui n'a pas démerité.

Enfin, puisqu'il n'est « bon bec que de Paris » voici pour clore ce défilé, l'île-de-France, en la personne des apprentis de La Garenne-La Folie. L'œil vif et pétillant, la lèvre alerte, le regard « droit devant soi » et l'esprit « à fleur de peau » ils vont enthousiasmer par leur allant tous ceux qui auront la joie de les entendre et de les voir si crânement défiler (fig. 3).

La présentation d'éducation physique va ensuite commencer : elle mettra en relief la parfaite homogénéité des exécutants, leurs qualités physiques et leur entraînement; le plus haut degré spectaculaire est atteint sans que la démonstration perde de sa valeur au point de vue athlétique.

Sur un rythme rapide, voici par vagues toute une série d'exercices supérieurs, situés chaque fois à la limite de ce que permet la méthode Hébert. Enfin, clôturant la leçon les apprentis de l'île-de-France et de Bretagne se livrent aux agrès (cheval d'arçon fig. 4 et barres parallèles fig. 5) à un travail de puissance et de souplesse où la légèreté le dispute à la force et à la confiance.

Fig. 7

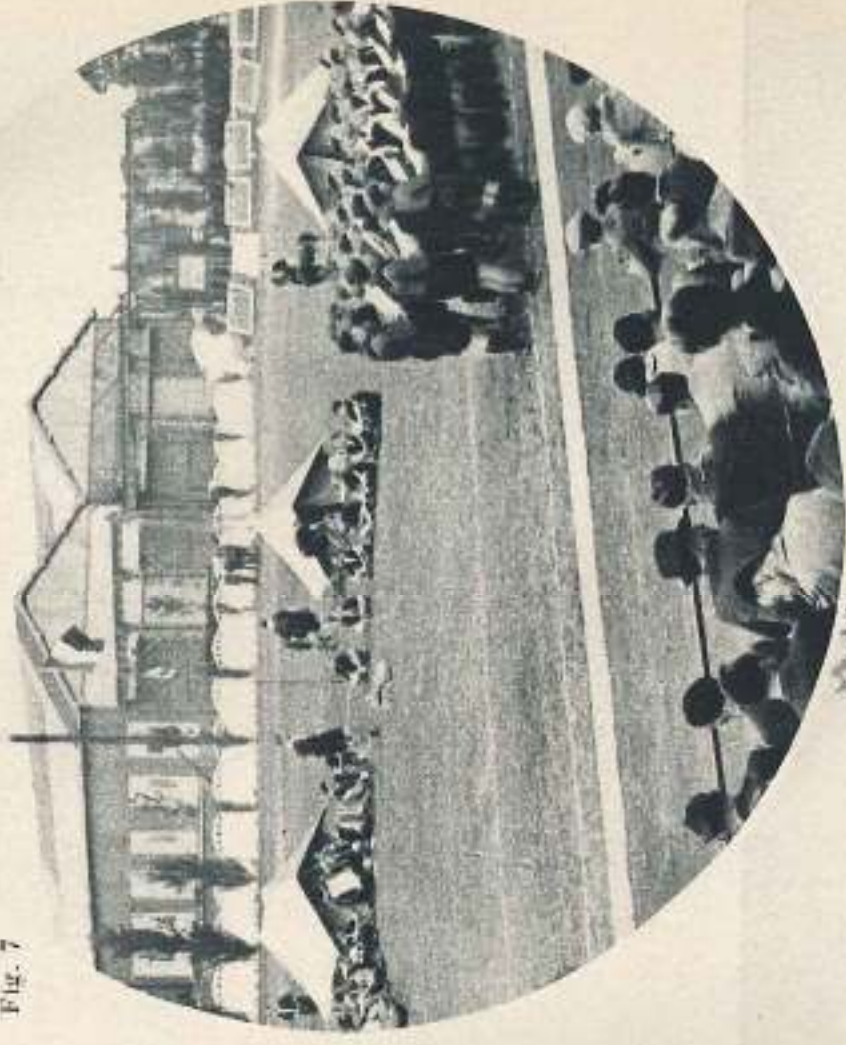


Fig. 8





Fig. 9 :
La remise
de la Coupe
de l'U. S. C. F.
par le Ministre
des Travaux
Publics.

Ce n'est pas seulement un ou deux apprentis particulièrement bien doués pour la gymnastique qui réalisent ces exercices, mais deux écoles entières de petits gars de chez nous, recrutés pour faire de bons ouvriers et qui savent se montrer aussi ardents au jeu qu'à l'état.

Le Parcours d'Athlétisme.

Sélectionnées par les éliminatoires de la matinée, les équipes finalistes des différentes Régions s'affrontent sur le dur parcours d'athlétisme du stade d'Erment. Le grimper à la corde nous donne l'occasion d'admirer, magnifiquement détachée sur le bleu du ciel, une frise en haut relief de cinq beaux garçons qui se sont joués en riant des lois de la pesanture (fig. 6). Les haies, le mur d'assaut sont franchis dans la « foulée », le sac de sable qu'il faut soulever, porter en courant et déposer sans le jeter ne pèse pas lourd aux épaules de nos apprentis.

Le meilleur parcours sera effectué par la Région de l'Ouest, qui devient ainsi titulaire du Challenge pour l'année 1938.

La manifestation folklorique des Apprentis de l'ancien Réseau d'Alsace-Lorraine.

Après l'effort, voici la détente, l'heure du loisir : elle nous est présentée par les apprentis de la Sous-Direction de Strasbourg de la Région de l'Est.

L'apparition sur le terrain d'une troupe toute de bleu habillée suscite un mouvement de curiosité. Mais voilà que s'approchent de superbes garçons, équipés comme pour l'escalade des pentes et des ballons de leur pays natal. La troupe s'arrête, se dispose en demi-cercle, face aux tribunes et alors, comme un concert où de beaux chanteurs se font entendre soutenus par les accordéonistes du groupe touristique de la Sous-Direction de Strasbourg.

Quelques jeunes gens cependant se sont détachés qui, sans hâte, mais avec précision, dressent leurs tentes comme au soir de leurs randonnées dans la montagne (fig. 7). De ce camp improvisé surgissent deux douzaines de danseurs habillés de pittoresques costumes alsaciens. Alors commence une série de danses et de rondes villageoises (fig. 8).

Le divertissement est gracieux, entraînant, bien réglé. La joie gagne tous les spectateurs.

La récompense au mérite.

La fête touche à sa fin et les vainqueurs des différentes épreuves vont aller recevoir des mains de Monsieur le Ministre des Travaux Publics assisté de MM. GUINAND, LE BESNERAIS et SURLEAU leur moderne rameau d'Olympie.

Finalistes du tournoi de basket-ball du matin, les joueurs de l'Ouest, de Rennes, garderont pour un an, la Coupe de l'Union Sportive des Cheminots français (fig. 9). Les apprentis de la Sous-Direction de Strasbourg ont en dépôt pour un an, le Challenge d'Education Physique qui sera mis en compétition l'année prochaine ; enfin, les apprentis de l'Ouest emportent le Challenge d'Athlétisme qu'ils viennent de conquérir.

Fête de la jeunesse certes, mais aussi fête de Cheminots, l'occasion était belle de mettre à l'honneur ceux qui, de longues années, furent à la peine ; des mains mêmes du Ministre des Travaux Publics, douze d'entre eux reçurent la Médaille d'Honneur des Cheminots de fer. Groupés ensuite devant la Tribune présidentielle, les nouveaux décorés, dont on devine l'émotion, ont passé la revue de la « Relève de demain ». Par Région, tous les apprentis défilent gravement et superbement devant eux.

Debout, vibrante, l'assistance entière comprend toutes les promesses du silencieux serment fait, les yeux dans les yeux, par ces jeunes à leurs aînés!...
C'est la fin.

La marche vibrante qui scandait le défilé s'est tue. Au fond du terrain les apprentis se groupent en silence.

Une voix s'élève : « l'air martial et décidé des apprentis de chaque Région montre combien la lutte sera ardente pour la conquête du Challenge Interrégional de 1939, ils savent cependant qu'un grand lien les réunit : c'est le métier. »

A cet appel, leurs bras s'enlacent. Tous unis, dans un mouvement dont l'ampleur déferle sur le terrain entier, ils traversent une dernière fois le stade.

gaiement, la main dans la main.



HYGIÈNE ET SANTÉ

Grâce à la merveilleuse complexité du système circulatoire, le sang porte, dans toutes les parties du corps, à chacune des cellules microscopiques qui le constituent, les matériaux dont elles ont besoin pour se développer, vivre, fonctionner : il leur prend les déchets de cette vie, de ce fonctionnement et, de même que l'eau de lavage débarrasse l'usine chimique des résidus de la fabrication, il les emporte aux organes chargés de les éliminer, de les rejeter au dehors : les reins, la peau, les poumons.

Pour que l'excrétion des déchets de la nutrition puisse se faire, le sang les a dissous et c'est en solution dans l'eau que les reins les éliminent par l'urine ; la peau, par la sueur ; les poumons, par la vapeur d'eau contenue dans l'air expiré. La quantité d'eau rejetée ainsi hors du corps est d'environ 300 ou 400 grammes pour le poulmon, 700 à 800 grammes pour la peau, 1.200 à 1.500 grammes pour les reins, au total 2.300 à 2.800 grammes, soit en chiffres ronds 2 lit. 1/2 à 3 litres. Il faut, pour assurer le fonctionnement normal de ses cellules, que l'organisme récupère ces 2 lit. 1/2 ou 3 litres d'eau : le sang la prend, en même temps que tous les matériaux nécessaires à la nutrition, dans le tube digestif où l'apportent nos aliments et notre boisson ; cette récupération se fait aisément chaque jour dans notre vie normale ; les aliments : viande, poissons, œufs, légumes cuits, pâtes cuites, pain, lait, contiennent en moyenne 75 % d'eau, c'est-à-dire les 3/4 de leur poids ; on comprend qu'il suffise de boire à chaque repas 300 à 400 grammes de liquide, soit 1 verre 1/2 à 2 verres, pour que la quantité d'eau réclamée chaque jour par le corps soit convenablement assurée.

La situation change si l'homme fait un travail manuel important : la vapeur d'eau éliminée par les poumons est légèrement augmentée, la quantité d'urine légèrement diminuée, mais la quantité d'eau éliminée par la peau sous forme de sueur peut, de 700 à 900 grammes, passer à 2 ou 3 litres et même davantage ; il en est de même par les temps chauds : le corps cherche à lutter contre le réchauffement, qui lui serait nuisible, en intensifiant la sécrétion de la sueur, c'est-à-dire en augmentant l'évaporation d'eau qui se produit sur toute sa surface et le rafraîchit. La quantité d'eau que le sang doit récupérer — pour faire constamment le « plein » — est donc d'autant plus grande que nous agissons davantage, que nous marchons ou travaillons manuellement davantage, d'autant plus encore si nous agissons soit dans un local très chauffé, soit en été par un temps chaud. La quantité apportée par les aliments reste la même et c'est à la boisson que nous faisons appel pour compenser la déperdition d'eau qui se fait à la surface du corps.

Nous le faisons non pas de propos délibéré, par raisonnement, mais parce que notre corps nous prévient de ses besoins : la diminution de l'eau dans le sang qui en contient normalement 78 %, dans l'intimité de nos tissus qui en contiennent environ 75 %, détermine une chaleur brûlante de la peau, la gêne respiratoire, l'augmentation des battements du cœur, une sensation de fatigue générale qui nous obligent bientôt à l'abandon du travail, à la cessation de tout mouvement. Si à ce moment nous avons le bonheur d'avoir à notre disposition les 2 ou 3 verres de liquide que réclame notre organisme et que nous sachions ne pas les absorber trop avidement, votre cœur se calme, la respiration s'amplifie et se fait sans effort, la peau retrouve sa moiteur habituelle, une sensation de bien-être nous parcourt de la tête aux pieds et, de nouveau dispos, nous reprenons avec plaisir notre marche ou notre travail.

Le plus souvent, il est vrai, nous sommes prévenus de la diminution de l'eau dans notre organisme avant que des phénomènes pénibles ou fâcheux se produisent : l'abaissement du niveau de l'eau — qu'on me permette cette comparaison — est annoncée par un signal, la soif. La soif est une sensation de sécheresse de la bouche, principalement de la partie postérieure de la langue et du palais qui semblent se coller l'un à l'autre ; cette sensation de sécheresse de la gorge augmente avec la baisse du niveau de l'eau, elle devient pénible, angoissante, d'autant plus difficile à supporter qu'elle

s'accompagne bientôt des sensations générales dont nous avons déjà parlé.

La soif a la réputation, quand elle se prolonge, d'être plus horrible que la faim. Aussi était-ce avec terreur que les voyageurs envisageaient la traversée du Tanezrouft, « le pays de la soif », le pays où la privation complète de boisson peut tuer l'homme en 48 heures. Certains de mes lecteurs savent peut-être que la Compagnie Générale Transaharienne exploite, depuis quelque temps, un service automobile régulier qui fonctionne deux fois par mois, d'octobre à juin, entre Colomb-Béchar et Namèy. La distance de 2.572 kilomètres est, non compris la journée de repos passée à Reggan, parcourue en 5 jours, dont 2 sont consacrés à la traversée du Tanezrouft, désert complètement aride : le degré hygrométrique de l'air y est presque nul et la température très élevée, la transpiration très active se vaporise instantanément, ce qui impose à l'organisme une déperdition d'eau considérable — et pas un puits entre Reggan et Aguelock, sur 1.000 kilomètres. La Compagnie Générale Transaharienne a fixé par l'expérience la quantité d'eau nécessaire à chaque voyageur par 24 heures, à un minimum de 8 litres et elle le lui assure grâce aux importants réservoirs aménagés dans ses confortables autocars.

La France n'est pas le Tanezrouft, dont je cite l'exemple pour montrer à quelle quantité de boisson l'homme peut être amené à faire appel ; mais dans les étés chauds la quantité nécessaire en 24 heures peut très bien monter à 2 ou 3 litres et même dans le Midi, malgré le repos habituel de la sieste, à 4 ou 5 litres.

Notre plus grand désir en été est de boire frais ; c'est un grand plaisir, mais ce n'est pas le meilleur moyen d'étancher notre soif : les infusions chaudes, légèrement sucrées, conduisent plus sûrement au résultat que les boissons glacées ; les unes et les autres apportent le liquide nécessaire à l'organisme et suppriment la sécheresse de la gorge ; les boissons chaudes étant absorbées plus lentement, avec plus de retenue que les boissons glacées, ne déterminent pas comme elles un changement brusque de la température de l'intestin et du corps, par conséquent n'exposent ni aux congestions du poulmon ou du cerveau, ni aux palpitations, ni aux troubles digestifs que peuvent provoquer les boissons glacées.

Les infusions très légères de thé, ou l'eau aromatisée avec une petite quantité d'alcool, sont très appréciées dans les pays chauds parce qu'elles tonifient le cœur et le système nerveux : que la Ligue Nationale contre l'alcoolisme, dont j'ai eu l'honneur d'être le Président, me pardonne, mais je considère dans ce cas l'alcool comme un médicament.

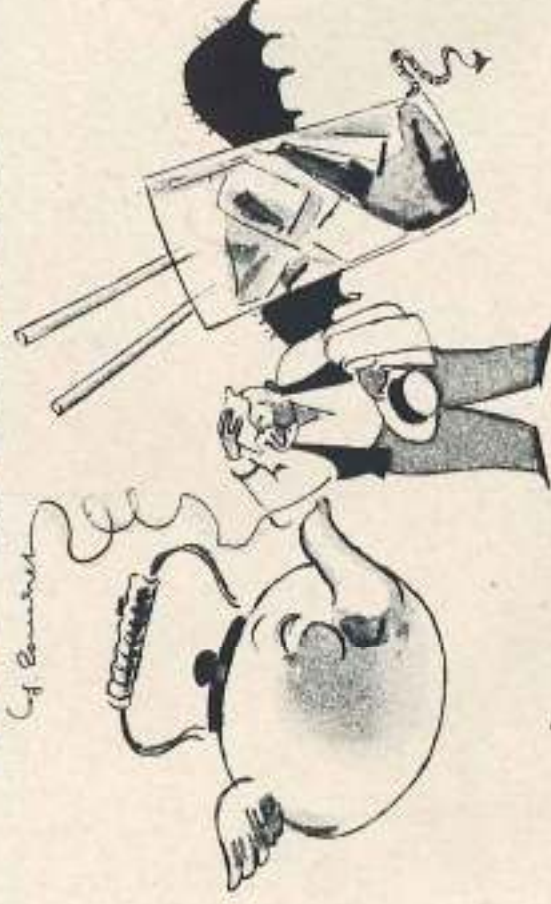
Dans la vie courante chacun se contente à chaque repas de 1 verre 1/2 ou 2 verres de boisson : en été la ration peut être augmentée, mais, si l'on veut éviter les troubles de la digestion, il est sage de ne pas dépasser 3 verres. C'est donc entre les repas qu'il est préférable de boire, une heure ou 2 heures avant le repas, lorsque l'estomac vide n'est pas troublé par l'ingestion de liquide et aussi lorsqu'il le laisse passer plus facilement dans la circulation qui le réclame. Il serait nuisible à la santé d'augmenter la ration quotidienne permise des boissons fermentées : c'est aux infusions, à l'eau aromatisée avec des sirops, des jus de fruits, qu'il faut faire appel pour compenser la déperdition de liquide.

En résumé, il faut en été : boire plus qu'en hiver, boire toutefois sans excès, boire un peu plus aux repas qu'à l'ordinaire, boire de préférence une heure ou deux heures avant les repas, éviter les boissons glacées ou au moins les boire lentement, gorgée par gorgée. C'est le moyen, tout simple, d'apaiser la soif, de donner au corps l'eau dont il a besoin, d'éviter tous les troubles auxquels exposent les boissons prises inconsidérément, d'autant plus que les fortes chaleurs diminuent notre résistance.

Docteur Jules RENAULT,

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

Que devons-nous



boire en été ?



A Saint-Brieuc,
le 30 mai 1914.

(Photo Bailly,
Saint-Brieuc)

Ci-dessous, la 231.686
qui assura le voyage de
M. Albert Lebrun, et
que conduisitrent MM.
Boulerais, mécanicien,
Boutillé, chauffeur, et
Bienvenue, Inspecteur
divisionnaire.

Le Président de la République à Saint-Brieuc

LE PRÉSIDENT, venant de Plancoët où le train présidentiel avait cantonné dans la nuit, est arrivé dans notre ville à 9 heures exactement. Le Chef de l'Etat a été reçu sur le quai de la gare par les autorités de la Ville et du Département.

« La foule massée dans la cour de la gare acclame le Président dès son apparition. Celui-ci salue d'un geste large. La musique du 71^e exécuta la Marseillaise. Les enfants des écoles laïques sont massés le long du boulevard Charner. Une fillette présente une gerbe de fleurs au Président qui l'embrasse. »

« Sur le parcours, on crie « Vive le Président » et aussi « Vive la Lorraine ».

Peut-être croirez-vous avoir lu les actualités? Pas du tout, car cet article est extrait de l'Indépendance Bretonne du 1^{er} juin 1914 qui relate le voyage de M. Poincaré à Saint-Brieuc. Comme vous le voyez, il n'y a rien de changé sous le ciel de France.

Ce n'est pas à Plancoët que le Président s'est arrêté le 29 mai 1938; c'est à Lamballe où, après que les pompiers lui eurent rendu les honneurs, M. Albert Lebrun est reçu par le Conseil Municipal et signe, sous une tente installée sur le quai de la gare, le livre d'or de la ville.

Puis le train présidentiel, remorqué par la 231.686, astiquée et ornée comme il se doit, reprend sa course vers Saint-Brieuc. La gare a voulu se faire belle et sa toilette est plus soignée que celle d'une jeune mariée.

A 9 heures précises, le train présidentiel entre en gare et la visite va commencer. Dans la cour de la gare, comme en 1914, la compagnie d'honneur du 71^e R. I. est passée en revue par le Président et les accents de la Marseillaise éclatent. Acclamé, le Chef de l'Etat prend place dans la luxueuse automobile qui remplace le landau attelé à la Daumont.

La ville est en fête. De nombreux visiteurs sont accourus de tous les coins de la Bretagne et l'on voit ici toutes les coiffes de chez nous; robes garnies de velours et tabliers soyeux

jettent leurs notes claires et gais; broderies d'or et boucles d'argent brillent sous le soleil qui a daigné se mettre de la fête. Au-dessus des têtes, les guirlandes et les banderoles de petits pavillons bleus et jaunes dansent dans le vent. Chacun s'est mis en frais pour orner fenêtres et étalages : fleurs, drapeaux, rubans, cuivres et étains reluisants, faïences et dentelles rivalisent d'attraits.

Tout à l'heure, le cortège atteindra la sévère cathédrale Saint-Étienne, puis l'Hôtel de Ville. Il arrivera sur la place de la Basilique Notre-Dame d'Espérance, où les membres des cercles celtiques forment la haie au son des bombardes et des binious. Visite à l'Hôtel de la Ville, à l'École Curie, au Monument aux Morts, inauguration du Monument Le Goff...

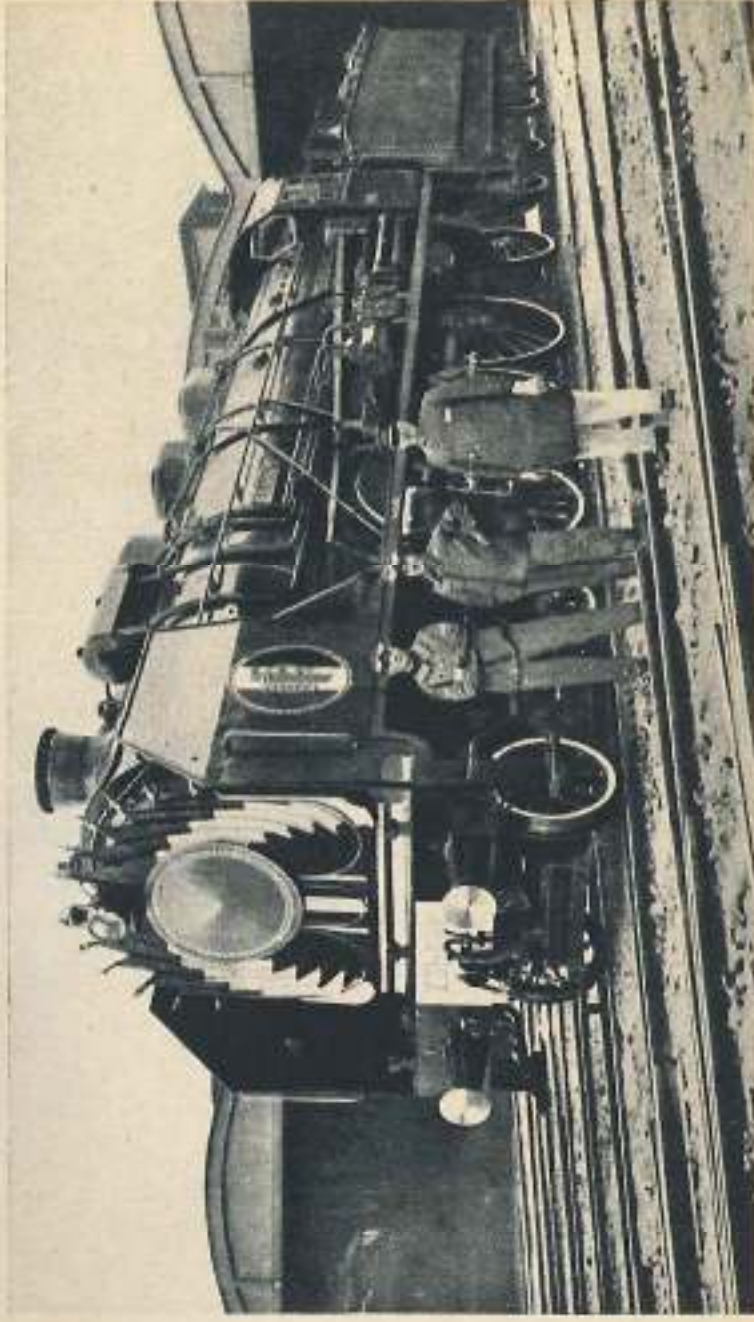
pressons-nous, car le programme est chargé. C'est maintenant l'inauguration du Collège de jeunes filles Ernest Renan, où le Ministre de l'Éducation Nationale rend hommage à l'extension de l'enseignement

féminin en France. Mais le banquet attend ses convives au gymnase du Lycée. Pendant le repas, l'orchestre dirigé par M. Louis Fournier interprète des airs bretons et lorrains. Vient l'heure des discours et M. Albert Lebrun, après avoir vanté les charmes de la Bretagne, « chef-d'œuvre de la mer », lance un appel vibrant à l'union de tous les Français.

Après une visite au Préventorium départemental situé à la pointe Saint-Laurent, le Chef de l'Etat revient à Saint-Brieuc où le Syndicat d'Initiative a organisé une superbe fête bretonne, avec danses et mélodies anciennes, qui se termine par le « Brogoz ma Zadou ».

Le Président part; mais la fête continue et Saint-Brieuc ne retrouvera le repos que tard dans la nuit. Et le lendemain les journaux écriront sans doute comme notre Indépendance Bretonne de 1914:

« Dironnons que le Président a reçu de la population briochine et de nos hôtes d'un jour un accueil enthousiaste? Non. L'enthousiasme n'est pas breton. L'exubérance n'est point d'ici; notre joie est tout intérieure. L'adhésion du cœur chez nous peut être complotée, elle l'est souvent sans que les lèvres aient remué et, dans cette discrétion, il y a de l'élegance. »



Au cours de la récente croisière en Grèce des « Alcésides » de toutes nos Régions : La leçon de culture physique sur le pont du yacht.



Les Escargots

QUELQUES ENNEMIS DE NOS JARDINS

Les parasites animaux que l'on trouve dans les jardins sont très nombreux. Si les uns causent peu de dégâts, d'autres par contre, sont très dangereux. Parmi ces derniers figurent les courtilières, les escargots, les limaces et les puçerons.

1° LES COURTIÈRES

Les courtilières, vulgairement appelées taupes-grillons, hivernent dans la terre à l'abri des basses températures, de préférence près des tas de fumier en fermentation. Dès le mois de mai jusqu'aux premiers froids, elles creusent, en tous sens, des galeries dans le sol pour aller à la recherche de leur nourriture (larves, vers de terre, etc...) et brisent les racines qu'elles trouvent sur leur passage. Faut de proie animales elles s'attaquent aux plantes elles-mêmes. Lorsqu'elles se multiplient d'une façon anormale, elles peuvent devenir, en raison de leur voracité, un véritable fléau.

Le moyen de destruction le plus efficace est basé sur l'emploi d'un appât empoisonné au moyen du fluosilicate de baryum.

Cet appât est préparé et utilisé comme suit :

Riz concassé 1 kg.
 Fluosilicate de baryum en poudre impalpable 50 gr.
 Eau 0,25 l.

Humecter le riz à froid avec de l'eau pendant une demi-heure à une heure. Quand il est légèrement gonflé, ajouter le fluosilicate. Bien brasser le mélange au moyen d'une palette pour le rendre aussi homogène que possible.

Épandre cet appât le soir, sur les plates-bandes, de préférence au cours des périodes chaudes et sauf par temps de pluie. Pendant la nuit, les courtilières

abandonnent fréquemment leurs galeries pour venir à la surface du sol. Elles consomment alors le riz et ne tardent pas à mourir, les uns sur place, les autres dans la terre.

Cette méthode est à la fois simple et économique.

2° LIMACES, LOCHES, ESCARGOTS

Les diverses espèces de limaces (limace grise, limace rouge, limace agreste ou petite limace grise plus connue sous le nom de loche) et les escargots sont des animaux, qui, en raison de leur fécondité considérable et de leur extrême voracité, causent de très graves dégâts aux cultures potagères. Comme les courtilières elles peuvent devenir un véritable fléau. C'est ainsi que les loches anéantissent fréquemment les semis au fur et à mesure de leur levée.

La seule méthode de lutte capable de détruire radi-

calement ces dangereux parasites est basée sur l'emploi du métaaldéhyde ou méta communément désigné sous le nom « d'alcool solidifié ».

Il suffit de mélanger intimement 60 gr. de ce produit réduit en poudre fine avec un kilo de son de blé et d'utiliser le mélange, même par temps de pluie, soit en lignes, soit en petits tas de quelques grammes distants d'environ 0 m. 40 les uns des autres.

Les escargots et les limaces, attirés en masse par le méta, meurent quelques heures après l'avoir touché.

Il est recommandé de conserver le son métaaldéhydé hors de la portée des animaux (gallinacés et autres).

3° PUCERONS

Leur multiplication est parfois prodigieuse et, si l'on n'y prend garde, les plantes peuvent être envahies



L'escargot, rival des gastéropodes et l'ennemi des jardins. (Photo G. M. M.)

au point qu'il est souvent impossible de les débarrasser de leurs dangereux parasites.

Il est donc indispensable de surveiller les cultures de très près et dès que les premiers foyers de pucerons apparaissent, on doit les détruire au moyen de pulvérisations d'une bouillie nicotinée préparée, comme suit, au moment de l'emploi.

Nicotine (extrait titré à 500 gr. par litre) . . . 20 gr.
Savon blanc de Marseille 100 »
Carbonate de soude 2 »
Eau 10 l.

Râper le savon et le faire dissoudre dans un litre d'eau chaude, de préférence dans l'eau de pluie; après refroidissement ajouter le carbonate de soude préalablement dissous dans un peu d'eau. Verser ensuite la nicotine dans ce mélange et compléter à 10 litres.

Faire les pulvérisations le soir, après le coucher du soleil, et les renouveler, une ou deux fois, à quatre ou cinq jours d'intervalle, jusqu'à disparition complète des colonies d'insectes.

Cesser les traitements au moins 3 jours avant la récolte, et avoir soin de laver, à grande eau, avant leur consommation, les légumes et les fruits traités.

prendre le train, enfourcher son vélo ou une moto pour s'éloigner du bureau, de l'atelier ou du dépôt? Est-il un plaisir plus grand et surtout plus sain que de se rendre, après le labeur, au bord de l'eau, dans un endroit judicieusement choisi, où les sens en éveil, on pourra tenir fermement en main une gaulle dans l'attente de la capture de quelque belle pièce?

« Ne plus penser à rien pendant des heures entières, sauf à l'éventualité d'une « touche ». Quelles belles vacances de l'esprit! Et quelle joie, au retour, de tirer de la musette ou du panier ces poissons argentés, dorés, verts ou noirs, de les aligner sur une table et de se rappeler toutes les émotions, tout le plaisir que leur capture vous a procurés.

« Nous ne saurions trop recommander à nos collègues de se livrer à ce véritable sport de la pêche: par la diversité, la variété de ses méthodes, il convient à tous les tempéraments, à tous les âges, à toutes les activités. Car il existe des pêches reposantes, favorables à la méditation, celles de la pêche « au coup » et de la pêche en étang, par exemple. Il existe aussi des pêches sportives exigeant une grande activité physique: pêche de la truite à la mouche, pêche des carnassiers au lancer.



(Photo Le Boyer.)

LA PÊCHE

Notre chef de rubrique Pêche — car, pour cette forme non négligeable de l'occupation des loisirs, « Notre Métier » a voulu faire appel à une compétence, au sein de notre grande famille bien entendu — notre chef de la rubrique Pêche inaugure la série de ses causeries par le préambule que voici :

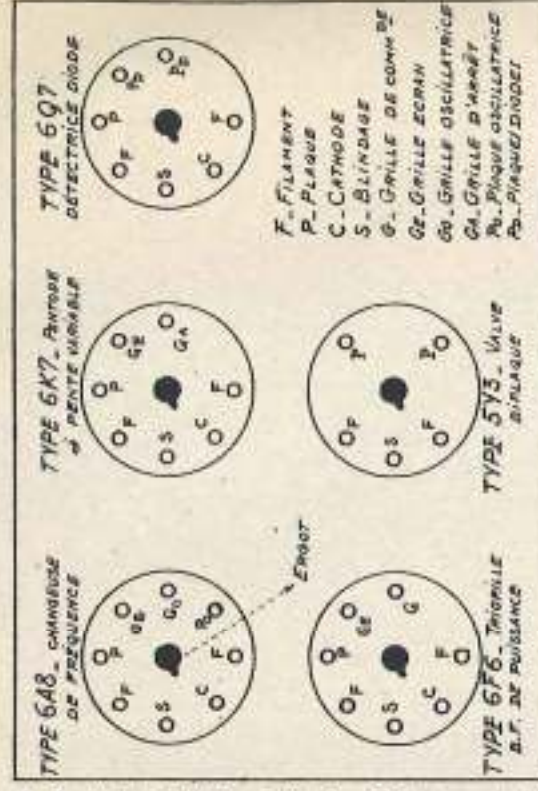
« M. Baudry de Saunier, nous dit : La France est le plus varié, le plus complet, le plus délicieux des territoires de pêche. Ajoutons qu'avec ses trois millions de pêcheurs à la ligne, notre pays possède, eu égard à sa population totale, la plus formidable armée pacifique du monde.

« Mais, sur ce chiffre de trois millions, combien sommes-nous de cheminots? Beaucoup trop peu, à notre avis, si l'on considère nos possibilités.

« Pourtant qu'y a-t-il de plus beau au monde, que de

« Pêcher, c'est essayer de prendre du poisson — par des moyens légaux s'entend. Cependant il est bon, avant tout, d'être instruit sur la vie, les habitudes, les préférences des poissons. Nos prochains articles n'auront d'autre ambition que de contribuer à intéresser aux mille et une astuces du parfait pêcheur les lecteurs de Notre Métier, aussi bien les fervents de la pêche que les néophytes, et même les non pratiquants. Peut-être déterminerons-nous quelques vocations parmi ces derniers. Nous nous tiendrons ici à leur disposition pour les conseiller et les aider ».

NOTA : Notre confrère Au bord de l'eau, revue mensuelle de pêche sportive, pêche au coup, pêche en mer, 52, rue Mathurin-Régnier, Paris (15^e), nous signale aimablement qu'il accorde une remise de 5 fr. à tous les cheminots, qui peuvent ainsi s'abonner pour la somme de 15 fr. au lieu de 20 fr. par an.



CONSEILS AUX SANS-FILISTES

BROCHAGE DES LAMPES MÉTALLIQUES AMÉRICAINES

Les amateurs sans-filistes se trouvent quelquefois embarrassés pour le repérage exact des broches des nouvelles lampes américaines, culot octal, type métallique.

A leur intention, nous nous faisons un plaisir de donner ci-dessus un tableau de brochage des lampes métalliques les plus répandues (culots vus en-dessous).

CAUSES DE DÉFORMATIONS DANS DES RÉCEPTEURS MODERNES

Bien des récepteurs modernes ne possèdent pas cette « vérité de reproduction » que l'on serait en droit d'attendre d'appareils payés parfois fort cher.

Dans certains la parole est très mal reproduite, elle est cavernueuse, déformée, les S « sifflent » comme l'on dit couramment; dans d'autres, au contraire, la reproduction est aigrelette, nasillarde.

Ces défauts, très gênants pour la reproduction de la parole, deviennent irritants pour la musique. L'exagération ou le manque de notes basses, l'absence d'harmoniques qui font toute la beauté d'un orchestre, sont des défauts trop souvent constatés.

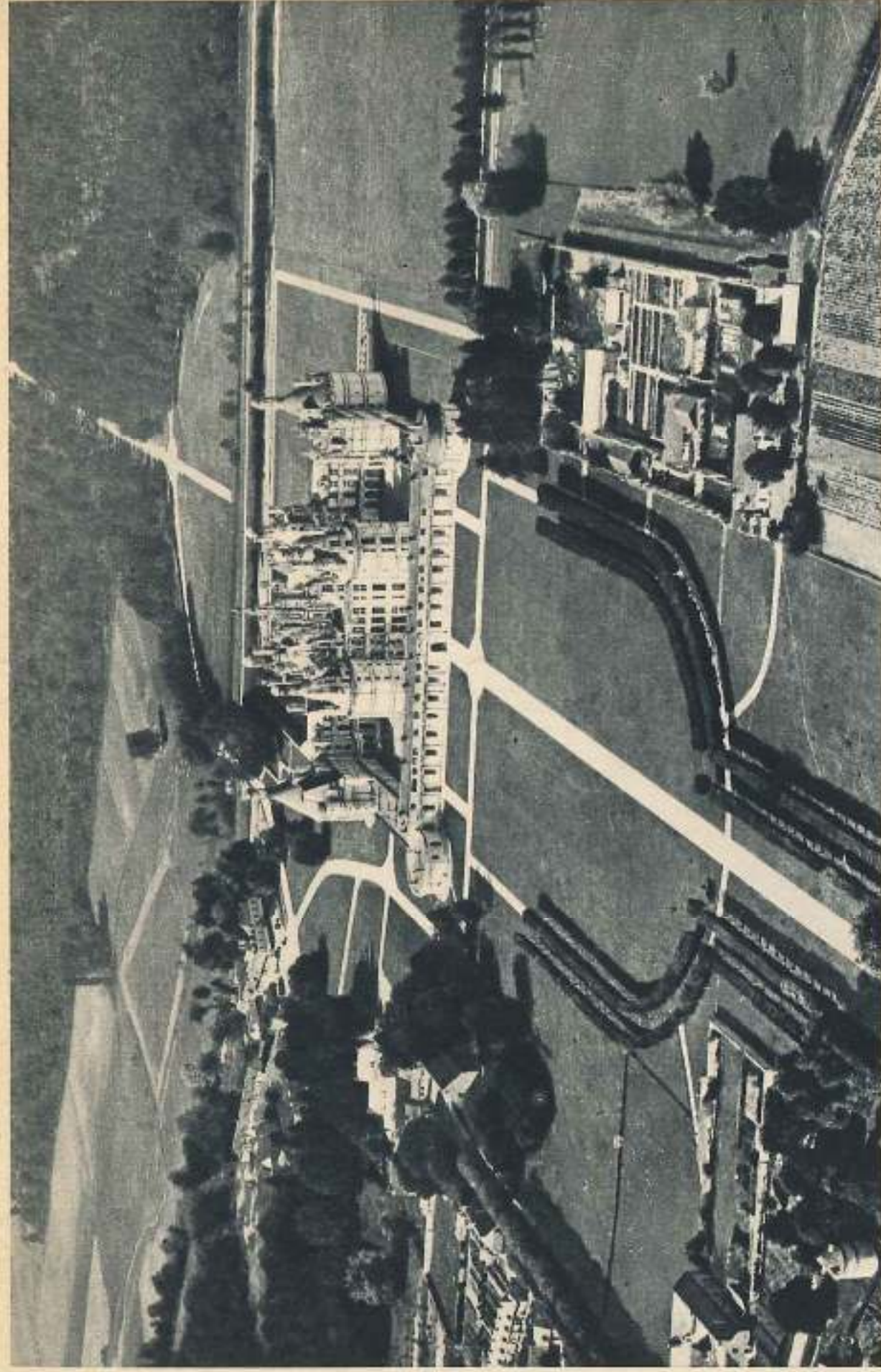
Quelles sont les causes de ces déformations et quels remèdes faut-il préconiser?

1° Polarisation incorrecte du tube changeur de fréquence. — La polarisation de ce tube doit être soigneusement déterminée, compte tenu des caractéristiques données par le constructeur pour la lampe considérée. En aucun cas il n'est avantageux de faire agir l'antifading sur ce tube; ceci est absolu, bien que les neuf dixièmes des constructeurs fassent l'inverse.

2° Mauvais transformateur moyenne fréquence. — Dans l'état actuel de la radio un transformateur, suffisamment sélectif pour pouvoir séparer les stations voisines, affaiblira nettement les notes aiguës; réciproquement un transformateur donnant les aigus sera insuffisamment sélectif. Remède: monter un dispositif à sélectivité variable.

3° Surcharge ou saturation des tubes haute ou moyenne fréquence. — Cette surcharge est peu à redouter avec les tubes actuels à pente variable, à moins que l'antifading appliqué à ces tubes soit inopérant ou que les polarisations de départ soient incorrectes. Les vérifier et, au besoin, les modifier.

4° Effet réactif, accrochages haute et moyenne fréquences. — Défauts très courants dus le plus souvent à des blindages défectueux et à des décou-



Le château
de Chambord.
(Vue aérienne de
M. Michaud.)

plages insuffisants. Les récepteurs dits « économiques » sont surtout affligés de ces anomalies. Il suffira d'augmenter les blindages et les condensateurs de découplage pour que tout rentre dans l'ordre.

5° **Mauvaise détection.** — Dans le cas d'une diode, une mauvaise détection peut provenir :

— De tensions à détecter trop faibles fournies par des transformateurs moyenne fréquence insuffisants ou mal alignés ;

— d'une résistance de détection trop élevée (faire des essais comparatifs avec des résistances de différentes valeurs).

6° **Surcharge du tube basse fréquence.** — C'est une cause extrêmement fréquente de réceptions effroyablement déformées. L'antifading et l'amplificateur basse fréquence doivent être étudiés pour que, même avec le volume-contrôle à fond, les tubes basse fréquence ne soient pas surchargés. On évitera ces distorsions en ne poussant pas trop l'amplification du récepteur.

7° **Haut-parleur médiocre ou mal employé.** — Beaucoup de haut-parleurs sont médiocres. D'autre part, un haut-parleur puissant, à grand cône, même excellent, donnera toujours une mauvaise reproduction des notes aiguës s'il fonctionne à faible puissance ;

A puissance réduite un petit haut-parleur donnera une reproduction bien supérieure, sauf des notes très basses, pour lesquelles il faudra un haut-parleur à grand cône avec un filtre convenable lui permettant de reproduire exclusivement les basses.

Un certain nombre de récepteurs modernes sont ainsi équipés de deux haut-parleurs, ce qui donne cette « vérité de reproduction » si souvent recherchée sans être toujours atteinte.

En dehors des principales causes de déformations que nous venons d'énumérer il en est d'autres, plus complexes et qui, en général, sont difficiles à déterminer et pratiquement impossibles à supprimer. Citons, par exemple, les distorsions provenant du fading ou évanouissement des signaux et la surmodulation des postes émetteurs.

NOUVEAUX DISQUES

Almez-vous faire alterner le plaisant et le sérieux ? L'un et l'autre ont leur vertu apaisante à l'issue d'une journée de travail bien remplie.

Écoutez donc d'abord le « Concerto » de Mozart en ut mineur, pour piano, interprété par Edwin Fischer, accompagné par l'Orchestre Philharmonique de Londres ; d'une ampleur, d'une puissance et d'une distinction hors de pair, voici une œuvre superbe, à classer en bonne place dans la discothèque. (Gramo. DB-3339 à 42.)

Voici maintenant cette « Chapelle en automne », qui fait triompher chez Odéon un nouveau venu de la chanson, Louis Bory : c'est charmant (Odéon 281.259.)

Vous voulez de l'inédit. Écoutez le « Concerto » en ré mineur pour violon, de Schumann, interprété pour Téléfunken par Georg Kulenkampff et l'Orchestre Philharmonique de Berlin. Voici une œuvre magistrale, découverte récemment parmi les manuscrits posthumes de Schumann, et aussitôt gravée par la grande marque d'outre-Rhin. On ne cesserait pas de l'entendre et de l'admirer. (2395 à 98).

Musique encore — vraie musique, mais oui ! quoi-que d'un autre genre — deux enregistrements de l'orchestre Iberia conduit par Mendivil : tangos ou paso-dobles, peu importe, c'est tout un monde inconnu qui vient à nous par les disques (Odéon 279.398 et 279.341).

Ceux qui ne connaissent que peu l'œuvre beethovenienne seront sans doute surpris de ne pouvoir comparer à aucune de ses œuvres vulgarisées, la « Sonate » opus. 109 pour piano, que Wilhelm Kempff a enregistrée pour Polydor (516.756 et 57), mais quelle joie pour les oreilles et l'esprit qu'une telle réalisation.

Et comment pourriez-vous mieux terminer qu'en vous offrant l'audition intégrale des enregistrements de Charles Trenet, tous édités par Columbia. Ceux d'entre nous qui l'ont entendu à l'A. B. C. de Paris les goûteront doublement et nos lecteurs de province se prépareront à la joie d'applaudir cet artiste merveilleux, à sa première tournée. Je rappelle ci-dessous son dernier succès : « La Polka du Roi » et « Le Grand Café » (DF 2363).

LECTURES

François 1^{er} 1494-1547 (1.) par Francis Hackett.

Traduit de l'anglais par Rose Celli. — Voilà un volume dont on a l'impression qu'il est l'ouvrage de toute une vie. Et pourtant, M. Francis Hackett a déjà écrit un monumental « Henri VIII ». La documentation est telle qu'on a l'impression de vivre jour par jour la vie mouvementée du glorieux Valois-Angoulême. Les passions humaines sont décrites avec une véracité précise. Les caractères qui s'en dégagent sont si nets qu'ils feront l'envie de plus d'un romancier. Cette savante reconstitution de la vie de la Cour et du Roi dans la première moitié du XVI^e siècle est coupée de descriptions étonnantes par leur originalité et leur justesse. Témoignage de la vie où Chambord est dépeint :

« Cet édifice devait coûter autant qu'une campagne. Il allait mettre François dans la gêne. Mais François était violemment poussé à couronner la terre d'une de ces vastes, somptueuses, souveraines expériences de lignes et de volumes qui, tout en exprimant une grandiose harmonie, trouvent pourtant leur équilibre dans une résistance. La résistance, ici, c'était une ligne basse et allongée. Chambord est une vague qui déferle sur une grève plate. Étant donné la campagne rase où devait se dresser ce château solitaire, il y avait toute chance pour qu'il y fit une figure insipide. Mais Chambord est à la fois sévère et nombreux. Il refuse franchement de s'élever. Il roule son flot sur la plaine en harmonie avec la ligne de l'horizon. Néanmoins, il ne se soumet pas humblement à la terre. A ses deux extrémités, il s'arrondit en bloc massif coiffé d'une pointe tandis qu'au centre, stabilisé par les deux tours jumelles, il se renfle en une mousse de détails qui à la lanterne pour sommet : la vague captée à cet instant aigu où elle se brise en écume. Ce mouvement, au centre, est comme une effervescence de vieille France, gaie, complexe, vivace, un scherzo de pierre... »

C'est une façon de voir l'histoire que de la voir par ses détails et ce n'est pas la plus mauvaise. Combien de grandes actions n'ont à leur base que des détails infimes : un geste, une phrase, un mot même faillis-

sant d'une rencontre fortuite, par exemple. C'est ainsi que des situations se créent et que souvent le fil des jours y trouve une direction imprévue. M. Francis Hackett nous donne ainsi, pas à pas, dans ce qu'elle a de bon comme dans ce qu'elle a de mauvais, toute la carrière du roi-chevalier. Il était, pour nous, par le menu, sublimes ou basses, profondes ou légères, les pensées de ce monarque, populaire après tout, qui a laissé pour des siècles, ce mot fier et joli : « Tout est perdu, fors l'honneur. »

Une femme était là... (2), par **M. Raymond Albeck**. — La nature nous a montré bien des fois les miracles que peut accomplir la maternité quand une menace pèse sur le nid. M. Raymond Albeck, dans ce roman — qu'il présente lui-même comme un authentique reportage — nous fait assister à la lutte soutenue par une jeune mère qui, à force d'énergie, empêche le naufrage complet de son foyer et triomphe même de l'adversité.

Hautement moral, d'un intérêt jamais démenti, ce petit livre met en relief le rôle prépondérant de la mère.

Lindbergh (3) **M. Pierre Belperron**, en retraçant la vie du célèbre pilote a enrichi les archives de l'humanité d'un document auquel elle se reportera longtemps. Et ce n'est pas le Lindbergh aviateur qui survivra le plus. Son record aérien s'effacera, petit à petit, devant d'autres exploits, mais cette prouesse nous a démontré que Lindbergh est capable de concevoir et d'exécuter dans des domaines réputés inaccessibles : elle fut le « hors d'œuvre » d'une carrière qui s'accomplit actuellement au **Rockefeller-Institute**, auprès du professeur Carrel, à la recherche des secrets de la vie. La pompe Lindbergh-Carrel, cœur artificiel, est une étape marquante de l'accomplissement de la destinée humaine.

Pour nos jeunes lecteurs, nous ne saurions trop conseiller **Du Cran!** (4) *Histoires de terre et de mer pour les scouts et les éclaireurs*, par **Rudyard Kipling**. (Traduction de M. Louis Fabulet).

L'activité littéraire du grand romancier anglais a toujours été dirigée vers l'éducation de la jeunesse. Vive, intelligente, hardie, voilà comment il la voudrait toute. Vive et hardie, elle l'est par essence. Intelligente, elle doit le devenir vite par l'éducation patiente et approfondie dont l'observation raisonnée sera la base.

Le recueil intitulé **Du cran!** contient huit histoires dont, sans conteste, les plus rapides, les plus fouillées et colorées sont celles qui ont l'Inde pour théâtre. Leur lecture nous donne la signification du néologisme pris pour titre du livre : le « cran », c'est de l'audace, mais de l'audace dirigée par une pensée qui jamais ne doit cesser de se manifester, n'importe le moment, n'importe les circonstances, et qui jamais ne doit oublier qu'elle n'est qu'au service d'une volonté pour laquelle seule compte le but à atteindre. Ce livre de Rudyard Kipling sera pour l'enfance et pour l'adolescence, au même titre que ses autres ouvrages : un fortifiant.

Conseils aux campeurs débutants (5), par **M. J. Loiseau** avec la collaboration de la Commission technique du **Camping Club de France**. — La vogue du camping devient considérable. Partout des tentes, partout des citadins avides d'un retour à la vie simple et saine sous le signe de la nature. Mais attention, on ne s'improvise pas campeur. S'engager à la légère dans cette voie serait courir le risque d'un échec dont les conséquences pourraient être graves pour la santé.

Le petit ouvrage de M. J. Loiseau donne un grand nombre de conseils judicieux qu'il convient de suivre si l'on est soucieux d'éviter des ennuis, petits ou grands, de toute sorte. Le campeur peut noter avec fruit tout ce que dit M. J. Loiseau, relativement au vêtement, au couchage, à la tente, à la cuisine, au petit outillage, à l'éclairage et au portage.

Enfin, il ne suffit pas d'être bien équipé : prenons garde, on ne campe pas n'importe où. En particulier, de nombreux terrains dépendant d'Administrations (Eaux et Forêts, Communes, Ponts et Chaussées, Défense Nationale, etc...) ne peuvent être occupés sans autorisation préalable.

La Cour des Valois (6), par **M. Robert Burnand**. Par une de ces consécration populaires dont l'histoire abonde, la mémoire des Angouême — dernière branche des Valois — est identifiée avec celle de toute cette dynastie. Ainsi, personne ne s'y trompe, la Cour des Valois, c'est celle de François Ier, de Henri II et de ses trois fils ; François II, Charles IX, et enfin Henri III qui, de 1515 à 1585, au milieu de sombres drames ont vu s'élever d'éblouissantes lumières dont celles de la Renaissance.

M. Robert Burnand fait revivre cette Cour si brillante en s'attachant à décrire toutes les réputations imméritées, à donner un visage de vérité aux héros de ce siècle particulièrement mouvementé, dominé par l'inquietante figure de Catherine de Médicis.

Il y réussit parfaitement dans un ouvrage dont la lecture est captivante du début jusqu'à la fin et où les vues générales sont d'une frappante exactitude.

Atlantique, proses et poèmes (7), par **M. René Violaines**.

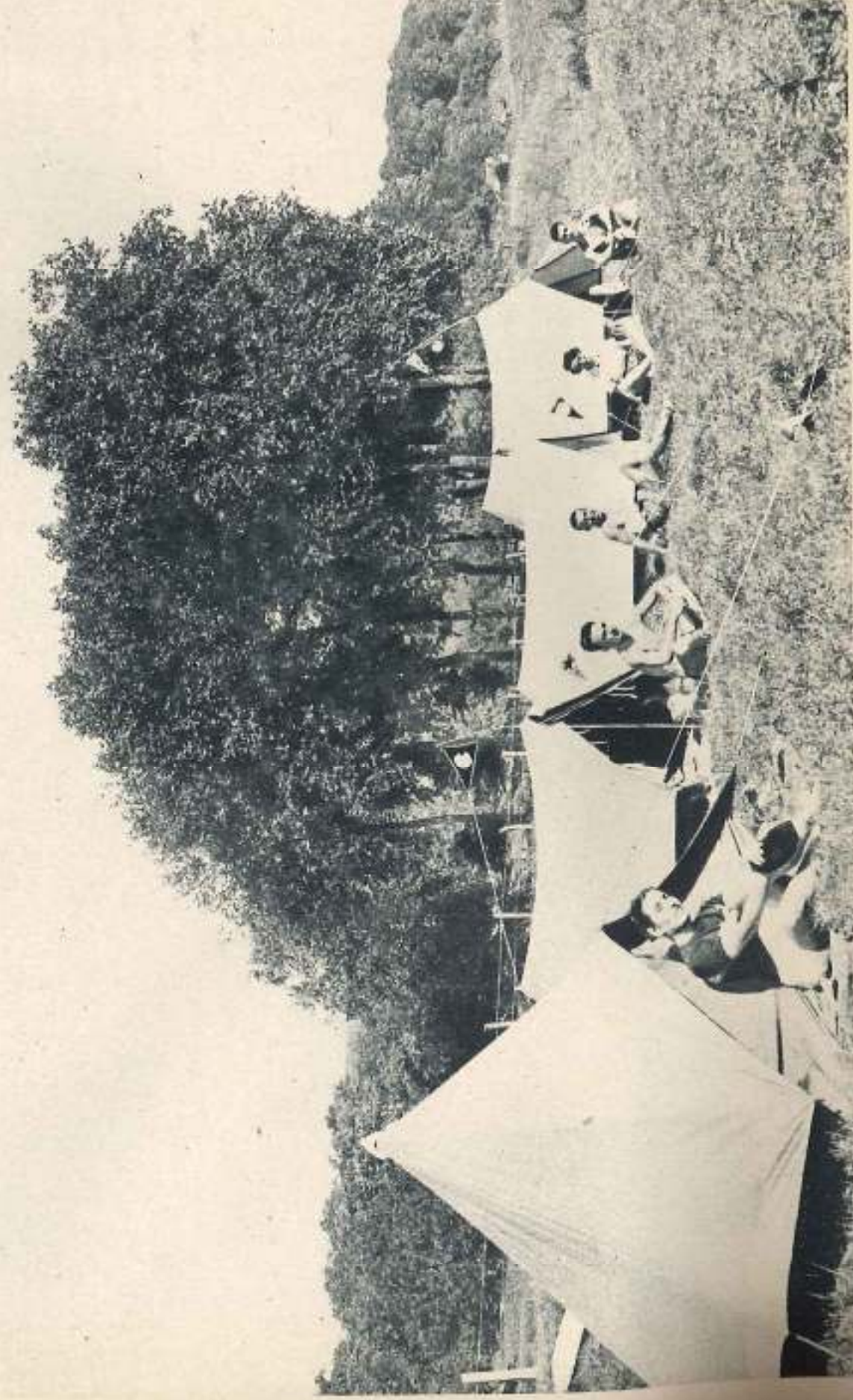
Heureux sont les poètes ; seuls ils voient toutes les couleurs de la vie. M. René Violaines est un vrai poète et c'est par la chanson qu'il exprime avec le maximum d'intensité les riches images dont son cœur déborde. Il adore son pays d'Aquitaine : le grand fleuve, son estuaire, les côtes basques, landaise et girondine, le grand port de l'Atlantique, les vignes, les dunes, les pins... Il en donne des visions rapides et colorées, parfois en prose, parfois en vers libres. Mais c'est dans la chanson qu'il excelle. Son âme s'y épanche sans détour, sans réserve, nous découvrant avec justesse celle d'un pays avec laquelle elle se confond.

« La Pêche Miraculeuse », « La Chanson du Résilier et de la Bergère », « La Chanson sur le Sable » sont des petits chefs-d'œuvre parfaitement évocateurs dont on aimerait à connaître la musique.

Il nous est d'autant plus agréable de rendre un juste hommage à cet ouvrage que son auteur — qui n'en est pas à ses essais — est l'un de nos collègues de la Société Nationale.

NOTA. — La rédaction de « **Traction Nouvelle** », revue illustrée paraissant tous les deux mois, et traitant des autorails, moteurs, traction Diesel..., nous prie de faire connaître à nos lecteurs qu'un abonnement à prix réduit de 20 francs (au lieu de 40), est consenti aux agents de la S. N. C. F. en activité de service. Ceux-ci peuvent demander un numéro spécimen, qui leur sera envoyé gratuitement. Adresser les demandes à la Librairie **BAILLIERE**, 19, rue Hautefeuille, Paris (6^e).

(1) Payot. — (2) Spès. — (3) Plon. — (4) Les Libertés Françaises. — (5) Vigot. — (6) Hachette. — (7) Aux Éditions d'Aquitaine, Bordeaux.

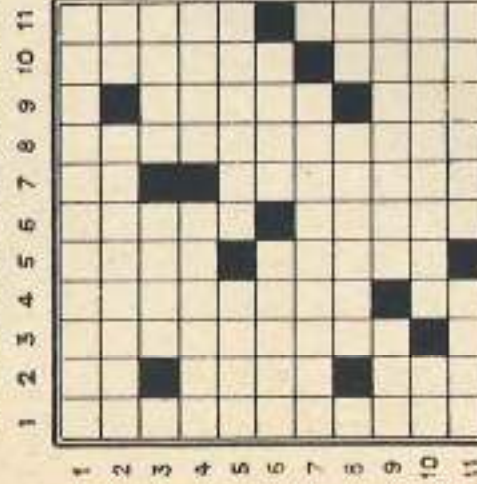


Un camp d'cyclistes sur les bords de la Marne à Esbly.
(Photo Laurent.)

Distractions

9. - MOTS CROISÉS

Horizontalement : 1. Le faire est à la base du métier d'espion. — 2. D'après Victor Hugo, le fait de Paris entouré de



fortifications - Expression en voie de disparition. — 3. Indispensable à certaine sous-préfecture de l'île-de-France - ils sont peu. — 4. Mammifères ruminants - Donne son nom à certaines "délicatesses". — 5. Tout homme, ou presque, le fait chaque jour - Dans votre main. — 6. Auteur de l' "Intelligence". — 7. Ville turque. — 8. Dignité ancienne. — 9. Eut au XVI^e siècle un curé dont le nom n'est pas près d'être oublié - Dans les... — 10. Commanda la guerre de Sécession - Qui adore un dieu. — 11. Unit - Avait autrefois des ailes. —



11. Pour une même prononciation, ce mot a 4 orthographe - Demeures.

Verticalement : 1. Fleurs tristes. — 2. Tenue de sauvages - Fleuve africain - Les poètes sont invités dans ce numéro à le chanter. — 3. Classe de lycée. — 4. Parfois au début d'un sermon - Millionnaire de mètre. — 5. Illustra plus Louis XI que François I^{er} - Peut sans dommage absorber une part de nos loirs. — 6. Chef-lieu de canton de la Drôme - Sert souvent à en masquer une autre. — 7. Terminaison de participe - Vedette d'un roman d'amour. — 8. Les gens d'âge les attendent. — 9. Chariot étonnant - Brût. — 10. Censuras - Fut enlevé vivant au ciel dans un char de feu. — 11. Le fait de mettre de l'eau dans son vin - Risquées.

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



10. - POUR NOS POÈTES

Voici 4 vers du poète René Violaines. Comment développeriez-vous le poème, et quel titre lui donneriez-vous ?

Le soleil mûrit le seigle et le blé
Un gîte la caillie.
Cigale et grillon chantent dans la paille,
Un hymne à l'Été !

CEST MON PRODUIT ?



JE SUIS PETIT ET CULTEBA



JE SUIS FACHE



POUR 'CE LAIT N'EST PAS BOM



11. - RÉBUS

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



12. - QUESTIONS FERROVIAIRES

VI. — A. quelle époque et, sur quel Réseau, fut mise en service en France, la première " Pacific " ?
VII. — Quelle ligne du Réseau français, fêtera son centenaire en 1939 ?
VIII. — Quels sont les Réseaux ferrés de notre Afrique du Nord et combien de kilomètres de lignes représentent-ils au total ?
IX. — Combien le chemin de fer demanda-t-il, pour l'enregistrement d'un tandem ?
X. — Où et quand est né le rail, en Allemagne ? Et qui fut le constructeur de la première voie ferrée de l'actuelle Reichsbahn ?



14. - MOTS HISTORIQUES

Savez-vous où, quand et par qui, furent prononcées ces paroles ?
1. Je suis venu, j'ai vu, j'ai vaincu.
2. Qu'il est grand! plus grand encore mort que vivant!
3. Après vous, messieurs les Anglais.
4. Je fais la guerre.
5. Est-ce qu'on emporte la patrie à la semelle de ses souliers ?
6. Je donnerais la moitié de mon royaume à un homme tel que toi, pour apprendre à gouverner l'autre.



15. - PETITS PROBLÈMES

1. — Un tailleur a une pièce d'étoffe de 16 mètres. Il en coupe 2 mètres par jour. Au bout de combien de temps aura-t-il coupé toute la pièce ?



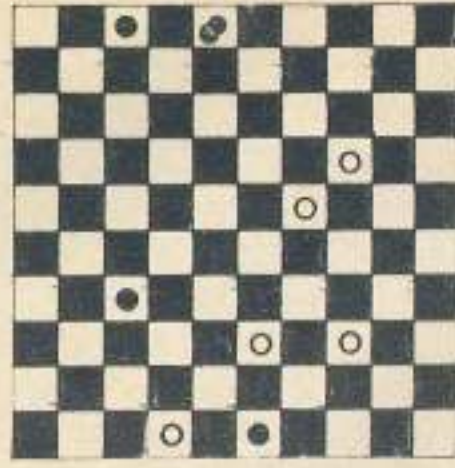
2. — Dans une cité, il existe 3 pontons A, B, C. Les localités doivent s'approvisionner en eau à leurs fontaines respectives A, B, C. Quel chemin chacun doit-il parcourir, pour éviter tout croisement ?

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

16. - LES DAMES

Le coup de la résurrection

Blancs : 6 pions. Noirs : 3 pions. Hymne — à 25.



Les blancs jouent et paient en 5 temps.



17. - AMUSONS-NOUS

Voici, extraites du « Sottisier Universel » quelques-unes des phrases relevées par le « Mercure de France ». Cherchez quelles sont les inexactitudes qu'elles contiennent :

— La « Ligne Maginot » comporte de vastes fortresses, du genre du triangle : Verdun-Toul-Nancy-Metz-Thionville.

— Le plus ancien journal du monde, « La Gazette Van Gent » (Gazette de Gand), fondée le 1^{er} janvier 1667, a disparu le 1^{er} janvier prochain, faute d'argent.

— A Toulouse, les pontonniers du 4^e Génie ont retiré de la Saône, l'auto tombée il y a trois semaines.

— L'homme demeurait immobile, incapable de détacher ses yeux de ce corps de femme, dont la tête qui avait été tranchée manquait... Ce tête-à-tête ne dura qu'une minute ou deux. (La Femme décapitée).

— Les biens des pères sans enfants seront, en Italie, confisqués au profit du Trésor.

— Le poisson transpercé par le harpon, reste dans tous les cas retenu prisonnier par le fil et fatalement se noie.

— Il avait eu une jeunesse oisive et médiocre, jusqu'à un âge assez avancé.

— Des traces de pas ont été relevées dans un champ, indiquant la direction prise par la mystérieuse voiture.

— La Sûreté réussit une importante affaire de cambriolage de villa

— On mande d'Agen que la gendarmerie a procédé à l'arrestation de la veuve Cournon et de son fils Félicien, dont les cadavres, ainsi que nous l'avons annoncé, ont été trouvés à Capdebose.

— « Les jurés du procès Becker goûteront-ils du thé à la végétaline? » (Relevé dans un journal du soir du 16 juin 1938 par un de nos lecteurs, M. THULLIER).

Un peu plus d'ordre :

Le père. — Pourquoi as-tu été mis en retenue ?

Henri. — Je ne sais pas où se trouvent les Açores.

Le père. — A l'avenir, essaie de te rappeler où tu mets tes affaires. (D'après l'Efficiencie.)

Le trac :

D'Annunzio racontait une histoire bien parisienne :

Un figurant devait toucher cent sous pour dire avec majesté, à chaque représentation : « Je suis le roi Nabuchodonosor. » Aux répétitions, tout alla fort bien. Mais la soir émotionnant de la première arriva.



Notre homme eut une peur panique et s'écria : « Je suis le roi Nabuduco... Je suis le roi Nabuduco... Je suis le roi Nabuduco... » Et comme il ne pouvait en sortir, il disparut dans les coulisses, hurlant : « Je suis le roi des idiots... J'ai perdu ma thèse. »

appuyées sur le sol ; enfin, George Stephenson (1828) qui conçut et construisit la " Rocket " (la Fusée) que l'on doit considérer comme la véritable ancêtre de la locomotive ;

En France, Marc Seguin qui, par son invention de la chaudière tubulaire, augmenta considérablement les possibilités de la machine née en Angleterre.

II. — La voie normale est celle dont l'écartement mesuré entre les bords intérieurs des champignons des rails est au moins de 1,435 m. dans les alignements droits, et au plus de 1,470 dans les courbes, y compris le surécartement.

Les voies dont l'écartement est supérieur sont dites « à voie large », celles dont l'écartement est inférieur sont dites « à voie étroite ».

La voie normale est usitée dans la plupart des pays du monde, où l'on en trouve environ 790 000 km.

L'Espagne, le Portugal et les Indes ont adopté la voie de 1,676 m. dont ils utilisent environ 50 000 km. ; d'autre part, l'U.R.S.S. et les Pays Baltes emploient la voie de 1,524 m., dont ils possèdent plus de 90 000 km. Parmi les voies à plus faible écartement, nous citerons celles de 0,80, de 1 m. et de 1,066 m. utilisées dans de nombreux pays (sur 180 000 km. environ)

III. — Le plus long tunnel du monde est celui du Simplon (19.731 m.).

IV. — Les locomotives subissent actuellement, en vue de leur mise au point, deux sortes d'essais : — des essais de laboratoire, au banc d'essai de Vitry ; — des essais en ligne, par la méthode du professeur polonais Czeccott, méthode dite à vitesse constante et consistant en un train d'essai comportant la machine à essayer, un wagon dynamomètre et une ou plusieurs locomotives appelées « machines-freins »

RECONSTITUTION LITTÉRAIRE

La fable à reconstituer était Le chien qui lâche sa proie pour l'ombre.

Chacun se trompe ici bas. On voit courir après l'ombre Tant de fous qu'on n'en sait pas La plupart du temps, le nombre.

Au chien dont parle Esope, il faut les renvoyer.

Ce chien, voyant sa proie en l'eau [représentée,

La quitta pour l'image et pensa se [noyer ;

La rivière devint tout d'un coup agitée.

A toute peine il regagna les bords

Et n'eut ni l'ombre, ni le corps.

RÉBUS

— Elle est décidée à les enlever de soies et d'écure comme les anciens Réseaux l'ont toujours fait (3^e ligne de l'article sur l'Apprentissage à la S. N. C. F., p. 18).

QUESTIONS FERROVIAIRES

I. — Les inventeurs des premières locomotives sont : l'anglais Richard Trevithick constructeur en 1802, du « fiacre à vapeur » et, en 1804, de la première locomotive qui se soit déplacée sur rail et grâce à laquelle un train composé de 5 wagons, lourd de 10 tonnes de fer et de 70 hommes, couvrit en 4 heures 5 minutes un trajet de 9 milles. (En 1806, le même constructeur la fameuse « Catch me who can » — M'attrape qui peut) ;

Toujours en Angleterre, John Blenkinsop, inventeur, pour le charroi du charbon dans sa mine, d'une locomotive qui est la véritable ancêtre de nos chemins de fer à crémaillère ; Brunton créateur, en 1813, d'une locomotive qui « marchait » et progressait par le jeu de deux « jambes » alternativement

tant le rôle est de créer un effort résistant en battant contre-vapeur.

V. — Les traverses en bois ne sont utilisées qu'après avoir été imprégnées de liquides antiseptiques, afin d'en augmenter la durée. Cette durée moyenne est la suivante : 25 à 30 ans pour les traverses de chêne créosotées ; 15 à 20 pour le pin créosoté et 10 à 15 ans pour le pin imprégné au sulfate de cuivre ; 30 à 35 pour le hêtre imprégné à la créosote.

RENDONS A CÉSAR...

1. — La Fontaine. (Le Milan et le Rossignol).

2. — Galilée, persécuté pour avoir proclamé que la terre tourne sur elle-même.

3. — Boileau (Art poétique, Chant I).

4. — La Fontaine (Les deux pigeons).

5. — Boileau (Art poétique, Chant I).

6. — Victor Hugo. (Les chants du Cépéuscul, Napoléon II).

MOTS CROISÉS

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11



Nota. — De nombreuses définitions du mot « vacances » ont été adressées par nos lecteurs. La récompense (un volume) est attribuée à M. René ARBEZ qui a proposé : « Longues à venir, courtes à passer. »

BOGY ET TANPOM VEULENT MONTER SUR UNE LOCOMOTIVE

LE TEMPS REVIENT POUR FAIRE DE LA PEINTURE

LES CHIEFS-D'ŒUVRE DE NOS PETITS AMIS NOUS STIMULENT

NOUS SOMMES EN PROCÈS

LES CHIEFS-D'ŒUVRE DE NOS PETITS AMIS NOUS STIMULENT

ARSI JE CONNAISSAIS LES MAUVAIS PLAISANTS...

CEST LE MOMENT

MAINTENANT, IL S'AGIT DE RATTRAPER LE RETARD

JE VAIS ARRÊTER LE CHARBON, IL PRENDRA MIEUX...

ILS REVIENTENT LACHONS NOUS DANS LE CHARBON

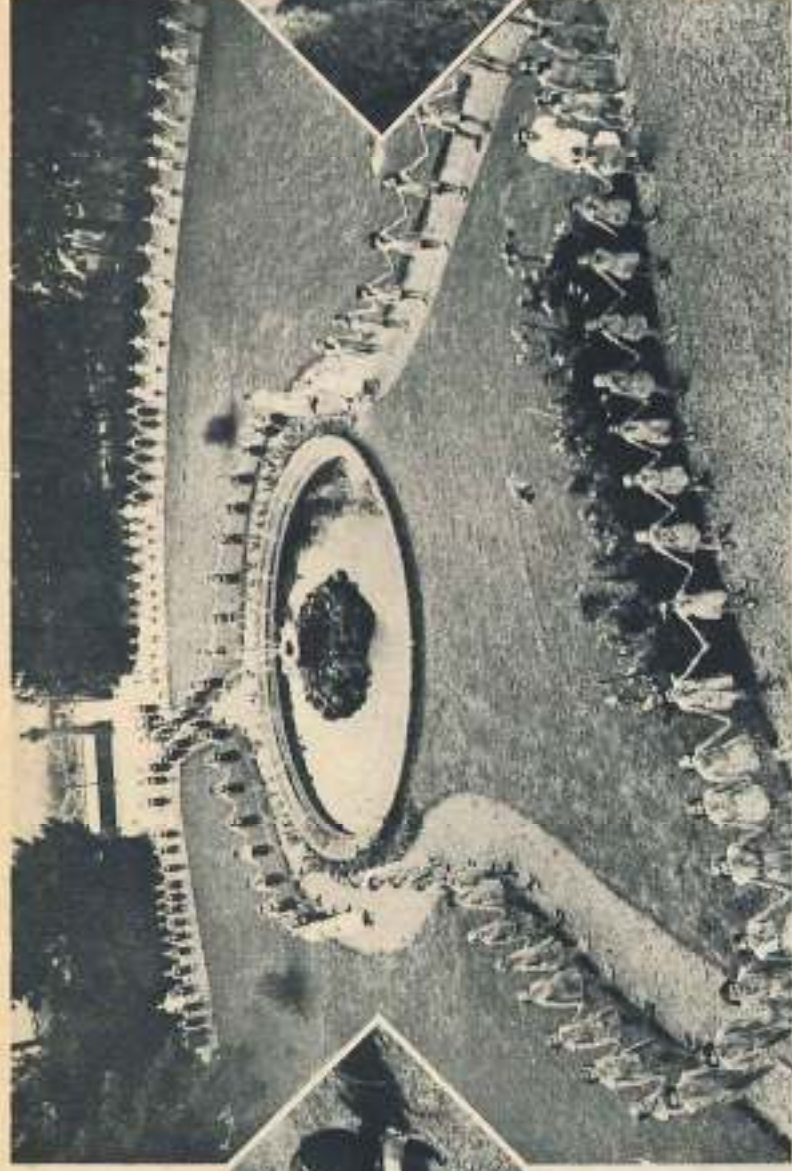
CIEL UN TRAIN DEVANT NOUS!

COMMENT POURRONS-NOUS T'ASSÉGER SUR UN AUSSI PETIT PLIANT ?

TENDONS LA TOILE

VITE LE TRAIN ARRIVE

EH, P.



Trois vues prises à Walbach.



Ci-dessous, le goûter dans les dunes à Saint-Pol.

POUR VOUS,

VIVENT LES VACANCES !

15 juillet... « Vivent les vacances, le champ libre et les plaisirs » comme dit la chanson.

C'est bien ce que reflètent les yeux, le visage, l'attitude des petits, des jeunes, des grands aussi. Quelques jours encore et ce sera l'envolée à la campagne, à la mer, à la montagne. Qui n'a besoin d'air, de lumière fraîche et surtout de repos ?

La destination est arrêtée, d'accord avec le docteur s'il y a lieu. La maman a tout préparé, les enfants comptent les jours. Beaucoup de nos petits cheminots partent en famille à la mer ou à la montagne. D'autres vont plus simplement à la campagne, chez les grands-parents, si contents d'accueillir auprès d'eux leurs petits, de les initier à la vie des champs, de les entourer chaque année de tendre sollicitude familiale. Heureuse détente...

Mais les autres ? Vont-ils être condamnés à vivre dans l'atmosphère confinée des villes, et la poussière des cours ? Non, car à tous il faut l'air, la lumière, le bain de soleil indispensables à la toilette des poumons.

Et c'est à tous ceux-ci que les colonies de vacances ouvrent largement leurs portes. Savez-vous qu'à cet égard la S. N. C. F. dispose d'une gamme complète, grâce aux centres créés par les anciens Réseau, et qu'elle offre aux plus petits comme aux aînés l'air vivifiant de la mer et de la montagne, ou le climat plus doux des campagnes ?

La mer, nos petits cheminots peuvent en jouir à Saint-Pol-sur-Mer, dans la grande

MADAME

ferme, située dans les dunes, que la Région du Nord aménagea il y a quinze ans. A Soudac, à Quiberon aussi, dans l'île où la Région du Sud-Ouest a monté une maison charmante, ou bien encore au Camp Marin où la Région de l'Ouest, à force d'ingéniosité, a fait surgir en pleine nature, sur la côte sauvage et grandiose de Vendée, la plus enthousiaste des installations.

La montagne et son charme plus austère, c'est « Walbach » en Alsace, où la Sous-direction de Strasbourg avait acquis une propriété de plusieurs hectares, plantée d'arbres magnifiques. C'est aussi Gouaux, Enevitg, et le Pas-de-l'Echelle en Haute-Savoie où, près du centre réservé aux agents, la Petite Maison Verte voit les groupes joyeux de nos apprentis se succéder de juin à octobre.

La campagne enfin, c'est Montdidier, c'est Hirson où l'intérêt du site est accru par une annexe de premier ordre, avec stade d'entraînement, piscines, parcs, terrain de jeux en plein air, qui légitime la dénomination de « Collège d'athlétisme et de sport » réservé aux aînés.

Et n'oublions pas la Meillerie, charmant domaine de l'Ouest, qui complète la série des séjours possibles.

Il faut qu'en octobre les enfants reposés et pleins d'un entrain neuf reviennent à leurs études ou débutent dans un métier avec courage. Le changement d'air que les vacances réalisent, dans l'ordre physique comme dans l'ordre mental, est une occasion merveilleuse de modifier ou de transformer les habitudes de l'enfant.

Qu'il soit isolé de sa famille ou transplanté avec les siens dans un cadre inconnu, il est plus souple aux disciplines qui peuvent lui être imposées, plus sensible aux suggestions.

Moralement comme physiquement, il doit grandir pendant les vacances. De même que sa taille est passée à la toise au départ et sa fiche de mensuration établie pour chiffrer exactement le bienfait physique, on peut pour son moral prendre aisément des points de repère.

L'enfant, gâté dans sa famille, apprend à la Colonie l'égalité, non plus dans l'ordre intellectuel comme à l'école, mais dans tous les domaines. Son besoin de se faire remarquer, sa tendance à se croire le centre de l'univers sont bouleversés. Il apprend l'obéissance : un programme strict règle son réveil, sa toilette, ses jeux, son repos. Contre l'horaire nul recours, nulle résistance possible, nulle échappatoire comme il en est tant « à la maison ». Il apprend aussi la solidarité. Ne partage-t-on pas, entre tous, les paquets de friandises adressés à chacun ?

Autre bienfait et qui n'est pas le moindre, l'enfant est initié à tous les sports. Il s'essaie à ceux que lui permettent ses forces et il connaît, lui qui aimait jouer seul, la joie débordante qui anime un groupe.

De véritables transformations physiques et morales s'obtiennent en vacances.

Retenez-le, mamans qui nous lisez, et n'il vous faut de plus amples éclaircissements, n'hésitez pas à nous questionner.

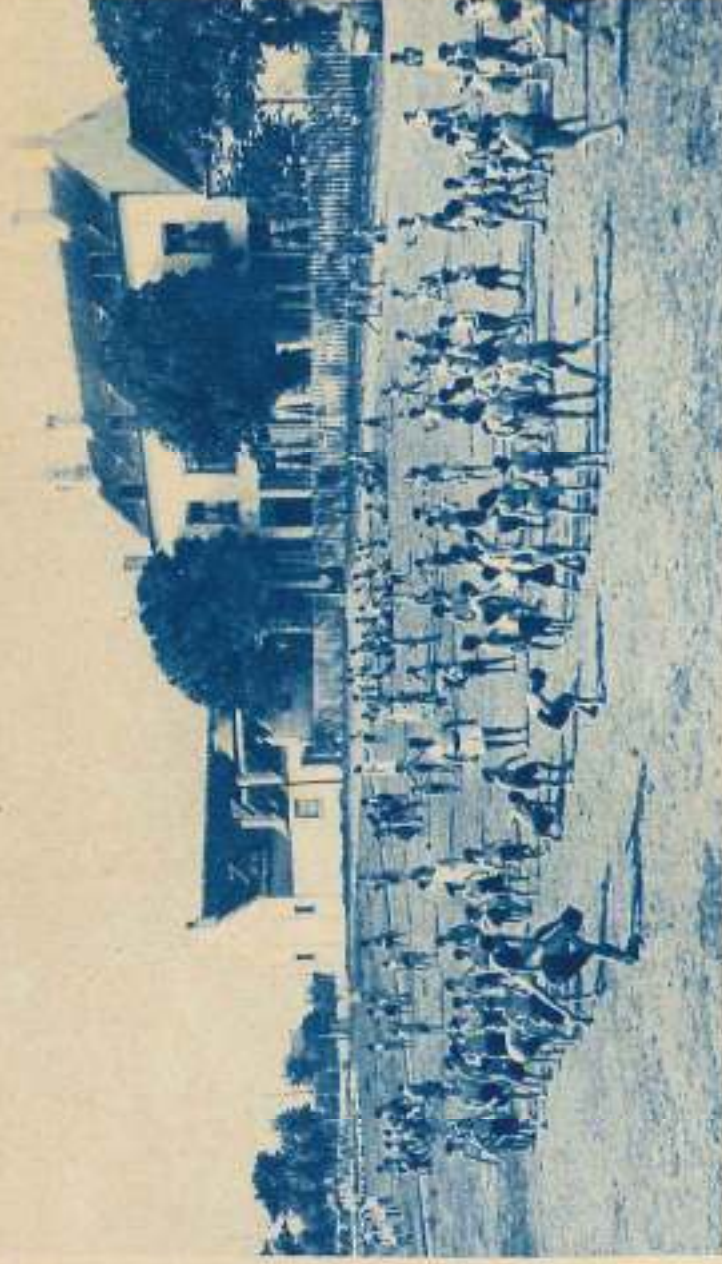
(Suite de Pour vous Madame, p. 3 de couverture).



VOS JEUNES FILLES

Quelques nouvelles devises extraites des Cahiers d'enseignement ménager utilisés par la Région du Nord :

- Toutes les jeunes filles, sans distinction, ont besoin d'être préparées à la haute mission qui les attend plus tard, par une éducation du ménage, qui leur fera aimer les occupations domestiques et les mettra à même de les pratiquer convenablement.
- Le travail que les jeunes filles font dans le ménage est, pour celui-ci, une source d'économies. Une femme oisive est un fléau. Une femme travailleuse et bonne est l'âme du foyer.
- On ne conçoit pas une jeune fille qui soit une demoiselle Grognon, toujours revêche, toujours de mauvaise humeur. La gaieté est la moitié de la santé.
- Apporter des qualités et vertus à un fiancé, ce n'est pas lui apporter le bonheur si l'on n'est ni bonne, ni généreuse. L'art d'aimer consiste à s'efforcer de comprendre ceux que l'on aime et à agir de façon à éviter les heurts, les froissements, les contrariétés.
- C'est être aveugle que de compter la dot d'une jeune fille en écus et de ne point cal-

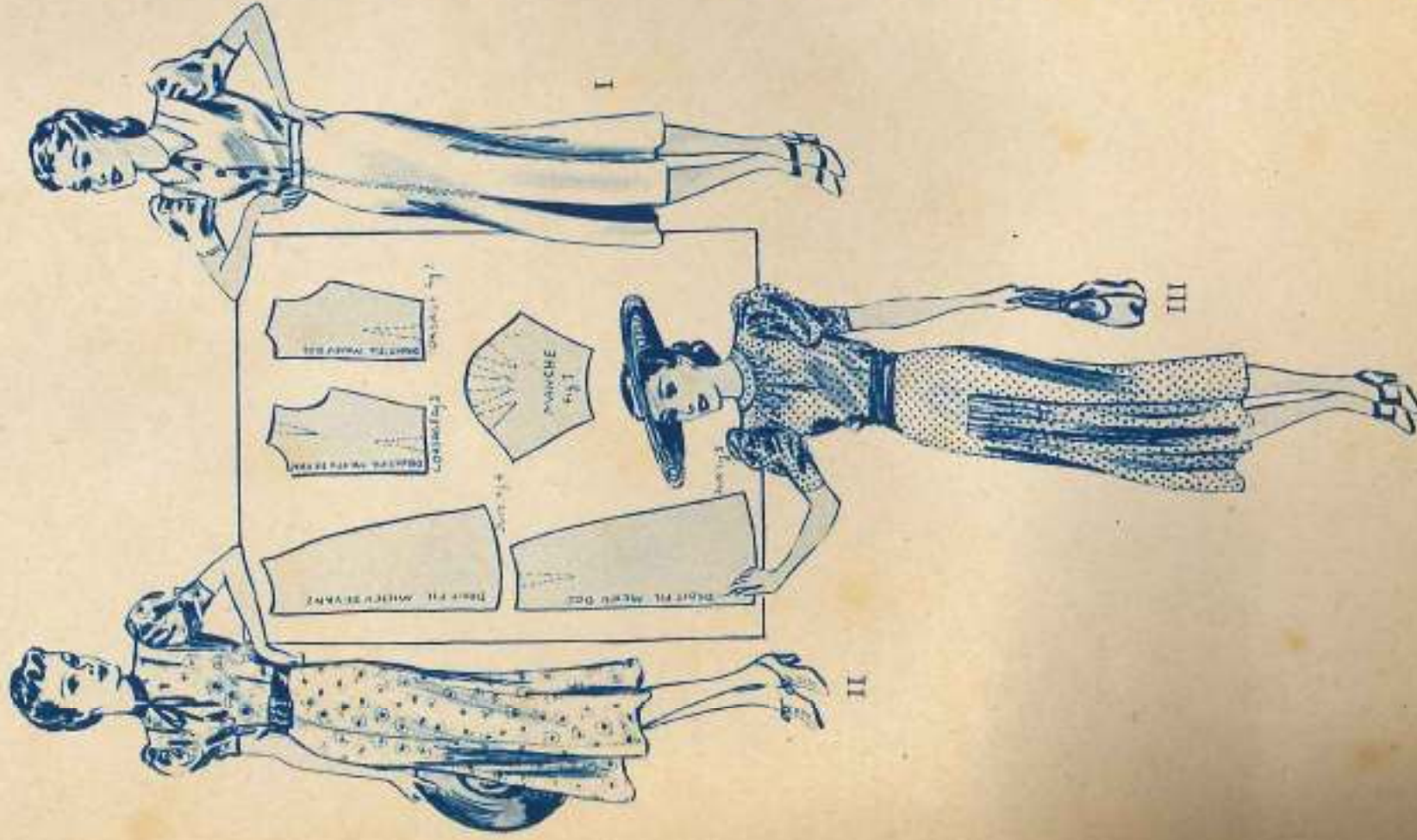


Devant la Ferme de la Colonie de vacances de Saint-Pol-sur-Mer.

culer en santé, en bonne humeur, en talents culinaires et ménagers, en élévation d'esprit et de caractère.

— Fi de la mère de famille qui, par des

idées aristocratiques très mal comprises, ne voudrait pas que sa fille apprit à tailler une robe, à coudre, à diriger une lessive et à repasser du linge.



POUR VOS ROBES LÉGÈRES D'ÉTÉ

En été nous aimerions avoir toute une collection de robes légères, unies, rayées, à pois, fleuries; des robes fraîches, faciles à porter, vite lavées et repassées. Hélas! les crédits sont vite épuisés chez les couturières comme dans les maisons de confection. Pourtant bien des jolis tissus que nous voyons dans les magasins nous seraient accessibles si nous savions faire nos robes nous-mêmes. Avec un bon patron, cela est chose facile; l'idéal serait même d'en avoir un qui pût servir à exécuter plusieurs robes, différentes les unes des autres.

Ce patron idéal, le voici, puisque, avec un peu d'adresse et d'ingéniosité, il comblera vos souhaits. Faites-vous faire dans un bon cours de coupe ou par une bonne coupeuse, un patron en mousseline raide à vos mesures exactes. Cela ne vous reviendra pas cher: dans toutes les grandes villes, vous trouverez des maisons de coupe où on taillera ce patron sur vous; sinon, demandez à une couturière de le réaliser sur vous au moyen des indications suivantes:

Le patron comportera 5 ou 6 pièces:

- la manche courte ou longue (ou les deux), avec quelques plis dessinés au crayon bleu (fig. 1);
- le devant du corsage, avec une pince sous la poitrine et, si vous êtes forte, une autre pince partant de l'épaule (fig. 2);
- le dos du corsage, avec une pince de chaque côté (fig. 3);
- le devant de la jupe (fig. 4);
- le dos de la jupe, avec une pince plus ou moins profonde de chaque côté (fig. 5).

L'essentiel est que ce patron soit exactement à vos mesures et qu'il vous aille parfaitement bien.

Avec un peu d'imagination, et vous n'en manquez certainement pas, vous pourrez alors, en partant de ce très simple patron, confectionner autant de robes que vous voudrez.

En effet, il vous suffira de varier la largeur du tissu coupé pour pouvoir orner votre jupe ou votre corsage de gros plis, de plis couchés ou de fronces. Coupez votre devant, votre dos ou votre manche plus large que votre patron; posez ensuite les plis ou les fronces à l'endroit choisi en vous guidant sur le patron qui, vous le savez, marque les mesures que devra avoir la robe une fois terminée. Si le patron est bien coupé, lorsque votre robe sera faufilée selon ces indications, vous pouvez être certaine qu'elle vous ira bien et qu'il n'y aura, pour ainsi dire, pas de retouches à y faire.

Quant à l'encolure, vous pourrez la fermer soit par un col officier se nouant devant, soit par un col Claudine, soit par un col rond se fermant derrière, etc. Si vous manquez d'assurance, faites-vous faire quelques patrons de col.

Voici maintenant quelques modèles que vous pourrez très facilement exécuter avec votre patron:

- I. — Robe en toile unie; pli creux devant et derrière, col chemisier; piqûres apparentes, boutons et ceinture d'un ton contrastant avec celui de la robe.
- II. — Robe en coton fleuri; pli couché devant et derrière, manches à plis, col officier se nouant devant, ceinture en daim.
- III. — Robe en crêpe de chine imprimé ou surah à pois; tablier froncé incrusté devant, manches froncées, col rond se fermant derrière.



QUE D'ENVOIS!
NOUS NE
POURRONS
JAMAIS
PARTIR
EN VACANCES!

DÉPÊCHONS
NOUS
DE RÉUNIR
NOTRE
JURY..

TOULON