

Le Numéro : 2^e 50

N° 2 — 15 JUILLET 1938

NOTRE METIER



REVUE ÉDITÉE PAR LA SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS



NOTRE METIER

REVUE ÉDITÉE PAR LA SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

avec la collaboration d'un Comité de rédaction présidé par M. J. DUPIN, Inspecteur 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 (Ires); DOURICHI, chef de la 1^{re} division du Service commercial; LE MASNE, Inspecteur général adjoint des Services commerciaux de la région de Sud-Ouest; LONG, Inspecteur principal à la division centrale du contrôle du mouvement du Service central du Mouvement; OLDOFF, Ingénieur en chef, chef de la division du Service général de l'Exploitation de la région de Nord; QUÉRON, sous-chef de service à la direction de l'Exploitation de la région de Sud-Est; RENUARD, secrétaire administratif de la Société nationale; JISSES, chef de la subdivision centrale des statistiques du Service de l'Organisation technique; L. GÉOFFROY, 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 À VECL. - LE RACCORDEMENT DII "DÉVIE 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
ECHOS REGIONAUX *	I à VIII

* Ne s'agit-il, 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 METIER**, 89, 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 est accordé aucune réduction sur ce tarif. L'édition "Toutes Régions" couvrant 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 METIER 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 vaudriez 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 indiquer-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 fera 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 son sincère attachement à son métier le plus fidèle amour de sa famille : pour elle vous avez prodigué les avertis; 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 réduction 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. Lorsque'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.

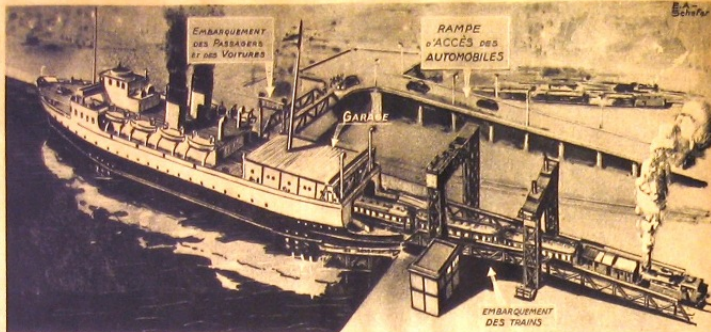
Le mérite d'un métier, si attachant et si divers qu'il soit comme le nôtre, n'est pas seulement fait — et nous devons nous en féliciter — des mille procédés qui permettent d'en résoudre chaque jour les difficultés matérielles. Il est surtout fait du sentiment commun de l'effort vers le but à atteindre. 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 bien 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 dessin : 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'auréole 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.

M. Le Besnerais



Le Ferry-Boat

DUNKERQUE-DOUVRES



N 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 unique de 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 ébéniches ne manquèrent point sous les pas des ingénieurs français et anglais. La réalisation pratique se heurta 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 6,50 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 bécot d'accostage constitué par deux estacades épaississant 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 doublement se raccorde aux deux voies d'about du navire.

À 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

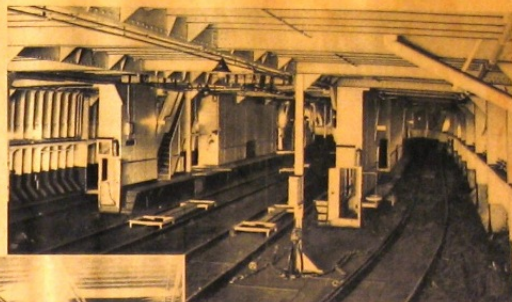
Pour équiper commodément la ligne, trois navires étaient nécessaires. Construits en Angleterre, l'un d'eux, le « Twickenham Ferry », bat pavillon français.

Tous venrus, ils présentent, avec leurs cheminées reportées vers les bords et leur arrière rappelant l'entrée d'un double tunnel, un aspect très caractéristique. Jaugent 3500 tonneaux, ils fient 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 « pontage », 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 soigneusement réalisée à l'aide de taquets, de chaînes entrecroisées et de vérins solidarissant 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 spécifique 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, relient 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. 30
	dép. 2 h.		dép. 0 h. 30
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	dép. 9 h.

Les traces du transbordement sur les quais d'un port éventuel 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 tandis que le roulement assourdissant de la voiture-lit, tantôt par la clopote bloquée 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 Détroit 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 marqués : les articles périssables (fleurs, fruits, primaires, etc.), dans la valeur marchande est fonction directe de la rapidité de consommation, et les objets fragiles (porcelaines, verreries, etc.), qui redoutent tant les manutentions successives, trouvent dans le ferry-boat un acheminement de choix.

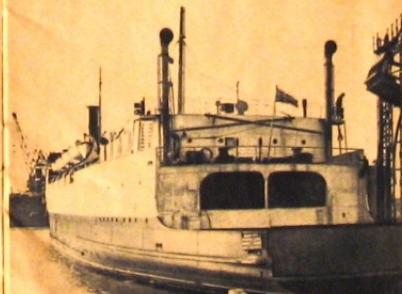
Les résultats tangibles ne se sont pas fait attendre puisque dès maintenant nombre de marchandises telles que les fruits d'Italie, les volailles de Hongrie, jusqu'alors acheminées par des voies étrangères, circulent en transit à travers la France.

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.



Immobilisation des véhicules est soigneusement réalisée à l'aide de taquets, de chaînes et de vérins.

Vue de l'arrière, très caractéristique, équipant 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 » ? Écoutez alors le récit d'une petite scène où le rôle principal a été joué 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 était assés feux et laisse tomber la pression. Le Chef de service de la gare vient s'informer de l'incident et du temps qui restera à 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 feu et dans un quart d'heure on repart !

Un quart d'heure ! Qui, 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'Haumont 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 échantonnent 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 conceit 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



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 Électro-Mécanique est capable de produire normalement deux 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 kgz et surchauffée à la température de 300°.

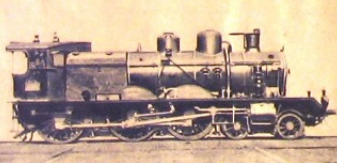
Sans donner ici une description détaillée de l'installation, indiquons que la mise en marche de la chaudière est assurée par un groupe électrogène à moteur Diesel de 60 ch; ce moteur entraîne la pompe de circulation d'eau, la pompe à mazout et le groupe turbo-compresseur fournissant l'air comprimé pour 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 » demandé, 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 d'accès 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 Virvy, 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 pérorations 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.



Aspect de la locomotive avant la transformation.



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



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, explicites. La présence de rayonnements ayant une origine lointaine se manifeste brillamment dans ces aurores assez malencontreusement dénommées boréales, dont le 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 plaques 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 lieu 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

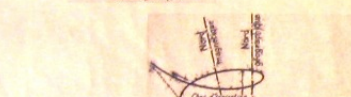
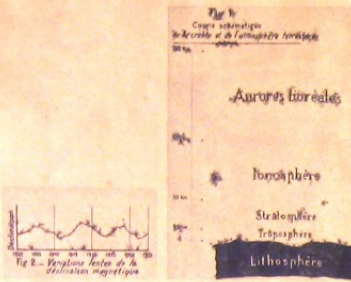
rayonnant et traversent l'espace interplanétaire sans que rien puisse déceler leur présence tant qu'ils ne rencontrent pas sur leur chemin quelque milieu matériel.

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 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 sont particulièrement intéressants pour le savant, les physiciens et les astronomes, conjuguant leurs recherches, ont pu en inférer que ces perturbations magnétiques étaient dues à la haute irrupción soudaine d'un flux de corpuscules solaires dans l'atmosphère terrestre. Ces particules émanées du Soleil et couramment appelées « 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, en suivant l'origine des leurs atmosphères développées dans les aurores dites boréales. Ces dernières, en raison sans doute de l'hétérogénéité du champ magnétique terrestre aux distances considérées

Centre : Aurore polaire photographiée en 1947. En dessous : Région aurorale photographiée en plein ciel. (Documents aimablement prêtés par l'Observatoire de Meudon.)

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



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 Caixa Nacional de Ciencias, 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 aéroviaire. Ils n'est pas superflu d'avertir 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 voudrions 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, partiellement 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 déclinés dans diverses parties 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 aurores, dont l'intensité peut être particulièrement élevée. Ce fut le cas dans la matinée du 16 août, 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 (certains cloches sonnèrent plus de trente coups). Mais le Centre et l'Est étaient épargnés et le Réseau des P. T. T. subsistait d'ailleurs des répercussions analogues sur les relations téléphoniques et les communications radio-électriques. D'où 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 — tels qu'on en a eus récemment — ne peuvent 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 adoptées 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 agressifs, ont pu ébranler 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 certain, « 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



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



A la grande fête de propagande organisée le 28 juin dernier, par le Sanatorium des Cheminots, dans le parc de son Etablissement de Champromy.



DEUX RÉCENTS CONGRÈS

C'est bien volontiers que Notre Mètr 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.

A 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 entourant M. le Président de la République, notamment M. les Ministres des Travaux Publics et de la Santé Publique, et El Agouté 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'accue maître 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 181 délégués des Sections.

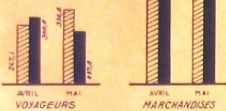
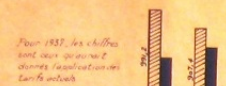
« Au cours de la séance ont lieu, nous dit le compte rendu, la remise par M. le Docteur Evrot, Directeur Central du Comité National de Défense contre la tuberculose, offerte du premier fois M. Guinand, Président du Conseil d'Administration de la S. N. C. F. L'accue maître de la mise en vigueur de la nouvelle constitution des chemins de fer et malgré les multiples occupations inhérentes

nombreuses personnalités parmi lesquelles nous tenons à remercier encore MM. Ruff de Fontevay, 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 28 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 Champromy où notre grande fête de propagande avait été organisée dans la magnifique parc de cette section féminine.

La suite de nombreuses personnalités avaient tenu par leur présence à manifester leur sympathie à l'Œuvre et des diacou 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.

Nous rappellerait 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 propres établissements de Ris-Orangis et de Champromy compte plus de 100.000 membres actifs. C'est à dire que d'assez nombreux bres actifs peuvent venir encore grossir ses rangs, surtout si l'on considère le très vaillant incidence de la contagion — cinq francs seulement par an.



NOTRE TRAFIC

Dans son précédent numéro, *Notre Métier*, analysant le trafic des 3 premiers mois de l'année, accusait une belle sensibilité constatée par rapport à la même période de 1937. Nous soulignons une reprise de l'activité générale du Pays. Nous en sommes bien encore à former 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 + 28,84 %	— 21,24 %
Pour mai + 12,64 %	— 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 10 mai en 1937) faussent, 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 le trafic-voyageurs est, en 1938, en baisse de 19,44 % par rapport à 1937.

Mais au trafic marchandises, il a ressenti le contre-coup d'une diminution de la production industrielle en avril (Est, Nord et région parisienne) puis à connu une reprise d'activité dans les régions de l'Est et du Nord. Le trafic des denrées et notamment des premiers de Bretagne, du Roussillon, de Provence et d'Afrique du Nord (Algérie et Maroc) est devenu satisfaisant, puisqu'il atteint maintenant dans le présent numéro 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 merveilleusement, 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 clients, qui ont tant besoin de prendre, suivant l'expression de nos publicitaires, « un troussou de clefs des champs ».

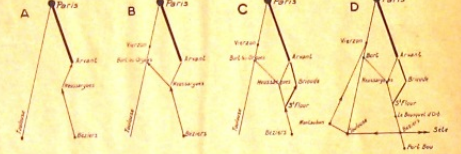
CONCOURS DE LA MEILLEURE PRESENTATION COMMERCIALE DES GARS

Nous avons vu dans l'un des articles de ce numéro le projet de « *NOTRE METIER* », tout l'intérêt qu'il y avait à faire de nos gares des endroits attrayants, et y créer une ambiance qui plairait, en partant 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-Est, avait compris, en installant 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



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 relie ;
- renseigner, non seulement le client d'aujourd'hui déjà décidé, mais aussi solliciter par des feuillets 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 nobles 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 fut pas obligée de redistribuer 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'expérience peut-être pour les concours ultérieurs.

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

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

vue des opérations de classement qui se feront en septembre et octobre, et sur lesquelles « *NOTRE METIER* » se promet bien de revenir.

LA CONVENTION DE PARIS A TEGU

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 auxqueltes 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. (juste au-dessus de la ligne) et de plus 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-Four à Brioude fut ensuite pour conséquence

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

Afin de stabiliser la situation, les Réseaux du Midi, de P.-L.-M. et du P.-O. se mirent alors à chercher, 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-Four, fut réparti forfaitairement à raison de 25 % au Réseau P.-O. et 75 % au Réseau P.-L.-M. Et pour aplatiser les difficultés rencontrées sur le parcours accidenté situé entre Severac-le-Château, St-Four et Brioude, la Convention annexa de St-Four pour objet de détourner par Sete certains éléments et notamment la partie de trafic attribuée aux voies P.-O. 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 achèvements les plus économiques ou travaux trouvés dorénavant libéré de toute sujétion relative à des attributions de trafic.

C'est ainsi qu'au sein d'utiliser les avantages offerts par l'inféodation d'une grande partie de la ligne Béziers-Paris via Toulouse (Ouest), nous avons distribué le trafic tenant par cette voie tous les éléments en provenance ou à destination des gares de cette ligne, à l'exception de ceux situés à l'ouest de cette ligne. Les éléments en provenance ou à destination des gares situées à l'est de cette ligne sont attribués à minima via Sete ou Montpellier (schéma D).

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



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 grolottait 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 forestal empêchait les spectateurs de monter normalement au Stade de Montrouge, lieu de la rencontre, ce qui n'eût 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 présentèrent de la façon suivante :

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



L'équipe française et suisse, celle des Suisses

Blazer, Eigenatz et Bar, d'attaques; Moser, Muller, Berni, Weeser et Schenk, avants.

Cheminots Français : Fournier (Métro), goal; Maréaux (Nord) et Lavergne (Ouest), arrières; Martign (S.-E.), Bouellier (Nord) et Chagnolleux (S.-E.), demi; Brunet (S.-E.), Boucher (Est), Quere (Ouest), Mast (Nord) et Polje (Métro), avants.

La partie.

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

La première attaque sérieuse vient par l'ailé gauche français, Boucher, malheureusement rate son coup de pied, mais Brunet, rhabillé en maladresse en botant une balle qui met Schneider, le gardien Suisse, en difficulté.

Le 19 juin à Colombes, l'équipe d'Italie a remporté, sur la Hongrie, le coupe du Monde de football. En tant que sportifs et en tant que cheminots aussi, comment ne pas nous réjouir du succès qui récompense de plus en plus nos grands compétiteurs du football ? Le 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

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

Les Suisses, pourtant ragaisés, servit par une belle qualité athlétique. Sur envoi de Besançon, Weeser est en possession de la balle ; il place à 15 mètres un shoot difficile que Fournier dégage au corner, dans un très bon style.

Butes marqués.

La défense française se libère de l'étrémité 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 Douidin, les deux arrières suisses se gênent et que Quere profite de l'occasion pour ouvrir le score.

La prestation des Français — les blancs — continue ; l'ailé gauche Brunet, qui possède une belle facilité de course et de bons dribblings, glèche, par contre, plusieurs occasions favorables en tardant à attaquer. Les Cheminots suisses font, en ce qui les concerne, tout pour dépasser la marque. Leur inter-droit Weeser notamment, est un des plus dangereux. A nouveau il inquisite Fournier qui stoppe une balle dangereuse.

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

Weeser égaille.

Schneider dégage et sur son dégagement, Eigenatz qui boîte une première fois, Fournier repousse, à son tour Muller tente ses chances. Une fois encore le défenseur Français repousse la balle.

Ce n'est pourtant que partie renouée, la défense des blancs a concédé un corner et Fournier est battu, sur un shoot de prise de Weeser. Les deux formations sont donc à égalité. La mi-temps est atteinte avec un but partout.

La reprise.

A la reprise, Polje est le premier attaquant sérieux; son envoi dédoublé est paré par Schneider. Berni lui rend la monnaie de



sa pièce en plaçant un bolide de pou au-dessus de la transversale.
Par Folge — encore — qui contrôle sa balle de belle façon et qui aborde durement Schneider en concédant un nouveau coup de pied de coin de dernier tier en vain.
Enfin, sur une attaque du quinquète helvétique, Berni botte puissamment, un arrière français détouche la balle sur Moser qui bat Fournier. Le but, tout fait réglé 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 5 feux à Weeser et Berni sont à même de marquer. Heureusement pour nous Fournier arrête leurs essais et garde ainsi l'avantage conquis par ses camarades.
Les Champions 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 Folge; son contrôle de la balle et sa distribution de jeu font de lui un des joueurs les plus en vue du Football amateur. Boutellier, fortament enrhumé, révéla sa partie accomplie 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 débuts splendides; l'arrière Mareaux, ardent et efficace à passer; Maet, Brunet et Martignon.
Chez les Suisses, Dengelci, Weeser et Moser, se sont mis vraiment en évidence.

Nous ne saurions passer sous silence et le banquet qui, le soir, réunit au Terrazaux 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 bizonaise et d'apprécier les beautés des sites français-comtois.

Le 2 juillet, à Roland-Garros, le Coupe Jean Dupin a été remporté 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 son 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 un 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 les joueurs de tout premier plan.
Mais rappelons que c'a été le palmarès de l'épreuve, depuis 1930 jusqu'à nos jours.

Cl. contre, la remise de la Coupe, en présence de M. Surlaux.

Cl. des vainc. les 12 joueurs : 6 du Sud-Métropolitain et 6 de notre Région du Sud-Est.

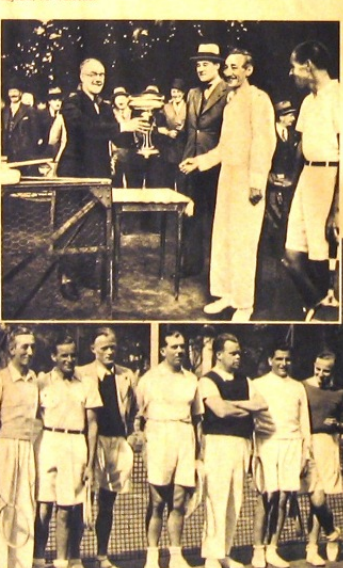
- En 1929, P. O. bat Nord par 3 parties à 2;
- En 1930, P. O. bat Métro par 4 parties à 1;
- En 1931, Métro bat Centre par 5 parties à 0;
- En 1932, Métro bat P. O. par 4 parties à 1;
- En 1933, Métro bat Nord par 4 parties à 1;
- En 1934, Nord bat Métro par 3 parties à 2;
- En 1935, Est bat P. L. M.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

Cette année, la Région du Sud-Est, exemptée 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 1937 :

- 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. Surlaux, directeur général adjoint, qui entouré de hautes personnalités de la S. M. C. F., parmi lesquelles nous avons remarqué MM. Barth, Jean Lévy, Porché, directeurs, ainsi que les représentants des Régions, M. Flament, directeur de la Région du Sud-Ouest, M. Flament, ingénieur en chef de la Région du Nord et de M. 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, Beaudouin, Coffier, Fellet (en simple), Chardonnet et Peter (en double), au succès desquels Notre Métier est heureusement applaudi, 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. Surlaux.



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

DISTINCTIONS HONORIFIQUES

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

CITATIONS A L'ORDRE DE LA REGION

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

Mes Vrsx MICHELS Marcel, Gard-Barrières auxiliaire à Jétrais.

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

MM. SIMON, Facteur mixte à Coloz, et DECHASSA, Cantonnier-pilote à Yessai à Saint-Avre.

Le 12 janvier 1938, se sont précipités au secours d'un vieillard tombé sur les rails 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. ALOUWER, 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 personnes qui franchissaient les voies sur une voiture à feu au moment où survolait un train.

M. PULIGRAND, Cantonnier-pilote, à Cluses.
Le 8 février 1938, à fait preuve de vigilance et de dévouement en surprenant un sauteur qui venait de dérober un rouleau de fil de cuivre; lors que menacé par le voleur, qui était porteur d'un rasoir, a réussi à l'appréhender.

M. ERNET VALER, Conducteur principal d'automobile à Yvernois.
Le 23 février 1938, en conduisant le T. A-508, grâce à sa vigilance et son sang-froid, arrêté son autovélo à proximité d'un passage à niveau n° 33 de la ligne Mâcon à Genève, au moment où une automobile était engagée sur la voie.

M. LOUIS SUYBONNET, Mécanicien de route, au dépôt de La Blonnière.
Le 27 mai 1938, alors qu'il se trouvait en repos à Agignon, s'est lancé courageusement à l'ère d'un cheval emballé qui se dirigeait vers une troupe d'enfants sortant de l'école. A réussi à le maîtriser, évitant ainsi un très grave accident.

A été élisé en accomplissant cet acte.

MENTIONS POUR ACTES MERITOIRES

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

M. O. BAYER, Facteur mixte infirmière à Montargis (acte d'initiative le 11 mars 1938).

Actes de probité. — Exploitation. — MM. G. BOU, Herveur aux billets à Paris; A. BORDES, Surveillant des trains à Paris; R. BRADAY, Homme d'équipe à Yessai à Paris; J. BURENS, Homme d'équipe à Paris; P. LAROCHE, Brigadier à Apt; L. GOTTRE, Chef de gare à Arnay-le-Duc; M. GOSNARD, Surveillant des trains à Yessai à Paris; G. COUSSEAU, Contrôleur de gare à Dijon-Ville; F. DEVAZE, Homme d'équipe à Dijon-Ville; E. KRANON, Homme d'équipe à Yessai; GILLET Y. FEOR, Homme d'équipe à Souppes; R. GARBE, Commis à Villeneuve-sur-Yonne; F. LOUH, Homme d'équipe aux billets à Paris; E. LAUREY, Contrôleur de gare à Paris; J. LAVERGNE, Homme d'équipe à Paris; M. MICHON, Contrôleur de gare à Paris; W. MOLLIN, Homme d'équipe à Yessai à Tarascon; P. PEROSA, Facteur aux recettes à Yessai; A. ARDON, M. BECAVAT, Homme d'équipe à Yessai à Paris; Mlle S. RUCES, Rouvillon, Brigadier manoeuvres à Fourtouléau-Avon; J. SCOLAS, Surveillant des trains à Paris; J. TAVANIS, Homme d'équipe à Paris.

M. ANKELER, Inspecteur divisionnaire de 1^{re} classe, au Service de la Voie et des Bâtiments de la Région du Sud-Est, à Paris, a été nommé le 1^{er} avril 1938, après 36 ans et 8 mois de service.

Entré au Chemin de fer le 16 juillet 1901, a rempli successivement les fonctions de Dessinateur, Conducteur de Travaux, Chef de District de 1^{re} classe, Chef de District Principal, Inspecteur de 2^e classe, Inspecteur de 1^{re} classe, Inspecteur Divisionnaire de 2^e classe et il était Inspecteur Divisionnaire de 1^{re} classe, depuis le 1^{er} octobre 1936.

Chargé de l'impomat bureau d'entretien des voies, au Service des Bâtiments de la Région du Sud-Est, à Paris, a été apprécié de ses chefs et a fait preuve d'une grande conscience professionnelle.

M. HENWAMIN, Chef d'équipe de 2^e classe, 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 33 ans et 6 mois de service.

BELLES CARRIERES

M. ANKELER, Inspecteur divisionnaire de 1^{re} classe, au Service de la Voie et des Bâtiments de la Région du Sud-Est, à Paris, a été nommé le 1^{er} avril 1938, après 36 ans et 8 mois de service.

Entré au Chemin de fer le 16 juillet 1901, a rempli successivement les fonctions de Dessinateur, Conducteur de Travaux, Chef de District de 1^{re} classe, Chef de District Principal, Inspecteur de 2^e classe, Inspecteur de 1^{re} classe, Inspecteur Divisionnaire de 2^e classe et il était Inspecteur Divisionnaire de 1^{re} classe, depuis le 1^{er} octobre 1936.

Chargé de l'impomat bureau d'entretien des voies, au Service des Bâtiments de la Région du Sud-Est, à Paris, a été apprécié de ses chefs et a fait preuve d'une grande conscience professionnelle.

M. HENWAMIN, Chef d'équipe de 2^e classe, 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 33 ans et 6 mois de service.

Entré au Chemin de fer (Service de la Voie et des Bâtiments de la Région du Sud-Est, à Paris), a été nommé le 1^{er} avril 1938, après 36 ans et 8 mois de service.



M. Ancelet. M. Benjamin. M. Foucault. M. Fournier. M. Gauthou. M. Halowitz. M. Hers. M. Livet.

Construction, le 6 janvier 1903, comme Dessinateur stagiaire. M. BÉZANIS a rempli successivement les fonctions de Dessinateur, Piqueur, Conducteur, Sous-chef principal, Chef Dessinateur, Chef d'études de 2^e classe et de 1^{re} classe et le état Chef d'études de 2^e classe, depuis le 1^{er} juillet 1939.

M. BÉZANIS a collaboré aux études et travaux du recordement Valentin-Juvisy. Excellent agent, particulièrement apprécié de ses chefs.

M. FOUCAULT, Sous-Ingenieur au Service de la Voie et des Bâtimens 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 1908, a rempli successivement les fonctions d'Expéditionnaire, d'Employé, d'Employé principal, de Contrôleur technique, Chef de bureau, Sous-Chef de Bureau de 1^{re} classe, Chef de Bureau principal de 2^e et de 1^{re} classe; il était Sous-Ingenieur, depuis le 1^{er} janvier 1936.

M. FOUCAULT a toujours obtenu pleine satisfaction dans tous les postes qu'il a occupés; en particulier, il a fourni un gros travail de préparation des Signaux et Signaux, au moment de la transformation générale de la signalisation. Il a assuré dans les mêmes conditions l'entretien et la préparation d'un nombre considérable de projets techniques.

M. FOUCAULT, Inspecteur de 1^{re} classe au Service des Inventaires à Paris, a été admis 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, M. FOUCAULT a rempli successivement les fonctions de 1^{er} commis, de Contrôleur technique en 1909, Contrôleur technique principal en 1913, Sous-Inspecteur en 1915, Inspecteur de 1^{re} classe et enfin Inspecteur de 1^{re} classe en 1929.

Spécialement chargé de questions d'entretien, M. FOUCAULT a fait preuve de son long service et d'un dévouement en tous points dignes d'éloges.

M. GOUVON, Chef d'études de 1^{re} classe au Service central de la Voie et des Bâtimens à Paris, a été admis à la retraite le 1^{er} mai 1938, après 39 ans et 2 mois de services.

Entré au Chemin de fer le 25 juin 1898, comme employé temporaire, M. GOUVON a rempli successivement les fonctions d'Employé, de Dessinateur, Dessinateur principal, Chef Dessinateur, 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 1935.

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

M. HALOWITZ, Ingenieur au Service de la Voie et des Bâtimens 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 service.

Ancien élève à l'École Centrale, Lyonnais, M. HALOWITZ est entré au Chemin de fer, le 1^{er} septembre 1899, en qualité d'Employé temporaire et a interrompu ses occupations du 10 novembre 1898 au 30 septembre 1901, pour aller compléter ses services militaires. Revenu le 1^{er} octobre 1901, comme Dessinateur, M. HALOWITZ a rempli successivement les fonctions de Conducteur sans subdivision, Conducteur de Travaux, Sous-Inspecteur et Inspecteur de la Voie, Sous-Ingenieur Chef de Section, Sous-Ingenieur Chef de Section H. C., Ingenieur-Adjoint et il était Ingenieur chargé de matériels dans la Région de Paris, depuis le 1^{er} janvier 1936.

Dans tous les postes qui lui ont été confiés, M. HALOWITZ a montré les plus grandes qualités professionnelles et a toujours donné pleine satisfaction. Sa foi en carrière, a été chargée des travaux de recordement Valentin-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. HERS, Chef de bureau de 1^{re} classe au Service du Matériel et de la Traction de la Région du Sud-Est, à Paris, a été admis à faire valoir ses droits à la retraite le 1^{er} juillet 1938, après 40 années de services.

Entré au Chemin de fer le 11 juin 1898, comme dessinateur stagiaire au Bureau des Plans, M. HERS a été successivement employé principal en 1903, chef de groupe en 1920, Sous-Chef de bureau et 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. HERS a fait preuve d'une conscience professionnelle digne d'éloges et a été hautement apprécié pour son travail et son dévouement.

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

Entré au Chemin de fer, le 23 septembre 1896, en qualité d'Employé temporaire, M. LEXET a interrompu ses occupations du 15 novembre 1899 au 30 septembre 1902, pour accomplir ses services militaires. Revenu le 1^{er} octobre 1902, en la même qualité, M. LEXET a rempli successivement les fonctions d'Employé, d'Employé principal, Chef de Section H. C. et il était Ingenieur-Adjoint depuis le 1^{er} juillet 1936.

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

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

Ancien élève à l'École Centrale, Lyonnais, M. HALOWITZ est entré au Chemin de fer, le 1^{er} septembre 1899, en qualité d'Employé temporaire et a interrompu ses occupations du 10 novembre 1898 au 30 septembre 1901, pour aller compléter ses services militaires. Revenu le 1^{er} octobre 1901, comme Dessinateur, M. HALOWITZ a rempli successivement les fonctions de Conducteur sans subdivision, Conducteur de Travaux, Sous-Inspecteur et Inspecteur de la Voie, Sous-Ingenieur Chef de Section, Sous-Ingenieur Chef de Section H. C., Ingenieur-Adjoint et il était Ingenieur chargé de matériels dans la Région de Paris, depuis le 1^{er} janvier 1936.

Dans tous les postes qui lui ont été confiés, M. HALOWITZ a montré les plus grandes qualités professionnelles et a toujours donné pleine satisfaction. Sa foi en carrière, a été chargée des travaux de recordement Valentin-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. HERS, Chef de bureau de 1^{re} classe au Service du Matériel et de la Traction de la Région du Sud-Est, à Paris, a été admis à faire valoir ses droits à la retraite le 1^{er} juillet 1938, après 40 années de services.

Entré au Chemin de fer le 11 juin 1898, comme dessinateur stagiaire au Bureau des Plans, M. HERS a été successivement employé principal en 1903, chef de groupe en 1920, Sous-Chef de bureau et 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. HERS a fait preuve d'une conscience professionnelle digne d'éloges et a été hautement apprécié pour son travail et son dévouement.

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

Entré au Chemin de fer, le 23 septembre 1896, en qualité d'Employé temporaire, M. LEXET a interrompu ses occupations du 15 novembre 1899 au 30 septembre 1902, pour accomplir ses services militaires. Revenu le 1^{er} octobre 1902, en la même qualité, M. LEXET a rempli successivement les fonctions d'Employé, d'Employé principal, Chef de Section H. C. et il était Ingenieur-Adjoint depuis le 1^{er} juillet 1936.

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

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

Ancien élève à l'École Centrale, Lyonnais, M. HALOWITZ est entré au Chemin de fer, le 1^{er} septembre 1899, en qualité d'Employé temporaire et a interrompu ses occupations du 10 novembre 1898 au 30 septembre 1901, pour aller compléter ses services militaires. Revenu le 1^{er} octobre 1901, comme Dessinateur, M. HALOWITZ a rempli successivement les fonctions de Conducteur sans subdivision, Conducteur de Travaux, Sous-Inspecteur et Inspecteur de la Voie, Sous-Ingenieur Chef de Section, Sous-Ingenieur Chef de Section H. C., Ingenieur-Adjoint et il était Ingenieur chargé de matériels dans la Région de Paris, depuis le 1^{er} janvier 1936.

Dans tous les postes qui lui ont été confiés, M. HALOWITZ a montré les plus grandes qualités professionnelles et a toujours donné pleine satisfaction. Sa foi en carrière, a été chargée des travaux de recordement Valentin-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.

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

Ancien élève à l'École Centrale, Lyonnais, M. HALOWITZ est entré au Chemin de fer, le 1^{er} septembre 1899, en qualité d'Employé temporaire et a interrompu ses occupations du 10 novembre 1898 au 30 septembre 1901, pour aller compléter ses services militaires. Revenu le 1^{er} octobre 1901, comme Dessinateur, M. HALOWITZ a rempli successivement les fonctions de Conducteur sans subdivision, Conducteur de Travaux, Sous-Inspecteur et Inspecteur de la Voie, Sous-Ingenieur Chef de Section, Sous-Ingenieur Chef de Section H. C., Ingenieur-Adjoint et il était Ingenieur chargé de matériels dans la Région de Paris, depuis le 1^{er} janvier 1936.

Dans tous les postes qui lui ont été confiés, M. HALOWITZ a montré les plus grandes qualités professionnelles et a toujours donné pleine satisfaction. Sa foi en carrière, a été chargée des travaux de recordement Valentin-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. HERS, Chef de bureau de 1^{re} classe au Service du Matériel et de la Traction de la Région du Sud-Est, à Paris, a été admis à faire valoir ses droits à la retraite le 1^{er} juillet 1938, après 40 années de services.

Entré au Chemin de fer le 11 juin 1898, comme dessinateur stagiaire au Bureau des Plans, M. HERS a été successivement employé principal en 1903, chef de groupe en 1920, Sous-Chef de bureau et 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. HERS a fait preuve d'une conscience professionnelle digne d'éloges et a été hautement apprécié pour son travail et son dévouement.

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

Entré au Chemin de fer, le 23 septembre 1896, en qualité d'Employé temporaire, M. LEXET a interrompu ses occupations du 15 novembre 1899 au 30 septembre 1902, pour accomplir ses services militaires. Revenu le 1^{er} octobre 1902, en la même qualité, M. LEXET a rempli successivement les fonctions d'Employé, d'Employé principal, Chef de Section H. C. et il était Ingenieur-Adjoint depuis le 1^{er} juillet 1936.

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

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

Ancien élève à l'École Centrale, Lyonnais, M. HALOWITZ est entré au Chemin de fer, le 1^{er} septembre 1899, en qualité d'Employé temporaire et a interrompu ses occupations du 10 novembre 1898 au 30 septembre 1901, pour aller compléter ses services militaires. Revenu le 1^{er} octobre 1901, comme Dessinateur, M. HALOWITZ a rempli successivement les fonctions de Conducteur sans subdivision, Conducteur de Travaux, Sous-Inspecteur et Inspecteur de la Voie, Sous-Ingenieur Chef de Section, Sous-Ingenieur Chef de Section H. C., Ingenieur-Adjoint et il était Ingenieur chargé de matériels dans la Région de Paris, depuis le 1^{er} janvier 1936.

Dans tous les postes qui lui ont été confiés, M. HALOWITZ a montré les plus grandes qualités professionnelles et a toujours donné pleine satisfaction. Sa foi en carrière, a été chargée des travaux de recordement Valentin-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.

de poursuivre vos efforts pour le développement du tourisme national dans la magnifique région que vous désirez, »

L'ACTIVITE SPORTIVE

Le 29 mai a eu lieu, avec le plus grand succès, la fête de clôture de notre Châlet des Houles. 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 I.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. — Le finale s'est déroulée, le 8 mai, sur le Stade de l'U. S. V. à Villeneuve-St-Georges, entre les équipes d'Ambletours et de Nimes et a donné lieu à une rencontre très disputée. Ce n'est, en effet, qu'après prolongations que Nimes a pu prendre le meilleur, par 5 buts à 3, sur Ambletours.

BARSKET. — 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 Digne, 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 I.A. S. C. Sud-Est, le détient maintenant à titre définitif.

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

TENNIS. — Le Challenge de tennis, actuellement en cours, comprend six engagements: Aries (Chompon 1937), Paris, Oullins, Breton, Gavallion et Moilins.

BOULES. — A l'heure où paraissent ces lignes, le Challenge de Boules, organisé depuis plusieurs installations du Club de Boules, Champion de 1937.

L'EDUCATION PHYSIQUE. — Ainsi qu'il était indiqué dans le précédent numéro, les cours d'Education 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, pour le plupart, sous la direction de nos 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, ultérieurement.

Leurs études, d'une durée de 2 ans, se terminent par un examen qui, en cas de succès, donne à l'élève titulaire d'un diplôme, par le Groupement Hébertiste; le premier titulaire en fut, en avril au 8 mai 1938, à Montdidier (Somme).

La compétence, ainsi sanctionnée, du diplômé est reconnue par le Comité médical périodique, démontre tout l'intérêt de cette organisation dont tous les agents et leur famille peuvent bénéficier.

L'ACTIVITE DANS LES CLUBS

PARIS. — ASSEMBLEE GENERALE 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. ont été limitées à Ambletours sur le stade de Villeneuve-Saint-Georges avec, nous l'espérons, le même succès qu'en 1937, où 100 candidats se présentèrent et 117 brevets furent délivrés.

HUGBY. — 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 Breton, le 15 février, et terminée 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 au vignoble du Château de Versailles.

Le dimanche 8, le match a eu lieu, devant 5 à 6.000 spectateurs, au coquet Stade Jean-Bouin, mais son résultat n'a pas été enregistré; l'U. S. V. Sud-Est par le C. A. S. G. En lever de rideau, une rencontre opposait le Club de Boules à l'U. S. V. Sud-Est.

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

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 15.

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

En résumé, très belle propagande pour le rugby international et pour notre Club, chamois. Nos visiteurs, enchantés de la réception qu'ils ont faite, disent qu'ils viennent voir se renouveler des manifestations de ce genre.

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

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

ATHLETISME. — 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 titulaire de la Coupe de France, après avoir obtenu, au tour qu'il est dit plus haut.

Par ailleurs, nous sommes en finale de la Coupe du Sud-Est, devant s'écrouler, devant l'U. S. St-Louis, de Marseille, par 5 buts à 1.

ARVANT. — ASSOCIATION. — Après une saison où le climat est tombé sous nos pieds, l'équipe première, relayant tous les pronostics, triomphe de l'U. S. Charbonnier, par 3 buts à 4 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, rapportés aux résultats auxiliaires.

ATHLETISME. — Au cours des premières rencontres de cette saison, nos représentants ont été enregistrés, qui permettent d'envisager l'avenir avec confiance.

LE TOURISME

Depuis le premier numéro de NOTRE METIER, l'activité de I.A. T. C. Club de Boules a été particulièrement grande. Les lotirides du ski sont allés chercher le soleil sur les très hauts sommets. En outre, nos membres ont participé à nos week-end des équipes de plus en plus importantes de notre grande Région. Le *Club de Boules* a été sur la Côte des Maures, sous une trentaine d'algébistes sortis plus nombreux que toutes les équipes de notre Région et des Régions voisines.

Parmi les *Grandes Escarpées* organisées et dirigées par le Sous-Comité de Section signaux d'une façon particulière la *Grande Escarpée Adriaclique* et la *Grande Escarpée* ont eu un succès sans précédent. Les 77 participants, chemins de France et de nos très belles escalades en Dauphiné, dans la Jura, aux Gorges du Verdon, aux Gorges du Gard, aux Boucs, ont eu, en outre, quatre voyages collectifs en Corse, dus à l'activité de notre Comité de Lyon. Les 104 participants de la *Grande Fête de la Montagne* au Département de Chablaisy avec un programme de 4 jours ont été dirigés

Le 16 juin, en présence de M. Darguies,

représentant M. Jourdain, de M. Taja et de plusieurs hauts fonctionnaires du Sud-Est à ou lieu, dans une ambiance de cordialité, l'inauguration officielle du *Sigé social* de l'A. T. C. Sud-Est, 21, rue Traversière, et des *Venturies* 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 rencontrer les progrès continus de notre Association en cinq années d'existence. Nous aurons désormais des journées de cours agricoles et utiles à 15.000 familles de cheminots 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

l'entraîne, l'A.T.C. de Clermont à Gergoy.

Les autocars S.N.C.F. ont monté aux excursions aux cassettes les plus beaux aspects de la Corse ci-dessous, la gîte de Porto.



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

— Le dimanche 31 juillet : **Le Morvan, d'Avallon à Avian en autocars**. (Demande renseignements à M. Mark, employé principal de la Voie, 15 bis, rue Jeanne-d'Arc, à Nevers).



— Le dimanche 31 juillet : **Le Morvan, d'Avallon à Avian en autocars**. (Demande renseignements à M. Mark, employé principal de la Voie, 15 bis, rue Jeanne-d'Arc, à Nevers).

— Le dimanche 31 juillet : **Le Morvan, d'Avallon à Avian en autocars**. (Demande renseignements à M. Mark, employé principal de la Voie, 15 bis, rue Jeanne-d'Arc, à Nevers).



— Le dimanche 31 juillet : **Les grands cols**, magnifique journée d'alpinisme en cars. Départ de Grenoble gare à 7 h. 45 : Le Glançon, la Croix-de-Fer (2.087 m.), Digne, à St-Jean-de-Maurienne, le Galibier (2.555 m.), le Lautaret (2.075 m.), retour vers 19 h.; 85 F. (S'inscrire auprès de M. Sappay, Service du Matériel, chemin des Bâties, à Grenoble).

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

Ci-dessous l'inauguration du *Sigé social* de l'A.T.C. du Sud-Est, le 16 juin.



Ci-dessous, les Attilas de Clermont au Col Poir (3009 m.), au-dessus du Col de l'Usson.

au départ de St-Claude. (Demande renseignements à M. Delidat, gîte de Mores [Aran].)
— Le samedi 27 août : **Promenade croisière en Méditerranée**. (Demande renseignements à M. Faure-Vincent, 35, rue de Turin, Marseille.)
— Le 1^{er} et 4 septembre : **Le Col du Grand St-Bernard**. Départ de Chamoux, retour à Evian. (S'adresser à M. Perrod, Voie, 10 cours de Verdun, Lyons.)
— Le 4 septembre : **En Dauphiné** : Allard, ou du Sarriat, Thy, les Petites Roches. (S'adresser à M. Sappay, Service du Matériel, chemin des Bâties, à Grenoble.)
— Le 25 septembre : **La Journée du Champignon**, à St-Sauveur-la-Sagne. (Demande renseignements à M. Candolf, 8, rue Edmond-Rostand, à Clermont-Ferrand.)
(Communiqué de M. H. Lesvros, 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 ont déjà inscrits et régulièrement surveillés.

Les vaccinations sont pratiquées ainsi que les traitements (rayons ultra-violet, etc.). L'installation est conçue comme celle du Dispensaire de Villeneuve qui, à l'usage, a donné toute satisfaction.

La Surintendance de Lyons 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 rééducation 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, rotation, 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 consultée par le Service Social pour les Apprentis de Villeneuve et des Laumes.

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

ÉCHOS ET NOUVELLES

PARIS

■ Nous sommes heureux de féliciter les agents suivants qui viennent de se voir décerner des distinctions honorifiques de l'Académie. — MM. Jules MICHEL, Employé au Service de l'Économie Sociale, Jean-Marc BONY, Employé Principier, 6^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-Propulseur au Service de l'Exploitation.

■ La Fédération des Sociétés Antiques, Littéraires et Musicales de la S. N. C. F. Région Sud-Est, a organisé à Paris, le 15 août, un grand gala de bienfaisance, un remarquable succès. L'Honorable des Cheminots de Marseille, l'une des premières sociétés antiques d'Excellence, a été, durant quelques heures, la vedette acclamée par tous les assistants. Les manifestations folkloriques, sous les directions de son chef M. Léon, de son Président M. Marfion et de son Secrétaire général M. Sily, ont porté tous leurs fruits.

Un salon d'arts graphiques, qui comportait trois cents œuvres de cheminots, choisies parmi les meilleurs, fut le principal succès de l'association. L'organisation de la fête a été assurée par M. Ferdinand Breyss, Président de la Fédération, par Mme Dano, Secrétaire générale, M. Marcel Reyraud, d'Antiques de Lyon, M. O. Chénier, Vice-Président de Lyon.

Au vernissage, placé sous la présidence d'honneur de M. Jourdain, Directeur de Région, et accompagné de M. Bialard, Chef du 11^e Arrondissement d'Exploitation de Chamoux, et de M. Roux, Chef du Service de l'Économie Sociale du Sud-Est, M. Michel, Secrétaire général de la Confédération

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

Direction et Région Régionales.
M. BURDET, Inspecteur et à la Direction Régionale (Economie Sociale), 20, boulevard Diderot, Paris.
M. DROMENLIERE, Chef de bureau principal au Service Médical, 30, boulevard Diderot, Paris.
M. LENOIR, inspecteur principal adjoint au Service de l'Étiologie, 20, boulevard Diderot, Paris.
M. BONNAFOR, Sous-Chef de bureau au Service du Matériel et de la Voie, 20, boulevard Diderot, Paris.
M. HONRÉ, inspecteur Divisionnaire au Service de la Voie et des Bâti-ments, 15, rue Traversière, Paris.

Cadres d'Arrondissement.
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 République, Nevers.
DIJON. M. GRANDJEAN, Sous-Chef de bureau au Service de l'Exploitation, rue Guiseppe, Dijon.
LYON. M. MELIN, Chef de groupe au Service de l'Exploitation, 10, cours de Verdun, Lyon.
CLERMONT-FERRAND. M. LE MATRE, Inspecteur Commercial à l'Arrondissement de l'Exploitation, 31, rue Albert-Einstein, Clermont-Ferrand.
SAINT-ETIENNE. M. BEYLER, Chef de bureau à l'Arrondissement de l'Exploitation, 2, avenue Desferrière-Rochereau.
VALENCE. M. PERDONT, 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, 1, rue Paul-Bert.
NIMES. M. FLEURY, Chef de groupe à l'Arrondissement de l'Exploitation, 1, boulevard Saint-Georges.
CHAMBERY. M. ECUVILLON, Sous-Chef de bureau à l'Arrondissement de l'Exploitation, 12, boulevard du Ventail.
VILLeneuve-ST-GEORGES. M. BLANC, Sous-Chef de bureau au Service de Matériel.
OULLINS. M. ROSE, Sous-Chef de bureau au Service du Matériel.
ABLES. M. ESTELON, Sous-Chef de bureau au Service du Matériel.

S. N. C. F. M. P. Masson, Vice-Président d'Antiques de Marseille, M. Praud, Chef de bureau de l'Antique et de la nouvelle Société Antiquaire et Sociale du Sud-Est, M. Michel, Secrétaire général de la Confédération

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

NEVERS

■ Un 10^{ème} enfant est venu s'ajouter à la belle famille de M. Léonard-Georges VIROBEUX, élu-vérificateur à l'ancienne Compagnie de Montchanin.

M. Pierre-Marie MASSONOT, Manœuvre au dépôt de Beaugy, nous a également fait part de la naissance de son 9^{ème} enfant.

Nous avons encore enregistré avec plaisir la naissance d'un 7^{ème} enfant chez M. Kéber MAN-CEAUX, Manœuvre au dépôt de Beaugy, et de M. Georges DURIEF, Manœuvre au dépôt de Beaugy d'un 6^{ème} enfant dans la famille de M. Georges CHARPANTIER, Chauffeur de nuit au dépôt de Prilly-Monnot, et d'un 5^{ème} enfant dans chacune des familles de MM. Paul BRAS, Manœuvre au dépôt de Beaugy, Pierre MICHON, Chauffeur de nuit au dépôt de Beaugy, et Jean DAUVY, Aide-Ouvrier au dépôt de Beaugy.

■ Nous nous félicitons de signaler une ancienne famille de cheminots celle de M. Georges CHAMON, Chauffeur de nuit au dépôt de Nevers. Ce chef de nuit de machine est fils de l'ex-Machiniste de machine à vapeur François Chandon, de l'ancienne Compagnie de l'Est, qui fut admis à la Compagnie P.M.M. le 15 juin 1907 et retraité depuis le 1^{er} janvier 1929. Le grand-père paternel de notre agent (Claude Chandon), a également fait partie de la gare de Nevers, où il a été occupé de 1807 à 1886.

VALENCE
■ La soirée 1937, un soir d'été non-venu réunit les meilleurs artistes de la région de Valence et de la région parisienne des bureaux de la Voie

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



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, amitié, 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
ou dominaient la discipline sans contrainte, essayons de situer et d'animer
dans son cadre les multiples exercices auxquels se livreront nos
jeunes apprentis.

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

A 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'éduca-
tion physique par la méthode naturelle du Commandant Hébert.
Quelques évolutions d'ensemble au pas gymnastique qui désorientent
les élèves et les mettent bien en main du moniteur connaissant le pré-
lude de toute leçon d'éducation physique.

Puis, ce sont, par vagues ordonnées, des mouvements d'accom-
plissement des miracles, et tour à tour, comme le dit si bien le specta-
teur 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, saquer 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 séance, une telle souplesse générales pourraient sur-
prendre, 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 phy-
sique 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 manières
nettes, ces structures bien charpentées, disent mieux que des mots,
toute la vie intense qui s'adapte de ces jeunes poitrines.

Fig. 2



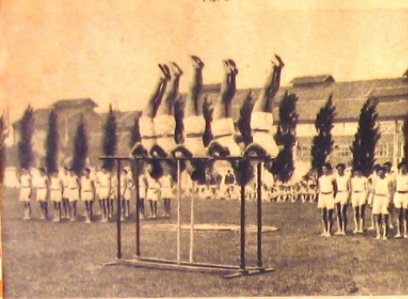
Fig. 3



Fig. 4



Fig. 5



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 épre, martiale, faite de forces, pulsée 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 champion 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 Sotteville qui la représente, est 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, hâlés par les souffles du large qui boignent leur « Maraca » et la vallée de la Charente, un beau passé, certes, mais aussi devant nous une génération qui n'a pas démenti.

Enfin, puisque'il n'est « bon bec que de Paris » voici pour clore ce défilé, l'Île-de-France, en la personne des apprentis de la Carême-La Folle. L'œil vit et poilliant, la lèvres alerte, le regard « droit devant soi » et l'esprit « à fleur de peau » ils vont emboussonner par leur allant tous ceux qui auront la joie de les entendre et de les voir si crânement défilé (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, mieux 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 égrès (exercice de fig. 4 et barres parallèles fig. 5) à un travail de puissance et de souplesse où la légalité le dispute à la force et à la confiance.

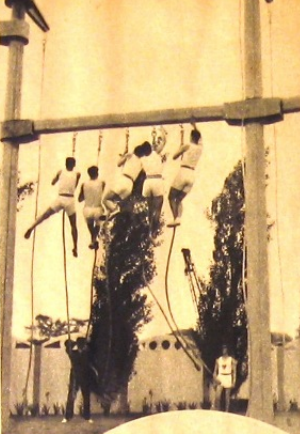


Fig. 6



Fig. 7



A Saint-Brieuc, le 30 mai 1914.
(Photo Bully, Saint-Brieuc)

Cléroux, le 231.600 qui assura le voyage de M. Albert Lebrun, et le chef d'orchestre N.M. Douleris, mécaicien, Bouilly, chauffeur, et Bienvenue, Inspecteur distictionnaire.

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. Célébré salué d'un geste large. Le musique du 71^e escoute 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 cria « Vive le Président » et aussi « Vive la Lorraine ».

Peut-être croire-vous avoir lu les actualités? Pas du tout, car cet article est extrait de l'Indépendance Bretonne du 1^{er} juillet 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 231.080, attaquée 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. À 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 visite est faite. 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

jetten leurs notes claires et gaies; broderies d'or et boucles d'argent brillent sous le soleil qui a daigné le mettre de la fête. Au-dessus de nos 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, drapageaux, rubans, cuivres et étains reluisants, falences et dentelles rivalisent d'attraits.

Tout à l'heure, le cortège atteindra la sévère cathédrale Saint-Etienne, puis l'Hôtel de Ville, il arrivera sur la place de la Basilique Notre-Dame d'Espérance, où les membres des cercles catholiques forment la haie au son des bombardes et des binbois. Visite à l'Hôtel de Ville, à l'École Curie, au Monument aux Morts, inauguration du Monument Le Goff; pressions, sous, 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 Zadoù ».

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

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



Fig. 8



À la course de 3^e étape, les coureurs du Tour des Pyrénées et de la haute montagne ont pu bénéficier de la culture pélagique sur le pont et à quai.



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 escaragots, les limaces et les pucerons.

1- LES COURTIÈRES

Les courtilières vulgairement appelées taupagrilions, 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'à première froide, 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 des végétaux trouvant sur leur passage. Faute de ces racines, les végétaux s'affaiblissent et meurent. Lorsque 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 par moyen de fluossilicate de baryum.

Cet appât est préparé et utilisé de la sorte :
 1 kg. Fluossilicate de baryum en poudre impalpable 50 gr.
 Eau 125 ml.
 Humecter le sol de froid avec de l'eau pendant une demi-heure à une heure. Quand il est légèrement gonflé, ajouter la fluossilicate. Bien brasser le mélange au moyen d'une palette en bois, le rendre aussi homogène que possible.

Épandre cet appât le soir, sur les plates-bandes, de préférence au cours des périodes chaudes et au plus tard le soir. P. indit 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 unes 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 escaragots sont des animaux, qui, en raison de leur fécondité considérable et de leur extrême voracité, causent de très graves dégâts aux cultures potagères. Comme il a été dit précédemment, ils 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 radicalement ces dangereux parasites est basée sur l'emploi du méthaldéhyde ou méta communément désigné sous le nom « d'accol solidifié ».

Il suffit de mélanger finement 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 petites tas de quelques grammes distante d'environ 0 m. 40 les uns des autres.

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

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

3- PUCERONS

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



L'escaragot, ennemi des gardeniers. Intéressez les jardins, (Photo G. Gens).

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 nicotinique préparée, comme suit, au moment de l'emploi.

Nicotine (extraire litre à 500 gr. par litre) 20 gr.
 Savon blanc de Marseille 100 «
 Carbonate de soude 3 «
 Eau 10 litres

Râpez 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.

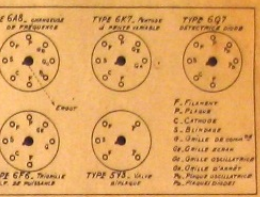
Cesser les traitements au moins 3 jours avant la récolte, et avoir soin de laver, à grande eau, avant leur consommation, les légumes et les fruits traités.

prendre le train, ensouffler 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 poissons ne sont pas si abondants qu'ils ne font pas dans l'attente de la capture de quelque « poisson »? Ne plus penser à rien pendant des heures d'attente, seul à l'éventualité d'une touche. Quelles belles vacances de l'après-midi et quelle joie de sentir la mouette ou du panier ces poissons argentés, dorés, verts ou noirs, de les aller par sur une table et de se rappeler toutes les émotions, tout le plaisir que leur capture vous a procuré.

« Nous ne saurions trop recommander à nos collègues de se livrer à ce si agréable 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 est si peu coûteux, si reposant, si favorable à la méditation, celles de la pêche au coup et de la pêche à l'étang, par exemple. Il existe aussi des pêches sportives exigeant une grande activité physique : la pêche de la truite à la mouche, pêche des carnassiers au lancer.

« Ne plus penser à rien pendant des heures d'attente, seul à l'éventualité d'une touche. Quelles belles vacances de l'après-midi et quelle joie de sentir la mouette ou du panier ces poissons argentés, dorés, verts ou noirs, de les aller par sur une table et de se rappeler toutes les émotions, tout le plaisir que leur capture vous a procuré.

« Nous ne saurions trop recommander à nos collègues de se livrer à ce si agréable 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 est si peu coûteux, si reposant, si favorable à la méditation, celles de la pêche au coup et de la pêche à l'étang, par exemple. Il existe aussi des pêches sportives exigeant une grande activité physique : la pêche de la truite à la mouche, pêche des carnassiers au lancer.



CONSEILS AUX SANS-FILISTES

BROCHAGE DES LAMPES MÉTALLIQUES AMÉRICAINES

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

À leur intention, nous nous faisons un plaisir de donner ci-dessous un tableau de brochage des lampes métalliques les plus répandues (culots sans enfouissage).

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 cas, il s'agit de défauts qui ne se reproduisent, elle est devenue déformée. Les S et S offrent à l'œil comme l'on dit couramment; dans d'autres, au contraire, la reproduction est aléatoire, maladroite. Ces défauts, très gênants pour la reproduction de la parole, deviennent intolérables pour la musique. L'espérance 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'antenna sur ce tube: ceci est absolu, bien que les nombreux dilettantes de constructeurs fassent l'inverse.

2- Neuvais transformateur moyenne fréquence. — Dans l'état actuel de la radio un transformateur, suffisamment adapté pour pouvoir alimenter des stations volantes, affaiblit nettement les notes aiguës si le transformateur est mal réglé. Ceci sera insuffisamment élastique. Méthode: monter un dispositif à électrolyse variable.

3- Burchage ou saturation des tubes haute ou moyenne fréquence. — Cette surcharge est peu à peu recouper avec les tubes saturés à pente variable, moins que l'antenna appliquée à ces tubes sont inopérant ou que les polarisations de départ sont incorrectes. Les récepteurs et, au besoin, les modèles récepteurs. — Défauts très courants dus à la plus souvent à des bobines défectueuses et à des décou-



Photo: Les Échos.

LA PÊCHE

Notre chef de rubrique Pêche — car, pour cette forme non négligeable de l'occupation des loisirs, « Notre Matière » 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 sept millions de pêcheurs à la ligne, notre pays possède, eu égard à sa population totale, la plus formidable armée pacifique du monde.

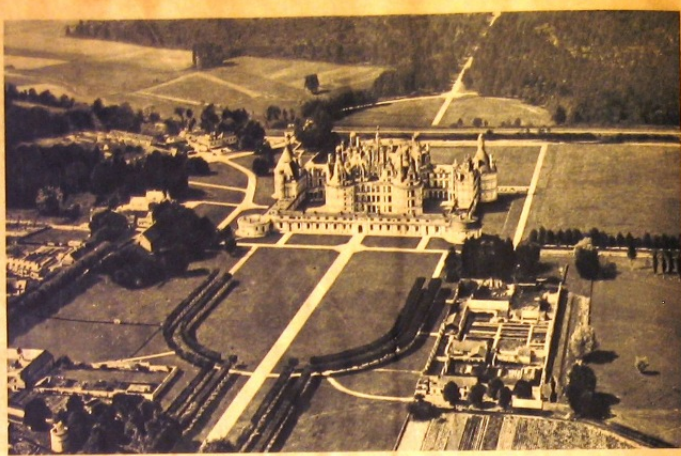
« Mais, sur ce chiffre de sept millions, combien sommes-nous de chemins ? Beaucoup trop peu, à notre avis, si l'on considère nos possibilités.

« 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 entendus. Cependant il est bon, avant tout, d'être instruit sur la loi, 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 Matière, sans bien les rendre de la pêche que les néophytes, et même les non pratiquants. Peut-être discerneront-ils 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, 32, rue Mathurin-Régnier, Paris (15^e), nous signale aimablement qu'il accorde une remise de 5 fr. à tous les chemins, qui peuvent ainsi s'abonner pour la somme de 15 fr. au lieu de 20 fr. par an.

Le château de Chambord, (Vue aérienne de M. Nickaew)



plages insuffisantes. Les récepteurs dit « économiques » sont surtout affligés de ces anomalies. Il suffirait d'augmenter les blindages et les condensateurs de découpage pour que tout rentre dans l'ordre.

8) **Mauvaise détection.** — Dans le cas d'une diode, une mauvaise détection peut provenir :
— De tensions à détecter trop faibles fournies par des transformateurs moteurs électriques insuffisants ou mal réglés ;
— D'une résistance de détection trop élevée (faire des essais comparatifs avec des résistances de différents valeurs).

9) **Burcharge du tube basse fréquence.** — C'est une cause extrêmement fréquente de réceptions affaiblissement déformées. L'effondrement du facteur de base fréquence devient à étudier pour ce tube, même avec une valve-contrôle à fond, les tubes basse fréquence ne solent pas surcharger. On évitera ces distorsions en ne possédant pas trop l'amplification du récepteur.

7) **Mau-pairage médiorce ou mal employé.** — Beaucoup de haut-parleurs sont médiorces. 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 médiorces sont ainsi équipés de deux haut-parleurs, ce qui donne cette « variété de reproduction » à 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 feeding ou enroutement des signaux et la surmodulation des postes amateurs.

NOUVEAUX DISQUES

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

Écoutez donc d'abord le « Concerto » de Mozart en ut mineur, pour l'Orchestre Philharmonique de Londres ; d'un ensemble, d'une puissance et d'une distinction hors de pair, voilà une œuvre superbe, à classer en bonne place dans la discographie. (Gram. DB-339 à 42.)

Voici maintenant cette « Chapelle en solmine » qui fait triompher chez Chopin 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 par Yehudi Menuhin par Georg Kulenkampf et l'Orchestre Philharmonique de Berlin. Voici une œuvre magistrale, découverte récemment parmi les manuscrits posthumes de Schumann, et aussi très gravée par la grande marque d'Odeon-Bixio. On ne cesserait pas de l'entendre et de l'admirer. (2395 à 98.)

Musique encore — vraie musique, mais où l'interprète d'un autre genre — deux enregistrements de l'orchestre Parisien conduits par Mendini : tango ou mambo-dobla, peu importe, c'est tout un monde inconnu qui vient à nous par les disques (Odéon 279.300 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 » pour 109 pour piano, que Wilhelm Kempff a enregistré sur Polydor (516.156 et 57), mais quelle joie pour les oreilles et l'esprit qu'une telle réalisation.

Et comment pourrions-nous mieux terminer qu'en vous offrant l'audition intégrale des enregistrements de Charles Trénet, tous dotés par Columbia. C'est d'enfer nous qui l'ont enregistré (l'A. B. C. de Paris les goûteront doublement et nos lecteurs de province se prépareront à la fois à répandre cet artiste merveilleux, à sa première tournée, la cassette ci-dessous son dernier succès « La Polka du Roi » et le Grand Cate » (DF 2863.)

LECTURES

Francis (1) 1846-1847 (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 vérité précieuse. Les caractères qui s'en dégagent sont si nets qu'ils forment l'encre de plus « romancier ». Cette assemblée reconstruite 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. Témoin celléoli qu'Chambard est d'après.

Cet édifice devient coloré autant qu'un campello. Il était maître François dans la gène. Mais François était violemment poussé à couronner la terre d'une de ces vastes approches, aventureuses expériences de ligne et de volumes qui, tout en exprimant une grandiose harmonie, trouvent pourtant leur équilibre dans une résistance. Le réalisme, ici, c'était une ligne basse et étranglée. Chambard est une vague qui déferle sur une grève plate. Et donc la campagne sera ou devait se dresser ce château solitaire, il y avait toute chance pour qu'il fût une figure inattendue. Mais Chambard est à la fois sévère et nombreux. Il refuse franchement de s'élever. Il seule son flot sur le plan en harmonie avec la ligne de l'horizon. Néanmoins il ne se soumet pas humblement à la terre. À ses deux extrémités, il s'écrase en bloc massif contre une pointe tandis qu'au centre, établis par les deux tours jumelles, il se renferme en une mousse de détails qui à la dernière pour somme la vague capte à cet instant où elle se brise et écume. Ce moude de vieille France, pâle, complexe, vivace, un affrescence 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, ces des détails infimes : un geste, une phrase, un mot même lais-

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-chercheur. Il élate, 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 jol : « 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 comploté de son foyer et triomphe même de l'adversité.

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

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

Pour nos jeunes lecteurs, nous ne saurions trop conseiller Du Crani (4) Histoire de terre et de mer pour les scolarisés et les docteurs, 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 le traduit en prose, elle est l'art par essence, fouillé et approfondi dont le devenir suit par l'éducation passée et approfondi dont l'observation réaliste est la base.

Le recueil intitulé Du cran contient huit histoires d'êtres en contact, les plus rapides, les plus folles et colorées sont celles qui ont l'écrit pour l'étranger. Leur lecture nous donne la signification du néologisme pion pour titre du livre : le « cran », c'est de l'audace, mais de l'audace dirigée par un pensée qui jamais n'abandonne le sens. Les histoires, si elles ne sont pas des faits, sont des faits, elles nous montrent les circonstances, et il n'est pas de tout oublier qu'elles n'est qu'un servile 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. Laisseau avec la collaboration de la Commission technique du Camping Club de France. — La vogue du camping devient considérable. Partout des tentes, partout des climats, avides d'un retour à la simplicité et naïve sous le signe de la nature. Mais attention, on ne campe pas comme S. engage à la légère dans une telle vaine course le risque d'un échec dont les conséquences pourraient être graves pour la santé.

Le petit ouvrage de M. J. Laisseau donne un grand nombre de conseils utiles qu'il convient de suivre si l'on est novice d'inviter des amis, petits ou grands, de toute sorte. Le campeur peut noter avec fruit ce que dit M. J. Laisseau, relativement au vêtement, au couchage, à la tente, à la cuisine, au matériel, à l'éclairage et au portage.

Enfin, il ne suffit pas d'être bien équipé ; il faut aussi, on ne campe pas n'importe où. En particulier, de nombreux terrains dépendant d'Administrations (État et Fabrique, Communes, Ponts et Chaussées, Défense Nationale, etc...) ne peuvent être occupés sans autorisation préalable.

Le Cour des Valois (6), par M. Robert Burnand. Par une de ces concatérations populaires dont l'histoire abonde, le monarca des Angoulême — dernière branche des Valois — est identifiée avec celle de toute cette dynastie. Ainsi, personne ne s'y trompe, le Cour des Valois est le Cour des Français de Henri II et de ses trois fils : François II, Charles IX, Louis. Vive et hardie, elle l'est par essence, fouillé et approfondi dont le devenir suit par l'éducation passée et approfondi dont l'observation réaliste est la base.

Le Cour des Valois (6), par M. Robert Burnand. Par une de ces concatérations populaires dont l'histoire abonde, le monarca des Angoulême — dernière branche des Valois — est identifiée avec celle de toute cette dynastie. Ainsi, personne ne s'y trompe, le Cour des Valois est le Cour des Français de Henri II et de ses trois fils : François II, Charles IX, Louis. Vive et hardie, elle l'est par essence, fouillé et approfondi dont le devenir suit par l'éducation passée et approfondi dont l'observation réaliste est la base.

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

Il y réussit particulièrement dans un ouvrage dont la lecture est véritablement du début jusqu'à la fin et où les vues générales sont d'une frappe excellente.

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

Mouroux sont les poètes ; seuls ils trouvent toutes les couleurs de la vie. M. René Vialaines est un vrai poète et c'est par la chanson qu'il exprime avec le maximum d'intensité les riches images dont son cœur débordé, est saturé en pays d'Aquitaine : le grand fleuve, son estuaire, les côtes basses, landaises et gironde, le grand port de l'Atlantique, les vignes, les dunes, les pins... Il en donne des visions rapides et colorées, parties en prose, parties en vers libres. Mais c'est dans la chanson qu'il excelle. Son âme s'y épanche sans détour, sans réserve, nous découvrons avec justesse celle d'un pays avec laquelle elle se confond.

« La Pêche Mécaulouze... ». « La Chanson du Bélier et de la Bergerie... ». « La Chanson sur le Sabir... » sont des petits chefs-d'œuvre parfaitement équilibrés dont on aimerait à connaître la musique.

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

NOTA. — La rédaction de « TrACTION Nouvelle », revue illustrée paraissant tous les deux mois, et traitant des automobiles, moteurs, traction Diesel, etc... nous prie de faire connaître à nos lecteurs qu'un abonnement à prix réduit de 30 francs (au lieu de 40), est consenti aux agents de la S. N. C. F. et secteur de service. Ceux-ci peuvent demander un numéro spécimen, qui leur sera envoyé gratuitement. Adressez les demandes à la Librairie BAILLIÈRE, 19, rue Hautefeuille, Paris (6^e).

(1) Payot. — (2) Soles. — (3) Payot. — (4) Les Libraires Français. — (5) Vingt. — (6) Hachette. — (7) Ait Editions d'Auchente, Bordeaux.



En comp. à l'Université de la Marie-Louise (Paris-Louvain)



Trois vases près à Walbach.

Cidrasou, le gûler dans la dunes à Saint-Pol.

POUR VOUS, MADAME

VIVENT LES VACANCES !

15 juillet... Vivent les vacances, le champ libre et les plaisirs comme dit le 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'envie de la campagne, de la mer, de la montagne. Qui n'a besoin d'air, de lumière fraîche et surtout de repos ? Le destination est arrêtée, d'accord avec le docteur si il y a lieu. La maman a tout préparé, les enfants comptent les jours, l'évacuation de nos petits étonnants 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 de eux leurs petits, de les faire à la vie des champs, de les entendre chaque année de tendre sollicitude familiale. Heureux dit-on...

Mais les vacances ? Vont-ils être conduites à l'aise dans l'atmosphère saine des villes, et la poussière des routes ? Non, car à tous il faut l'air, la lumière, le bain de soleil indispensables à la toilette des poissons. Et c'est à tous concert que les colonies de vacances ouvrent largement leurs portes. Savez-vous ce qu'est regard la S. N. C. F. dispose d'une guinée complète, grâce aux centres créés par les anciens itinéraires et qu'elle offre aux plus petits comme aux aînés l'air serein de la mer et de la montagne, ou le climat plus doux des campagnes ? Et sur nos petits étonnants présents en jour à Saint-Pol-Merc. dans la grande

ferme, situés dans les dunes, que la Région du Nord aménagea il y a quelques années à Soubise, à Oucheron aussi, dans l'île ou la Région du Sud-Ouest a monté une maison charmante, ou bien encore au Camp Marin en la Région de l'Étang, à force d'ingénierie, se 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 à Albiac, où la Sous-direction de Strasbourg avait acquis une propriété de plusieurs hectares, plantée d'arbres magnifiques. C'est aussi Guanois, Escoffier, et le Parc de l'Échelle 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, piscine, parc, terrain de jeux en plein air, qui légitiment la dénomination de « Collège d'athlétisme et de sport » réservé aux aînés. Et n'oublions pas la Mollerie, charmant domaine de l'Étang, qui complète la série des stations possibles.

Il faut qu'en octobre les enfants repassent à pleins d'un entrain neuf revenant à leurs études ou débattent 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 travaillant avec les vîeux dans un cadre nouveau, il est plus simple 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 barre au départ et sa félicité de conservation établie pour chiffres 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 creuser le crâne de l'incertitude sont balayés. Il apprend l'obéissance : un programme strict règle son réveil, sa toilette, ses jeux, son repos. Contre l'horaire nul recours, nulle réclamation 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'exerce 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-les, mamans qui nous lisez, et c'est vous fait de plus amples renseignements, n'hésitez pas à nous questionner.

(Suite de Four sous Matiane, p. 134 ci-dessous).

VOUS JEUNES FILLES

Quelques nouvelles dévies 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 travaillante et bonne est l'âme du foyer.

— On ne conçoit pas une jeune fille qui soit une demoiselle Grognon toujours révoltée, toujours de mauvais humeur. La gâtée 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.

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

— Fi de la mère de famille qui, par des

POUR VOS ROBES LÉGÈRES D'ÉTÉ

En été nous aimerions avoir toute une collection de robes légères, fines, rayées, à pois, fleuries; des robes fraîches, faciles à porter, vite lavées et repassées. Hélas ! les créateurs sont vite épuisés chez les couturiers comme dans les maisons de confection. Pourtant bien des joli 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 soit servit à exécuter plusieurs robes, différentes les unes des autres.

Ce patron idéal, le voici, pratique, 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 couturière, un patron en mousseline, basé sur vos mesures exactes. Cela ne vous reviendra pas cher : on tailleur ce patron sur vous ; sinon, demandez à une couturière de le réaliser sur ou au moyen des indications suivantes :

- Le patron comportera 5 ou 6 pièces :
- la manche courte ou longue (ou les deux), avec quelques plus 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 pourriez alors, en partant de ce très simple patron, confectionner autant de robes que vous voudrez.

En effet, il vous suffira de varier la largeur de votre corsage pour obtenir ainsi 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 plus ou les moins que 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 finie, elle sera terminée. Si le patron est bien coupé, elle sera terminée à y faire, sans cas 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 pourriez la former 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 pourriez très facilement exécuter avec votre patron :

- I. — Robe en toile unie ; pli creux devant et derrière, col chamisier ; pignons apparentes, boutons à ceinture d'un ton contrastant avec celui de la robe.
- II. — Robe en coton fleurie ; pli couché devant et derrière, manches à plis, col officier se nouant devant ; ceinture en dam.
- III. — Robe en crêpe de Chine imprimé ou sur à pois ; tablier froncé incurvé devant, manches froncées, col rond se fermant derrière.



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

DÉPÊCHONS
NOUS
DE RÉUNIR
NOTRE
JURY..