

# POUR NOUS, CHEMINOTS LA BATAILLE DU RAIL CONTINUE

La production des usines augmente. La récolte de 1946 dépasse de moitié celle de 1945.

Pour satisfaire à des besoins de transports accrus, nous ne disposons, cette année encore, que du même nombre de wagons. Une fois de plus, le rail sera à la tête de la Renaissance Française.

Tout en ménageant nos wagons, il faut gagner encore sur leur durée de rotation.

## UN JOUR GAGNÉ, C'EST 38.000 WAGONS CHARGÉS EN PLUS CHAQUE SEMAINE

*Voici le rôle de chacun:*

### AU SERVICE DE L'EXPLOITATION

#### Pour le P.C. d'Arrondissement :

Fournir une machine dès qu'un train est formé. Ne pas laisser un train en attente dans une gare de relais, même s'il s'agit de matériel vide, même s'il doit y avoir une machine en retour quelques heures plus tard.

#### Pour le Répartiteur au 2<sup>ème</sup> ou au 1<sup>er</sup> degré :

Donner à temps les ordres de répartition et veiller à leur exécution ponctuelle.

#### Pour le Chef de Gare :

Obtenir qu'aucun wagon ne stationne plus qu'il n'est indispensable. Aviser son Inspecteur de tout encombrement qui commence. Veiller à la desserte des chantiers d'entretien et ateliers de réparation de wagons, les alimenter régulièrement en respectant les priorités fixées et enlever les wagons réparés dans le plus bref délai.

#### Pour le Chef de Service :

Commander en temps voulu les trains facultatifs pour éviter que la rame ne stationne parce que la machine aura été commandée trop tardivement.

#### Pour le Bureau du Matériel :

N'omettre aucun wagon en ressources fraîches le jour même de son arrivée. Préavis des wagons chargés et vides. Bien demander la place aux gares de formation pour l'enlèvement des wagons vides ou chargés.

#### Pour le Bureau G.V. ou P.V. :

Lancer, dès réception des préavis, les avis d'arrivée en utilisant les moyens les plus rapides. Percevoir strictement les frais de stationnement.

#### Pour les Agents de manœuvre :

Placer les wagons sur les voies de débord aussitôt que leur chargement est possible. Veiller à l'enlèvement rapide des wagons, dès chargement ou libération. Manœuvrer correctement, faire convenablement les signaux pour éviter la casse du matériel.

#### Pour les Caleurs :

Bien enrayer les wagons.

#### Pour les Agents de reconnaissance :

Étiqueter correctement les wagons et enlever rigoureusement les vieilles étiquettes.

### DANS LES CHANTIERS D'ENTRETIEN ET ATELIERS DE WAGONS

#### Pour le Chef d'Entretien :

Réparer toujours par priorité les wagons les moins avariés. Activer les déchargements.

#### Pour l'Ouvrier :

Soigner les réparations et tout particulièrement les soudures. Faire chaque réparation aussi définitive que le permettent les approvisionnements.

#### Pour le Visiteur :

Réparer sur place les avaries minimales. Ne faire que les réformes indispensables.

### DANS LES DÉPÔTS

#### Pour le Chef de Dépôt :

Utiliser au maximum les wagons de service, en suivre de près la rotation pour économiser les wagons commerciaux.

#### Pour le Mécanicien :

Manœuvrer prudemment pour éviter la casse.

### AU SERVICE DE LA VOIE

#### Pour le Chef de Canton :

Faire charger et décharger rapidement les wagons de matériel ou de ballast. Utiliser le moins possible de wagons commerciaux. Dans les grands triages, surveiller constamment le fonctionnement des freins de voie pour éviter les avaries.



# WAGON QUI DORT, WAGON MORT