

DEUXIÈME ANNÉE, N° 12

NOVEMBRE 1930

LE BULLETIN P L M

REVUE BIMESTRIELLE

LE NUMÉRO : 2 FRANCS — DISTRIBUTION GRATUITE AU PERSONNEL DE LA COMPAGNIE
RÉDACTION ET ADMINISTRATION : 88, RUE S'-LAZARE, PARIS

Drie

LE BULLETIN P L M

ABONNEMENTS

France, Colonies et Pays
de Protectorat } 12 frs
Étranger, Union postale .. 14 frs
— Autres pays 16 frs
Les abonnements souscrits prennent effet
du 1^{er} janvier de l'année en cours.

Le Numéro : 2 francs

(Distribution gratuite au Personnel de la Compagnie)

Pour tout ce qui concerne le *Bulletin P. L. M.* (Rédaction, Administration, Abonnements, etc.), s'adresser à la Direction de la Compagnie P. L. M., Service du *Bulletin*, 88, Rue Saint-Lazare, Paris (9^e)

ABONNEMENTS

Les abonnements doivent être acquittés sous forme de mandat-poste.
Pour les Agents retraités du P. L. M. les prix sont réduits de moitié.

	Pages
Distinctions honorifiques : Légion d'honneur. — Médaille militaire. — Récompenses honorifiques pour actes de courage et de dévouement. — Citations à l'Ordre du Réseau. — Actes de probité.	178
La mise à deux voies du souterrain de La Croix-de-l'Orme, par M. Bouvet, Ingénieur en Chef du 11 ^e arrondissement de la Voie	180
Une initiative P. L. M. en faveur de l'agriculture nationale	183
Trafic du Réseau P. L. M.	185
Revue documentaire : Mise en service d'une locomotive à haute pression. — Projet de resserrement du block entre Paris et Dijon. — Le changement de service au 5 octobre. — Concours d'apprentis. — L'Exposition agricole et florale de Lyon. — Une date ferroviaire : la onzième session du Congrès International des Chemins de fer.	185
L'Hygiène, par M. le Docteur Henry Thierry, Médecin-Hygiéniste consultant de la Compagnie P. L. M.	189
Frédéric Mistral	191
En marge du métier :	
Arts. — La Société Artistique et Littéraire des Agents de la Compagnie P. L. M. — Chez les musiciens de Dijon et de Saint-Etienne	193

SOMMAIRE

	Pages
Sports. — L'activité sportive sur le Réseau. — De l'utilité du sport	194
Excursions. — Pendant vos congés d'hiver, visitez la Corse.	195
Jardinage. — Le Coryneum. — Attention à votre provision de légumes pour l'hiver	196
Pêche. — La pêche à la perche (suite)	197
T. S. F. — Petite histoire de la télégraphie sans fil : Les Origines. — Quelques conseils pratiques aux sans-filistes.	198
Cinéma. — A propos du nouveau film : « Tonnerre »	199
Pour vous, Lectrices. . . Premiers frimas. — Propos du gastronome.	200
Tables des matières parues en 1930.	
Première table	201
Deuxième table.	203
Distinctions honorifiques diverses	Feuilles roses
Avancements en grade (Conseils des 19 septembre, 10 et 24 octobre 1930)	Feuilles roses
Table spéciale des matières parues dans les feuilles roses en 1930	Feuilles roses

Ce numéro contient en hors-texte une photographie du confluent du Rhône et de la Durance, synthèse de l'inspiration mistralienne.

La Compagnie a perdu le 20 septembre l'un de ses plus anciens et plus dévoués serviteurs en la personne de M. MERGEY, Chef du Secrétariat de la Direction depuis 1906, mort en pleine activité, après 45 années des plus zélés services.

Il y a lieu de saluer ici cette mémoire marquée par le labeur et le dévouement.

DISTINCTIONS HONORIFIQUES

LÉGION D'HONNEUR

Ont été nommés ou promus dans l'Ordre National de la Légion d'honneur :
par décrets en date des 12 et 13 août 1930 :

*Officier : M. RIMBAUD Louis-Joseph, Professeur à la Faculté de Médecine de Montpellier, Médecin consultant de la Compagnie.
Chevalier : M. COSTE Raymond, Ingénieur de la Voie à Alger.*

MÉDAILLE MILITAIRE

La Médaille militaire a été conférée aux Agents dont les noms suivent :
par décret en date du 27 juillet 1930 :

MM.

COUBRIS Louis, Brigadier de manœuvres, Marseille-Joliette-Arenc.
GAZEL Edmond, Cantonnier, Iстры.
MAITRE Jean, Brigadier de manutention, Mâcon.
PROVINS Constant, Manœuvre spécialisé, Paray-le-Monial.
CHERION Antonin, Conducteur, Moulins.
TAVARDON Auguste, Aide-ouvrier, Lyon-Vaise-Entretien.
RENARD Joseph, Sous-Chef de Section, l'Escartène (Alpes-Marit.).
BRIBANT Gabriel, Chef de train, Paris.
HOSTALIER Etienne, Sous-Chef de canton, Losne.
LARGEOT Benoît, Cantonnier, Dijon.
BOURILLOT Léon, Facteur aux écritures, Dijon-Porte-Neuve.
LEMOINE Jean, Aiguilleur de 1^{re} classe, Villeneuve-Saint-Georges.
PONS Albert, Mécanicien, Marseille.
BOUVET Léon, Rédacteur principal, Chambéry-Centre.
MAURAS Augustin, Visiteur, Nîmes.
VALET Jacques, Conducteur, Dijon.
CONSTANS Joseph, Manœuvre, Arles (annexe).
DEMONGE Pierre, Aide-ouvrier, Clermont (Dépôt).
G.RARD René, Cantonnier, Boismorand.

MM.

MOREAU Louis, Brigadier, Puisieux.
TARTARAT Henri, Manœuvre, Vémissieux.
BLEIN Jean, Chef de canton, l'Arbresle.
MENARD Claude, Chef de station, Vaulx-Milieu.
MARRY Marcelin, Manœuvre spécialisé, Lyon-Mouche.
FARAVARI Joseph, Facteur aux écritures, Chambéry.
DIDIER Mathieu, Facteur aux écritures, St-Etienne-Châteaureux.
MICHEL Ernest, Manœuvre, Avignon.
ROCHE Régis, Homme d'équipe, Le Puy.
CANNY Firmin, Employé principal, Paris (Voie).
SABATIER Adrien, Facteur aux écritures, Marseille-Saint-Charles.
PAGE Marie, Chef de canton, Beaufort-du-Jura.
NICON Jean, Cantonnier, Saint-Etienne.
MERESSE Henri, Ouvrier au dépôt de Vémissieux.
BRUN Joseph, Chef de groupe, Montbéliard (Voie).
MAURIN Henri, Mécanicien, Alès.
ESNAULT Henri, Vagonnier, Saint-Etienne-Châteaureux.
CARPENTIER Armand, Garçon de bureau, Paris (1^{re} section de Traction).

RÉCOMPENSES HONORIFIQUES POUR ACTES DE COURAGE ET DE DÉVOUEMENT ⁽¹⁾

par décret en date du 10 juillet 1930, des mentions honorables ont été accordées et des lettres de félicitations ont été adressées aux Agents désignés ci-après, qui ont accompli des actes de courage et de dévouement :

Lettre de félicitations : M. GRANET Paul, Manœuvre à Digne.

Mentions honorables : MM. VIOLINO Joseph, Facteur-mixte à Théoule; CASTEL Joseph, Mécanicien de route à Nîmes; BARRY Albin, Chef de gare à Frontignan; MARTEL Emile, Brigadier à Rive-de-Gier; BLONDEAU Marceau, Homme d'équipe à Cercy-la-Tour; CLERC Claude, Brigadier-Chef à Chalon-sur-Saône.

Sont cités à l'Ordre du Réseau les Agents dont les noms suivent :

M. DUPANLOUP Jules, Chef de train à la résidence de Lyon-Vaise.

Le 25 juillet 1929, alors que le train 5478 qu'il accompagnait venait d'entrer en collision avec l'arrière d'un train dans le souterrain voisin du poste 1 de l'Arbresle — collision suivie de déraillement — s'est immédiatement porté en avant, bien qu'il ait été violemment projeté sur le plancher de son fourgon, et a réussi à couvrir la voie 1 à temps pour arrêter un train qui survenait.

M^{me} EYSSERIC Louis, Garde-barrières journalière à Bagnols.

En avril et en juin 1930, et alors qu'elle était enceinte de plus de sept mois, a risqué à deux reprises sa vie, réussissant à sauver d'une mort certaine, la première fois un vieillard qui errait sur la voie sans voir venir un train, la deuxième fois une femme âgée qui allait également se faire écraser.

MM. GÉRENTON Louis, Facteur aux écritures, et MONDONNET Antoine, Homme d'équipe, à la gare de Saint-Chamond.

Le 5 juin 1930, s'apercevant vers 23 h. 50 de la présence de voleurs aux abords de la gare, ont engagé aussitôt une poursuite, réussissant, par leur initiative et leur courage, à maîtriser les malfaiteurs malgré une vigoureuse résistance.

(1) Tous les Agents ci-nprès désignés ont déjà fait l'objet de citations à l'Ordre du Réseau : *Bulletins* n° 4, p. 2 — n° 7, p. 4 — n° 8, p. 38.

M. GENEVOIS François, Conducteur à la résidence d'Autun.

Le 16 juin 1930, regardant par la portière alors qu'il rentrait à sa résidence par le train 3436, est intervenu fort heureusement en faisant les signaux d'arrêt nécessaires pour éviter la collision entre une machine circulant à contre-voie et un train impair.

M. MIQUET Emile, Pointeur-releveur à la gare de Chambéry-Challes-les-Eaux.

Le 21 juin 1930, voyant le danger que courait une dame âgée qui avait tenté de monter dans un train en marche et avait le corps à demi engagé sous les marchepieds, s'est précipité au secours de l'imprudente qu'il a réussi à maintenir jusqu'à l'arrêt du convoi.

M. FONTAINE Marius, Cantonnier à Orelle.

Le 8 juillet 1930, a retiré des voies, au péril de sa vie, une femme âgée et sourde qui allait être atteinte par un train au moment où elle traversait le passage à brouettes de la gare de Saint-Michel-de-Maurienne.

M. BRISON Antoine, Homme d'équipe à la gare de Grenoble.

Le 9 juillet 1930, alors qu'il était en service, s'est courageusement élancé à la poursuite d'un individu qui venait de tirer des coups de revolver sur une femme et a réussi à l'appréhender et à lui faire enlever son arme des mains.

M. CHALENCON Claude, Mécanicien de route du dépôt de Saint-Etienne.

Victime de son courage.

Le 21 juillet 1930, alors qu'il regagnait son domicile, voyant un individu qui tirait des coups de revolver sur la police et la foule à sa poursuite, n'a écouté que son courage et s'est précipité sur le malfaiteur qu'il a saisi au bras gauche pour l'arrêter, mais est immédiatement tombé, mortellement blessé.

M^{me} FOURTAS (Bonnet), Garde-barrières à Saint-Rémy-sur-Durolle.

Le 27 juillet 1930, à l'approche d'un train, a risqué sa vie pour sauver celle d'un garçonnet de 8 ans qui, ayant voulu franchir en hâte le passage à niveau, s'était pris le pied gauche entre le rail et le contre-rail et tentait en vain de se dégager.

M. JAUBART Marie, Facteur aux écritures à la gare de Villefort.

Victime de son courage et de son dévouement.

Le 30 juillet 1930, voyant le fils de son Chef de gare, âgé de 17 ans, tomber accidentellement à l'eau, dans un gouffre de la rivière l'Altier, a fait preuve du plus admirable dévouement en se portant à son secours malgré le danger qu'il courait lui-même et s'est noyé avec celui qu'il avait tenté de sauver.

MM. MAINDRET Paul, Chef de gare, et BERNARD Albert, Homme d'équipe, à Grand'Combe-la-Pise.

Le 2 août 1930, alors qu'une voyageuse âgée s'engageait sur le passage central malgré l'approche d'un train, ont fait preuve de sang-froid et de courage, le premier en se précipitant au secours de l'imprudente et le second en retirant de leur dangereuse position son chef et la voyageuse qui avaient glissé et étaient tombés sur le rail.

M. MICHAUD Alfred, Homme d'équipe à la gare de Culoz.

Le 8 août 1930, se rendant compte du danger que courait une femme s'engageant sur les voies avec ses trois enfants au moment de l'arrivée du train 654, s'est précipité pour les arrêter et a réussi, au péril de sa vie, à repousser un des enfants déjà engagé sur la voie 2.

M. GOT Emile, Sous-Chef de gare de 1^{re} classe à Chambéry-Challes-les-Eaux.

Le 17 août 1930, en gare de Chambéry-Challes-les-Eaux, alors qu'un voyageur distraait allait se faire écraser par la composition du train 638 refoulée à allure assez vive, s'est courageusement porté au secours de l'imprudent, réussissant à le sauver en le maintenant debout dans l'intervalle restreint existant entre les voitures en mouvement et celles de la voie voisine.

M. BEAUMET Jean-Baptiste, Conducteur de locotracteur à la gare de Gannat.

Le 30 août 1930, alors qu'il se trouvait non loin de la clôture de la gare, a réussi, par sa courageuse intervention, à empêcher un individu de commettre un attentat aux mœurs, puis à le faire arrêter par la gendarmerie.

M. JOUVE Adrien, Sous-Chef de gare de 3^e classe à la gare des Laumes-Alésia.

Le 31 août 1930, alors qu'il venait d'apercevoir un voyageur franchissant les attelages d'un train afin de passer du troisième au deuxième trottoir, a eu la présence d'esprit de se porter courageusement au secours de l'imprudent juste comme un rapide franchissant cette gare à 90 km/h, allait arriver par la voie même sur laquelle le voyageur venait de sauter.

M. ROUX Charles, Journalier de la Voie à Chagny.

Le 1^{er} septembre 1930, a retiré des voies, au péril de sa vie, une femme âgée qui allait être atteinte par un train au moment où elle traversait les voies 1 et 1R de la gare de Chagny.

ACTES DE PROBITÉ

Se sont signalés par des actes de probité les Agents dont les noms suivent :

M. MILLOT Pierre, Commis de 2^e classe à la gare de Lyon-Vaise; M^{lle} MUREAU Berthe, Receveuse de 2^e classe aux billets à la gare de Brunoy; M. PARENT Gaston, Surveillant (Contrôle) à la gare de Paris.

LA MISE A 2 VOIES DU SOUTERRAIN DE LA CROIX-DE-L'ORME

Par M. BOUVET, Ingénieur en chef du 11^e arrondissement de la Voie.

De très importants et intéressants travaux sont en cours d'achèvement pour remettre à deux voies le souterrain de la Croix-de-l'Orme, long de 2.080 m, entre les gares de La Ricamarie et de Saint-Etienne-Bellevue. (Ligne de Saint-Georges d'Aurac à Saint-Etienne.)

Nous nous proposons de donner très succinctement, dans la présente note, un historique de l'ouvrage et un exposé des travaux.

HISTORIQUE DU TUNNEL

Construit pour deux voies, de 1855 à 1858, par le Chemin de fer du Grand Central de France et par la Compagnie P. L. M. (1), le tunnel fut livré à l'Exploitation, en 1859, après de grandes difficultés d'exécution.

Percé dans les couches supérieures du bassin houiller de Saint-Etienne, ce tunnel traverse des schistes, grès houillers avec lits d'argile intercalés et quelques bancs de houille.

Des failles obliques, résultant de glissements anciens sur les roches primitives, le coupent en divers points, et le gonflement considérable des terrains rencontrés, quand ils sont mis à l'air, exerce, sur les revêtements, des poussées anormales qui provoquent des dislocations et des éboulements.

Les Ingénieurs du Grand Central furent certainement surpris par les désordres qui se produisirent

pendant la construction; car ils avaient exécuté des maçonneries insuffisantes, avec des briques de mauvaise qualité, qu'il fallut refaire en grande partie avant l'achèvement du tunnel, et dans des conditions telles que les dislocations se continuèrent sans arrêt après l'ouverture, créant de nombreux incidents et interruptions de circulation qui émurent les Pouvoirs Publics et la Compagnie.

Ne pouvant maintenir la sécurité avec la voûte à deux voies ainsi construite, la Compagnie P. L. M. se décida, en 1861, avec l'autorisation de l'Administration supérieure, à soutenir le tunnel à 2 voies par un tunnel à voie unique construit à l'intérieur du premier en exécutant des anneaux intérieurs maçonnés qui ne furent complètement achevés qu'en 1908.

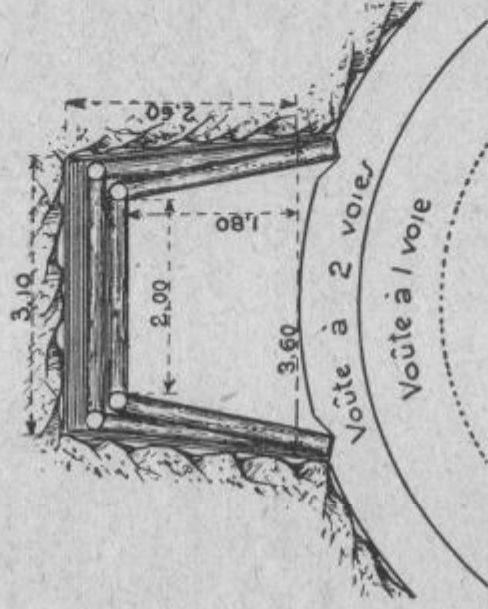


Fig. 1.

REMISE A DEUX VOIES DU SOUTERRAIN

Le développement économique survenu depuis la guerre fit augmenter le trafic dans la Région de Saint-Etienne et créa de sérieuses difficultés d'exploitation. La ligne étant à 2 voies entre Fraissieux et Saint-Etienne, sauf à la traversée du tunnel de la Croix-de-l'Orme qui précède immédiatement la gare de Saint-Etienne-Bellevue, il fallut rétablir la circulation sur deux voies dans le souterrain.

On le pouvait, soit en élargissant l'ouvrage existant, soit en construisant un deuxième souterrain à

(1) Cette partie du Grand Central fut cédée à la C^o P. L. M. en 1857.

voie unique, assez éloigné du premier, pour n'avoir à craindre ni déconsolidation du tunnel actuel, ni instabilité des deux tunnels jumeaux. Mais la nécessité de se raccorder aux deux gares très proches de La Ricamarie et de Saint-Etienne-Bellevue, empêchait de faire une nouvelle voie unique largement distante de la voie en cours d'exploitation. On eût ainsi été conduit à construire un nouveau souterrain dans la traversée même de la concession des mines de houille, dans des terrains très suspects par conséquent, et à faible distance sous les maisons de l'agglomération de La Ricamarie. On eût été exposé à de

Plusieurs solutions furent présentées parmi lesquelles la Compagnie retint celle de la Société des Entreprises de Travaux publics André Borie, qui venait d'achever des travaux importants sur la ligne de Nice à Coni et disposait du personnel et du matériel nécessaires. C'était du reste cette solution qui répondait le mieux aux vues techniques de la Compagnie exposées dans le programme du concours.

De puissantes installations furent faites à chacune des têtes (compresseurs, ventilateurs, bétonnières, éclairage électrique, tracteurs à essence et à air

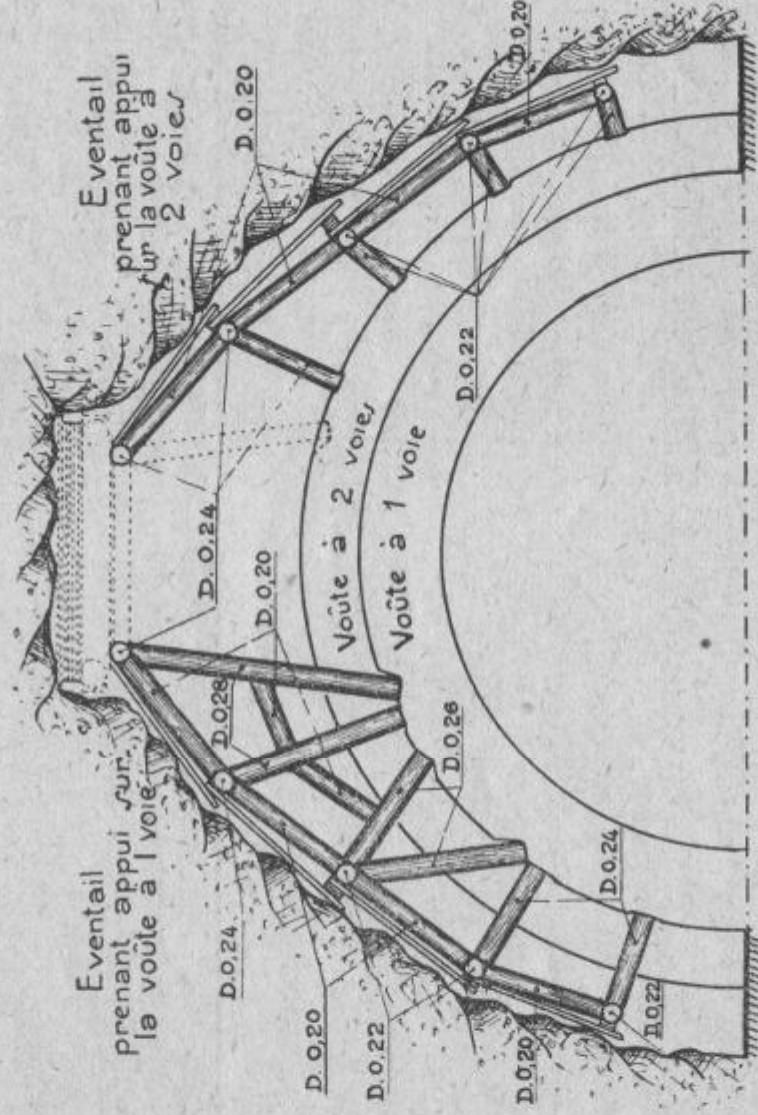


Fig. 2.

très sérieuses difficultés et à des dégâts de surface très importants. On se rallia donc à la solution de l'élargissement sur place et les constatations faites, au cours des travaux, ont montré qu'on avait sagement agi en renonçant à deux tunnels jumeaux à voie unique.

TRAVAUX

Des travaux de cette nature étant exceptionnels, la Compagnie P. L. M. en fit l'objet d'un concours entre les grandes entreprises spécialisées en matière de souterrain, sous réserve de n'exécuter d'abord que des sections d'essai, en vue de reconnaître les difficultés et de déterminer, aussi approximativement que possible, les prix des diverses natures d'ouvrages.

comprimé, voies Decauville, etc.) et l'on se mit à l'œuvre au mois de mars 1928. Le travail consistait à exécuter une galerie boisée au-dessus de l'extrados de l'ancienne voûte à deux voies sur toute la longueur du souterrain (voir fig. 1), puis à procéder, par des abatages alternés, pour visiter cette ancienne voûte, la démolir et la reconstruire s'il y avait lieu, ou la consolider, partout où il serait nécessaire, en utilisant la voûte à voie unique comme cintres et en la démolissant ensuite de l'intérieur du tunnel (voir fig. 2).

Tout se passa d'abord comme il avait été prévu, mais nous eûmes ensuite beaucoup de peine à tenir la galerie, dont les boisages s'écrasaient et se brisaient comme des brins de paille (voir fig. 3 et 4).

Il fallut les consolider par des piédroits en maçonnerie et des lin-teaux en vieux rails, garnis de béton, en ménageant entre ces piédroits des intervalles suffisants pour procéder aux abatages devant permettre la réfection des voûtes.

De plus, nous traversions les gros bourgs de La Ricamarie et de la Croix-de-l'Orme, à de faibles profondeurs, sous les immeubles, et il fallut proscrire l'emploi de la mine et procéder avec un soin tout particulier pour ne causer aucun dégât aux immeubles et ne pas inquiéter les populations.

Enfin, la voûte à voie unique, sur laquelle nous comptions comme cintres, n'avait pas partout une épaisseur suffisante; elle s'écrasa et se déforma sur d'assez grandes longueurs, au point de nous obliger à la remettre d'urgence sur des cintres métalliques pour en éviter l'effondrement.

Moyennant ces précautions, nous avons pu exécuter les travaux sans incidents et sans même imposer aux trains des ralentissements permanents.

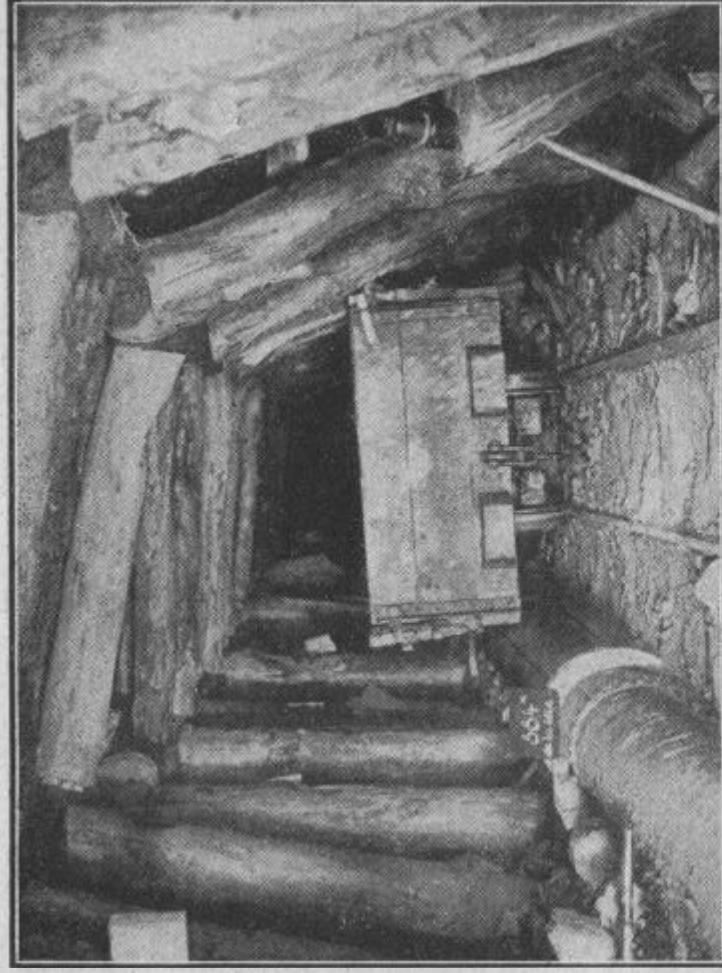


Fig. 3.

L'ancienne voûte à deux voies a été refaite entièrement sur 1.182 m, renforcée par des nervures en béton de ciment sur 675 m, et consolidée par des injections de ciment sur le reste du tunnel.

Nous avons aussi réparé tous les piédroits et exécuté partout des injections de ciment pour les consolider, fait un enduit au « *cement gun* » (enduit au ciment sous 7 kg de pression) sur les bétons de la nouvelle voûte, pour les protéger contre l'action décomposante des fumées et des eaux, capté ces dernières pour les conduire dans l'aqueduc central, pratiqué des niches dans les piédroits tous les 25 m, en quinconce, etc. Nous allons enfin remettre en état le radier et l'aqueduc central en même temps que nous ferons le ballastage et la pose de la double voie.

Nous espérons pouvoir achever ces importants et difficiles travaux, vers la fin de l'année courante, et rétablir ainsi le tunnel à deux voies dans des conditions définitives de sécurité.



Fig. 4.

UNE INITIATIVE P. L. M. EN FAVEUR DE L'AGRICULTURE NATIONALE

On sait que le trafic des fruits et des légumes est, sur notre Réseau, des plus importants. Il s'élève, en 1929, à 560.111 t. pour un ensemble de transports G. V. de 1.509.000 t. (Les chiffres correspondants de 1913 étaient respectivement 215.781 et 847.100 t.).

En outre et sauf des fluctuations dues aux intempéries, sur l'ensemble du territoire français, les récoltes de fruits et primeurs accusent, depuis quelques années, une marche ascendante très nette, à laquelle les efforts du chemin de fer ne sont d'ailleurs pas étrangers.

Toutefois, si, notamment par leurs soins, la production et le transport ont été améliorés dans des proportions remarquables, la question des débouchés extérieurs de cette production surabondante ne laisse pas que d'être préoccupante en raison des efforts spéciaux accomplis sur ce point, sur les marchés étrangers, par les pays concurrents de la France.

Après une minutieuse étude de la question, notre Compagnie, servant ainsi l'intérêt général autant que le sien, a entrepris, par l'intermédiaire de son Service agricole, une série de conférences destinées à faire connaître aux producteurs les méthodes d'organisation du commerce d'exportation telles qu'elles ont fait leurs preuves chez nos concurrents et telles qu'elles doivent les faire chez nous après l'adaptation nécessaire.

Cette série de conférences vient de se terminer et de se couronner par un exposé conclusif de M. Munich, Sous-Chef de l'Exploitation.

Cette conférence, qui a attiré à Lyon l'élite de nos producteurs, ne peut manquer, s'ajoutant aux conférences précédentes, d'être du plus heureux effet sur l'évolution de cette importante question.

Il n'est pas inutile d'en citer ici quelques extraits, à défaut de la place nécessaire à sa reproduction intégrale.

.....

En résumé, les caractéristiques du commerce américain des fruits et primeurs sont les suivantes :

A. — Développement considérable pris par les Associations de producteurs;

B. — Mise en commun des produits, qui subissent, dans des ateliers ou « Packing Plants », munis d'un outillage perfectionné, toutes les opérations en vue de la vente : nettoyage, triage, calibrage, emballage, prérefrigération et expédition, etc. Ces produits voyagent sous le couvert de marques déposées garantissant, pour chaque colis, la provenance, la qualité et la grosseur;

C. — Standardisation rigoureuse des produits et des emballages.

Des inspecteurs appartenant, d'une part, aux Associations mêmes, d'autre part, au Gouvernement, veillent à la stricte observation des standards.

Grâce à cette standardisation et à cette surveillance :

1. — Ne peuvent être livrés, sur les marchés, que des produits sains, loyaux et marchands. La seule inspection des marques et des inscriptions figurant sur le colis fixe l'acheteur sur le contenu de cet emballage : qualité, nombre, grosseur;

2. — Comme les denrées de qualité inférieure (fruits véreux et tachés, etc.) vont à la fabrication des sous-produits et se paient moins cher que les autres, le producteur a tout intérêt à n'obtenir que des récoltes de choix, d'où nécessité pour lui de perfectionner, sans cesse, ses méthodes culturales et d'apporter notamment un soin tout particulier à la lutte contre les parasites.

.....

En Italie, la catégorie d'exportateurs la plus intéressante pour nous à étudier est constituée par les Coopératives groupées sous l'égide de la Section des Ventes Collectives des Produits du sol (S. V. C.) de la Fédération Italienne des Syndicats agricoles.

Cette organisation, dont le siège est à Bologne, est née de la fusion de quatre grandes Coopératives de producteurs qui avaient depuis longtemps

compris l'intérêt des méthodes adoptées par les gros producteurs-exportateurs et *avaient réuni leurs capitaux pour les appliquer*. Je répète : *et avaient réuni leurs capitaux pour les appliquer*. Ce premier noyau s'est rapidement développé et les coopératives adhérentes de la S. V. C., dont le nombre n'est pas limité, sont maintenant au nombre de 49, réparties dans toute l'Italie. L'intérêt particulier de ce groupement est qu'il s'astreint volontairement à des réglementations très strictes. Il est comparable en cela aux grandes Fédérations coopératives (« Exchanges ») américaines, dont il diffère d'ailleurs notamment, parce qu'au lieu de contrôler un seul produit ou un groupe de produits tels que les agrumes, il s'occupe de l'ensemble de la production agricole.

Les spécifications sont fixées, pour chaque produit, tant pour la qualité que pour le conditionnement et l'emballage, par la direction de la S. V. C. Celle-ci a déposé, dans tous les Pays où elle exporte, une marque de qualité unique pour les divers produits.

Evidemment, pour constituer une association réelle, du type américain ou italien, c'est-à-dire l'association supérieurement dirigée et fortement charpentée avec ses départements de Services techniques agricoles, Service d'achat en commun des matières premières et appareils de culture, Service de centralisation et d'expédition des produits, Service commercial, il vous faudra engager des capitaux; il vous faudra payer le salaire du directeur, des représentants à l'étranger; il vous faudra vous astreindre à voir votre marchandise mélangée avec celle de vos voisins; il vous faudra faire confiance à celui qui recevra vos apports et vous dira que vous avez tant de kilogs de bonne qualité, tant de kilogs de moyenne et tant de kilogs de mauvaise; il vous faudra déléguer vos pouvoirs de vendeurs à des personnes en qui vous devrez avoir confiance; il vous faudra choisir vos mandants. Cela ne se fait pas sans réflexion, sans travail, sans risques, mais, je vous le demande, Messieurs, quand on sait ce que, du point de vue de la technique agricole, vous avez, réalisé, quand on se rappelle — et il faut se le rappeler — que, avec un esprit d'initiative qui a forcé

l'admiration de l'étranger, la France a su naguère créer, sous la pression du besoin et dans le moindre délai, des organisations que l'expérience a révélées faites, ne peut-on être certain que le jour où vous aurez été convaincus, vous vous grouperez en associations puissantes, capables de soutenir, sur les marchés de consommation étrangers, la concurrence des associations étrangères des pays de production.

Si j'ai été assez clair dans mon exposé, vous avez tous compris, Messieurs, quels avantages commerciaux vous apportera l'association que vous créerez : économie sur les achats de semences, d'engrais, qui pourront être faits en gros, standardisation des fruits et des emballages, envoi judicieux de la marchandise à celui des centres de consommation où elle peut atteindre les meilleurs cours.

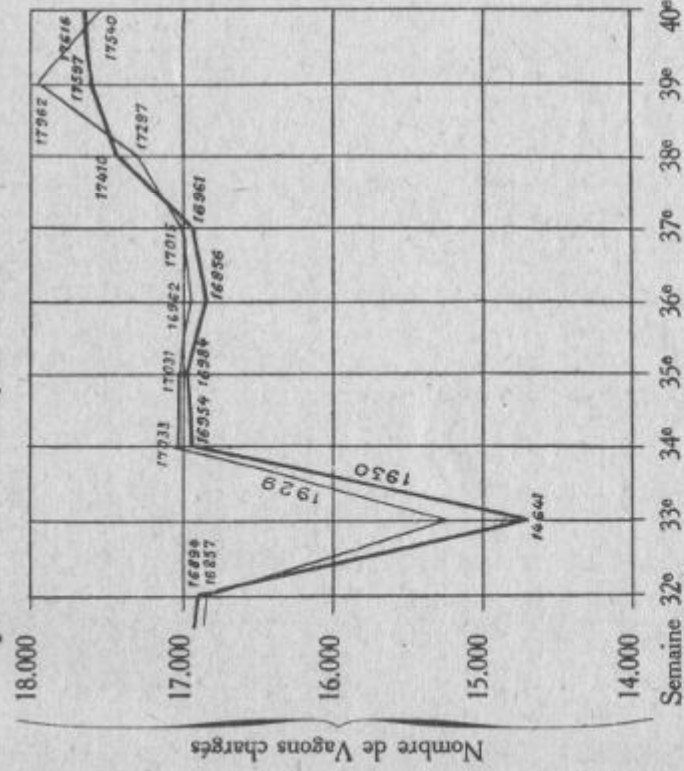
Ayant devant eux des programmes d'expéditions massives, les Réseaux pourront prendre, en vue de la rapidité de leur acheminement, des dispositions qu'il leur est impossible de prendre lorsqu'il s'agit d'expéditions partielles, d'où arrivée plus rapide sur le marché de consommation, marchandise plus fraîche et obtenant un meilleur cours et, comme le matériel restera en route moins longtemps qu'aujourd'hui, il y aura plus de matériel disponible.

Tels sont, Messieurs, les avantages que l'agriculture doit tirer du chemin de fer le jour où elle sera industriellement organisée.

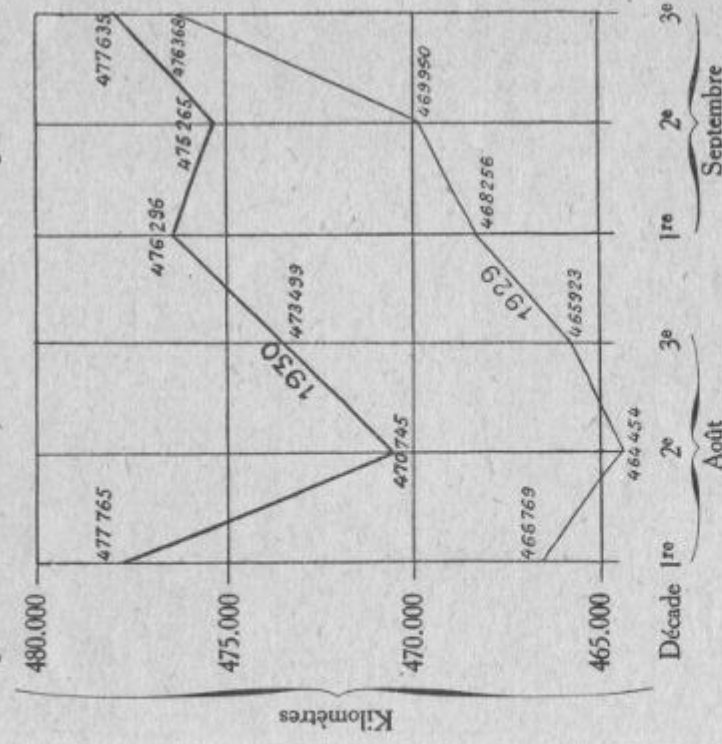
Le temps n'est plus où le commerçant isolé peut se hasarder à affronter les marchés étrangers. L'exportation doit, comme le reste, être rationalisée et que reste-t-il à faire pour cela ? A se réunir d'abord entre gens qui se connaissent bien et qui, se connaissant bien, ont confiance les uns dans les autres, et à fonder les assises de la future grande association. Il faut d'abord créer les associations locales, celles qui ont été créées par les Américains et par les Italiens, celles qui, si vous le voulez, s'occupent de la préparation des produits à exporter. Il faut aussi que ces associations locales se fédèrent et créent un service commercial avec des antennes de représentation à l'étranger.

Trafic du Réseau P. L. M.

Nombre moyen journalier de wagons chargés pendant une semaine, du 6 Août au 7 Octobre 1930



Parcours moyen journalier des locomotives pendant une décade, du 1^{er} Août au 30 Septembre 1930



Mise en service d'une locomotive à haute pression.

Notre Compagnie vient de mettre en service régulier, au dépôt de Laroche, une locomotive à haute pression, la 241 B. 1 (fig. 1), une « Mountain » par conséquent, mais

un mélange de vapeur d'échappement des cylindres à haute pression et de vapeur de la chaudière à basse pression.

La machine a été construite de telle façon qu'elle puisse rendre les mêmes services qu'une des locomotives du type 241-A, dont le *Bulletin* a déjà entretenu ses lecteurs (1).

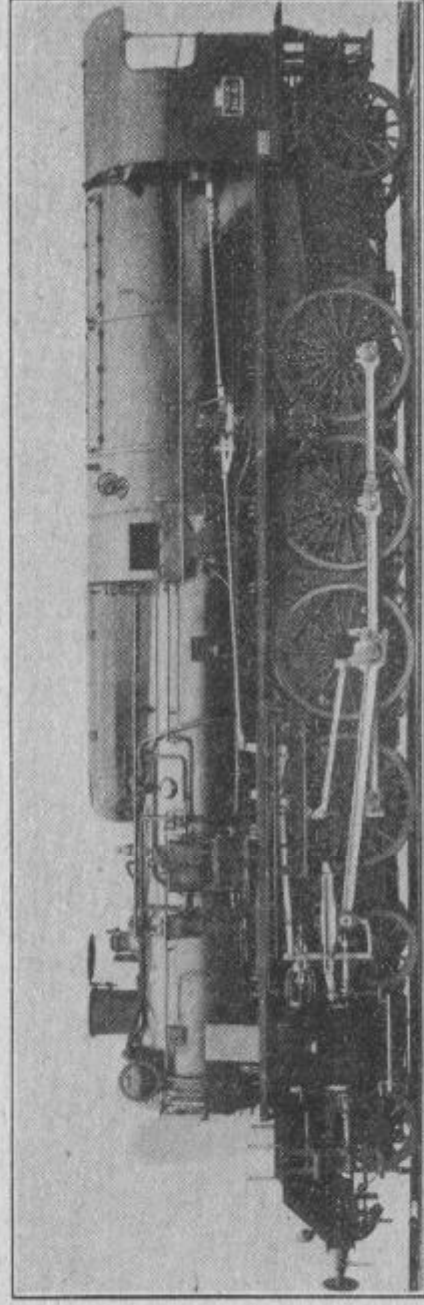


Fig. 1. La nouvelle locomotive.

Cette locomotive pèse à vide 106 tonnes et, en situation moyenne de marche, 114,5 t. Son poids adhérent est de 74 tonnes.

une Mountain bien particulière par la constitution de son appareil évaporatoire.

Cet appareil comporte un circuit primaire timbré à 110 kg/cm², un circuit secondaire à 60 kg/cm² (1) et une chaudière à basse pression à 14 kg/cm². Les cylindres à haute pression sont alimentés par la vapeur à 60 kg/cm² du circuit secondaire, et les cylindres à basse pression reçoivent

On a utilisé en particulier le même train de roues, avec cette différence toutefois que les quatre bielles actionnent un même essieu, qui est le deuxième essieu accouplé.

Par ailleurs, pour tenir compte du fait que l'augmentation du timbre doit, au dire du constructeur, permettre une économie de charbon de l'ordre de 20%, la surface de grille a été ramenée de 5 m² à 3,89 m².

(1) On sait que le timbre actuel des locomotives ordinaires ne dépasse habituellement pas 16 kg ou atteint 20 kg exceptionnellement.

(1) Voir *Bulletin* n° 2, p. 3.

REVUE DOCUMENTAIRE

Projet de resserrement du block entre Paris et Dijon.

L'été 1930 a été marqué par une forte augmentation du trafic des voyageurs. La gare de Paris a notamment dû, les veilles de fête, faire un grand nombre de trains supplémentaires. La journée du 14 août a été la plus chargée : trente-quatre trains rapides, partis de Paris entre 19 h. 10 et 24 h. 30, se sont succédés dans la soirée entre Paris et Laroche, trente et un entre Laroche et Dijon. La figure 2 ci-contre donne une reproduction du graphique du dispatching-system, sur lequel sont figurés les trains en question.

On pourra voir, notamment, que quatre de ces trains ont pu être acheminés par les voies lentes sur la section de ligne récemment quadruplée entre Sens et Laroche (1).

L'intensité de cette circulation a, une fois de plus, attiré l'attention sur les difficultés vraiment exceptionnelles de l'exploitation de la section Paris-Dijon, parcourue, sur une longueur de 314 km, par des batteries de nombreux trains rapides. Pour faire face aux besoins immédiats, il a été décidé de créer vingt-quatre postes de block nouveaux, qui permettront, entre Paris et Dijon, de réduire de dix à huit minutes l'intervalle prévu à la marche entre les trains successifs.

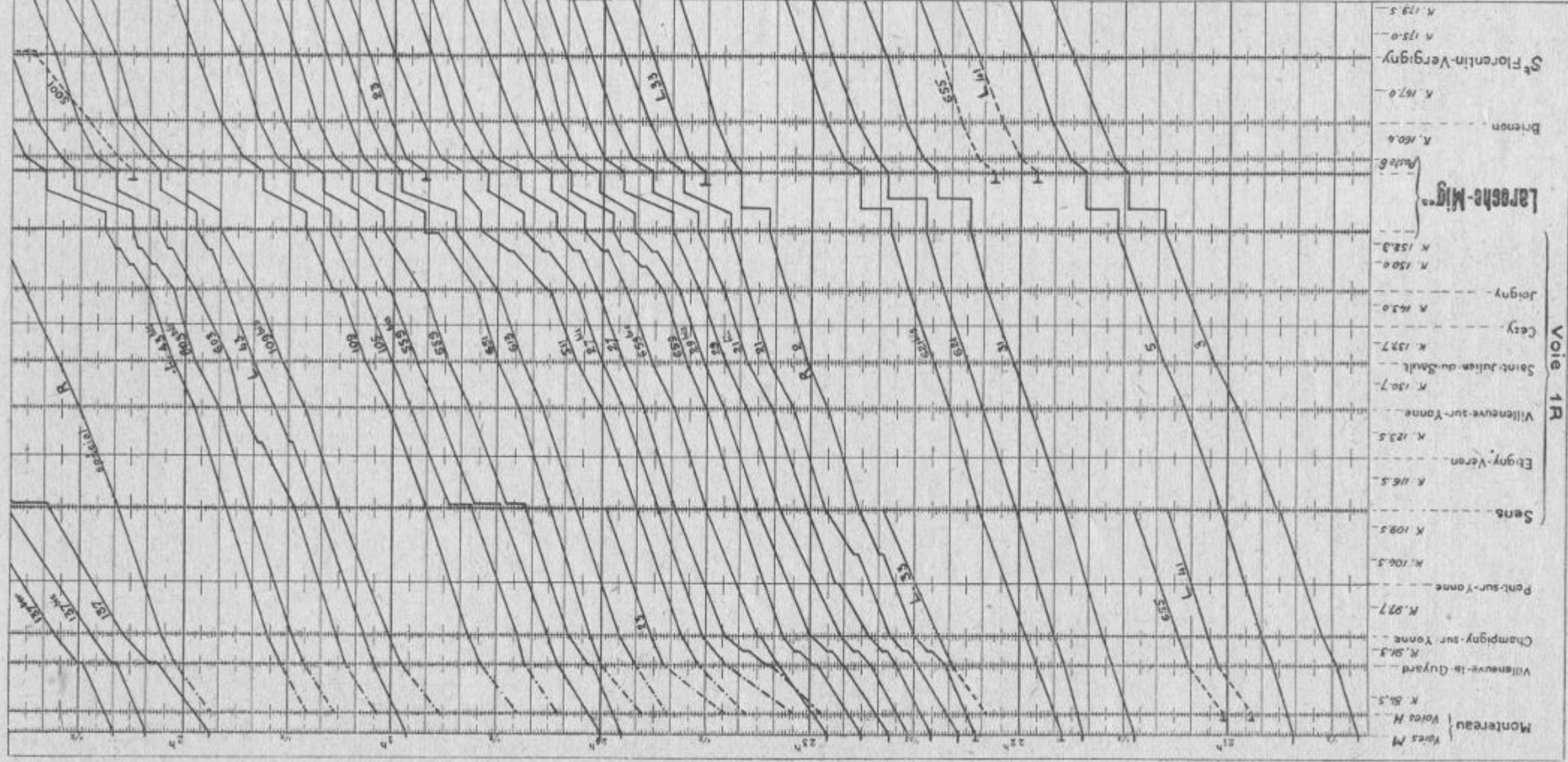
Cette importante amélioration permettra d'assurer un service entièrement satisfaisant, en attendant l'achèvement des quadruplements en cours de réalisation et l'installation du bloc automatique.

Le changement de service au 5 octobre.

Comme chaque année, le retour à l'heure normale en France, la suppression des trains temporaires d'été en Savoie, en Dauphiné et en Auvergne, de même que la mise en vigueur de l'organisation d'hiver sur le Littoral,

(1) Voir Bulletin P. L. M., numéro de septembre, p. 151.

Fig. 2. Reproduction d'une partie du graphique du dispatching-system, de la nuit du 14 au 15 août 1930.



ont entraîné quelques modifications au service des trains du 15 mai (1).

Par la même occasion, ce changement de service du 5 octobre a comporté un certain nombre de modifications ayant pour objet d'améliorer l'organisation des trains, améliorations parmi lesquelles on a pu noter :

— celle de la relation de nuit entre la ligne des Cévennes et le Littoral par rectifications de la marche de divers trains ;
— le prolongement, entre Brunoy et Combs-la-Ville-Quincy, d'un certain nombre de trains en vue d'améliorer la desserte de la petite banlieue. Ce prolongement est la conséquence de l'établissement d'un faisceau de remisage à Combs-la-Ville-Quincy ;

— l'amélioration des relations entre Nevers, Clamecy et Laroche ;

— la mise en correspondance, à Lyon, du Côte-d'Azur rapide de jour avec le train express quittant Strasbourg le matin ;

— l'ouverture à l'exploitation, pendant toute la saison d'hiver, de la section de ligne « Les Tines-Montroc-le-Planet » (ligne de Chamonix-Mont-Blanc à Vallorcine).

On peut également remarquer le report, par l'itinéraire Laon-Is-sur-Tille au lieu de celui de Paris, des trains 17 et 18 réservés aux voyageurs de l'Angleterre pour le Littoral. Ce report est destiné à soulager le fameux tronçon Paris-Dijon de notre grande ligne ;

— la mise en marche, une fois par semaine, pendant la période des sports d'hiver, d'un train Boulogne-Paris-Brigue et vice versa, ainsi que la circulation, trois fois par semaine, entre Cannes et Vintimille, d'une tranche du « Riviera Express », qui reliera, par le Gothard, Berlin et Amsterdam au Littoral.

Concours d'apprentis.

Le concours annuel destiné à récompenser plus spécialement les apprentis les plus méritants de la 2^e année



Fig. 3.

De gauche à droite (debout), MM. Reynaud, Dubouloz, Dudon, Bouisse et Forray ; (assis), Bonamy, Dauras, Gemehl et Portal.

(1) Voir Bulletin P. L. M. numéro de juillet, p. 125.

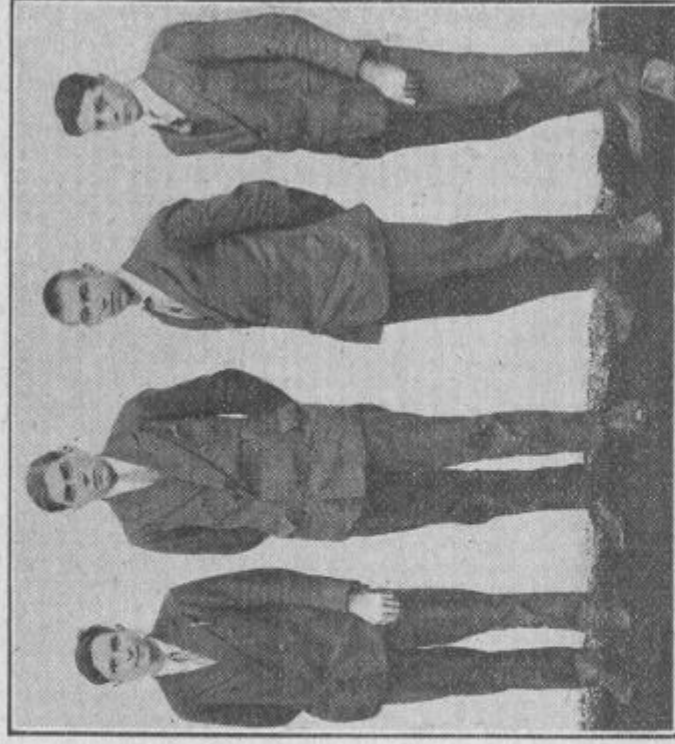


Fig. 4.

De gauche à droite, MM. Pounet, Millot, Raymond et Ille.

d'apprentissage, a eu lieu cette année les 12 et 13 septembre au dépôt de Lyon-Mouche pour ceux de la Traction, et les 19 et 20 septembre aux ateliers de machines d'Oullins pour ceux du Matériel.

A la suite d'un premier examen éliminatoire, 33 apprentis de la Traction et 7 apprentis du Matériel ont été admis aux épreuves du concours.

9 apprentis de la Traction et 4 apprentis du Matériel ayant obtenu une moyenne générale au moins égale à 14, sans note inférieure à 10, ont obtenu un diplôme.

Ci-dessous le classement de ces apprentis et les récompenses accordées :

TRACTION

Ont obtenu un diplôme et un livret de Caisse d'Épargne :
Gemehl Henri, du dépôt de Roanne (livret de 200 francs).
Dauras Henri, du dépôt de Carnoules (livret de 150 fr.).
Portal Fernand, du dépôt de Langeac (livret de 100 francs).
Bonamy Pierre, du dépôt de Nevers (livret de 50 francs).

Ont obtenu un diplôme :

Dubouloz René, du dépôt d'Annemasse.
Dudon Lucien, du dépôt de Carnoules.
Reynaud Joannès, du dépôt de Saint-Étienne.
Bouisse Jean, du dépôt d'Avignon.
Forray Marcel, du dépôt de Chambéry.

MATÉRIEL

Ont obtenu un diplôme et un livret de Caisse d'Épargne :
Raymond Francis, des ateliers de machines d'Arles (livret de 200 francs).
Ille Joseph, des ateliers de machines d'Oullins (livret de 100 francs).

Ont obtenu un diplôme :

Pounet Adrien, des ateliers de machines d'Oullins.
Millot René, des ateliers de voitures de Villeneuve-Saint-Georges.

L'Exposition agricole et florale de Lyon.

Du 4 au 12 octobre s'est tenue, à la Foire de Lyon, l'Exposition générale agricole, organisée par notre Compagnie, avec la collaboration des autres grands Réseaux de Chemins de fer et celle de plusieurs groupements scientifiques, techniques et professionnels.

D'un intérêt toujours considérable, cette Exposition annuelle a été, une fois encore, entièrement réussie.

Comme à l'habitude, toute la nef axiale du Palais de la Foire et plusieurs salles latérales étaient consacrées à l'horticulture ornementale, et les splendeurs y réunies justifiaient plus que jamais le nom de « Floralies Lyonnaises » donné à cette manifestation.

Fleurs de fin d'été habilement prolongées, fleurs d'au-

tés, etc.), ensuite, à la salle réservée à la pisciculture. Cette dernière galerie appelait l'attention de tous les visiteurs, aussi bien des éleveurs de poissons et des pêcheurs que du grand public, toujours curieux de voir évoluer dans leur élément les nombreuses variétés de poissons de lacs, d'étangs et de rivières, — fort bien présentées en de vastes bacs où l'eau fraîche se renouvelait constamment et qu'éclairaient des rampes électriques ingénieusement disposées.

Dans cette même salle, la note artistique était donnée par mille et une sortes de poissons d'appartement — aux formes invraisemblables et aux couleurs éclatantes ou bizarrement disposées — ainsi que par un splendide diorama de la Camargue montrant, dans leur milieu naturel, les palmipèdes et les échassiers de cette région si particulière.

Une date ferroviaire :

La onzième session du Congrès international des chemins de fer à Madrid.

Il ne faut pas laisser s'achever 1930 sans noter cet important événement ferroviaire de l'année : la onzième session de l'Association Internationale du Congrès des chemins de fer, qui s'est tenue à Madrid au mois de mai.

On sait que cette Association s'est donné pour tâche de rechercher les améliorations à introduire dans la construction et dans l'exploitation des chemins de fer et qu'elle étudie, à ce titre, toutes les branches de ce mode de transport.

Aussi ses Congrès périodiques sont-ils particulièrement intéressants à suivre en ce sens qu'ils font en quelque sorte le point des principales questions qui préoccupent les chemins de fer du monde.

Préparées par des travaux de longue haleine, par des enquêtes mondiales approfondies entreprises par les spécialistes les plus qualifiés, ces assemblées présentent en outre l'incontestable utilité de permettre aux différents Réseaux représentés de confronter leurs méthodes, d'apprécier les théories d'après les résultats pratiques obtenus sur des points donnés, bref de réunir et de présenter une documentation profitable à tous.

On jugera de la diversité des sujets traités lors du dernier Congrès à ce début d'énumération des titres des questions :

- Emploi du béton et du béton armé.
 - Résistance des rails à la rupture et à l'usure.
 - Etude des sollicitations statiques et dynamiques des ponts-rails.
 - Perfectionnements récents dans l'outillage mécanique et l'organisation rationnelle de l'entretien des voies.
 - Locomotives de types nouveaux.
 - Perfectionnements des locomotives à vapeur à piston.
 - Locomotives électriques pour la grande traction, etc.
- Encore ces questions, au nombre de 20 au total, se subdivisaient-elles...

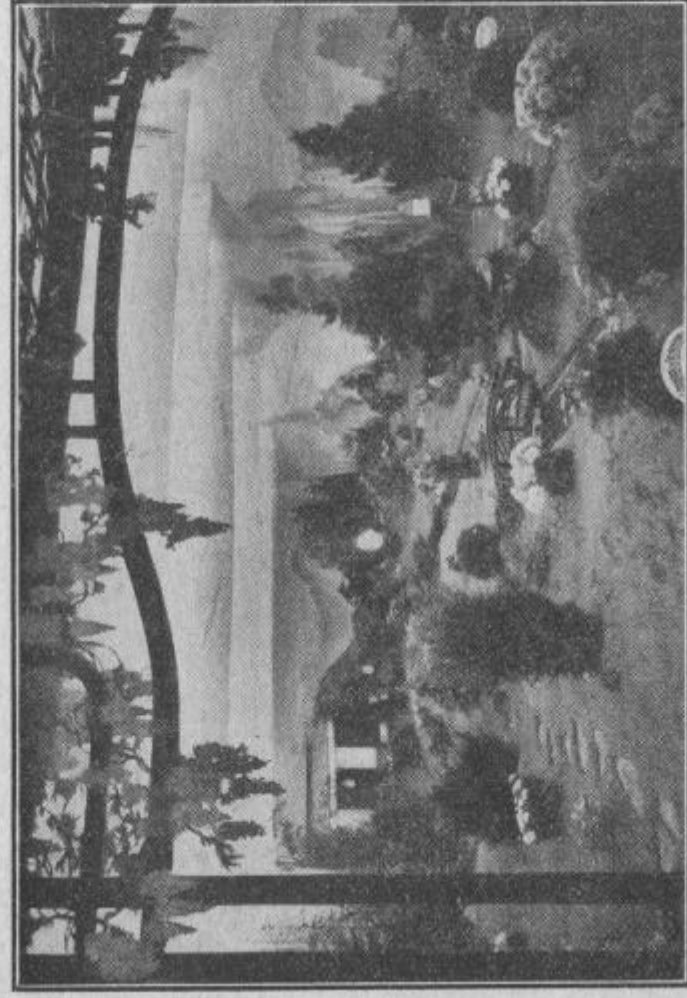


Fig. 5. Jardin japonais.

tomne déjà épanouies grâce aux soins de l'homme de l'art, plantes à massifs, plantes au feuillage coloré ou panaché, palmiers, fougères,... tout concourait, avec parterres et pelouses, pour former un ensemble offrant à la fois la plus extrême diversité et la plus parfaite unité. Harmonie bien française, près de laquelle l'œil et l'esprit s'amusaient à trouver — charmant d'exotisme — un délicieux jardin japonais (fig. 5) où, seule, manquait Madame Chrysanthème.

Outre les produits horticoles dont la place était prépondérante, et où se signalaient particulièrement de magnifiques collections de fruits, il convient de citer les remarquables expositions spéciales de tous les produits de la terre de France : vins, huiles, miels, conserves diverses, etc. disaient la richesse des départements desservis par les Chemins de fer P. L. M., ainsi que des autres régions de notre pays.

Il faut toutefois accorder une mention spéciale, d'abord, aux stands consacrés aux animaux à fourrure (moutons-karakuls, ratons laveurs, visons, ragondins, renards argen-

EN MARGE DU MÉTIER



La Société Artistique et Littéraire des Agents de la Compagnie P. L. M

L'activité de la Société artistique et littéraire des Agents de la Compagnie P. L. M. dont le *Bulletin* a, en son temps, signalé les Salons annuels (1), s'est manifestée, au cours de ces derniers mois que l'on a dit d'été, par des sorties parfois lointaines.

L'idéal qui présida à la fondation de ce groupement, en 1900, était de développer dans tous les rangs de notre corporation la compréhension et l'amour du Beau. Il se poursuit depuis avec bonheur, sous les efforts de 1.200 sociétaires, en saison d'hiver par des représentations théâtrales et des concerts d'orchestre, dont acteurs et exécutants sont de notre grande famille, au printemps par le Salon de peinture que l'on connaît et, en été, donc, par des excursions dans les plus admirables sites du pays de France.

Déjà la Société a visité le Vercors, les gorges du Tarn, le Lautaret, Evian, Rocamadour, Padirac et, les 29 et 30 juin dernier, le massif du Mont-Blanc.

Jalousement, ces heureux touristes racontent leurs beaux voyages « entre amis », dans un bulletin bimensuel dont ces deux mots sont le joli titre, et qui est le trait d'union entre les sociétaires de « l'Artistique ».

Nous ne ferons pas franchir à tout le monde le mur de l'amitié; nous dirons seulement, sans pousser trop loin l'indiscrétion, que l'on a vu, le dimanche 7 septembre, une cinquantaine d'« entre amis » sur les bords de la Loire, visiter Tours, Amboise et Chenonceau, qu'on en a vu pénétrer près de 200 dans les jardins enchantés de la Mosquée de Paris, le matin du dimanche 5 octobre. Des échos officiels ayant retenti d'une journée passée à Nevers par l'orchestre symphonique de la Société, nous pouvons toutefois impunément « reporter » le succès obtenu par cette phalange de 70 musiciens amateurs dans la capitale nivernaise. « L'Artistique » se montra digne d'une des plus belles réceptions de sa carrière : drapeaux, fanfares lui firent escorte de la gare au kiosque du parc, où Beethoven et Schumann furent interprétés avec une maîtrise de professionnels qui força l'enthousiasme d'une population réputée mélomane.

Et déjà la Société a ouvert, dans la salle des fêtes de la Compagnie, rue Traversière, sa « saison théâtrale ». On y a entendu, les 25 et 26 octobre, toujours « entre amis », le *Barbier de Séville*, la divertissante comédie de Beaumarchais, parcomiquement donnée sur les scènes officielles; on y entendra bien d'autres choses agréables, jusqu'en mars 1931.

Et, l'idéal de « l'Artistique » n'étant pas seulement de saine-

ment récréer, mais aussi de poursuivre la formation, dans toutes les branches des arts, des Agents de la Compagnie et de leurs enfants, chaque soir, du lundi au vendredi, un cours est ouvert, 19, rue Traversière, au siège de la Société. On y apprend, dans la joie d'une franche camaraderie, et sans bourse délier, grâce au dévouement de remarquables professeurs, le dessin, le piano, le violon, le solfège et le chant.

UN SOCIÉTAIRE SATISFAIT.

Chez les Musiciens de Dijon et de Saint-Etienne.

Dijon et Saint-Etienne sont des villes où l'art musical est particulièrement en honneur; ces deux grandes cités, sièges de nombreux et importants Services de la Compagnie, étaient donc bien indiquées pour voir se former, grandir et prospérer de belles Sociétés musicales parmi les Agents du Réseau.

L'Harmonie des Agents P. L. M. de Dijon s'est constituée en 1907.

Formée d'abord en Fanfare, elle ne tarda pas à voir le nombre de ses membres augmenter d'année en année, en même temps que s'améliorait la qualité de ses différents instrumentistes.

C'est ce qui lui permit de se transformer en Harmonie vers 1920 et de figurer en excellent rang, dès cette époque, parmi les autres Sociétés musicales de la ville.

Elle put alors donner une grande quantité de concerts suivis et appréciés par un public toujours plus nombreux, en même temps qu'elle commençait à affronter les jurys des différents concours de musique organisés un peu partout.

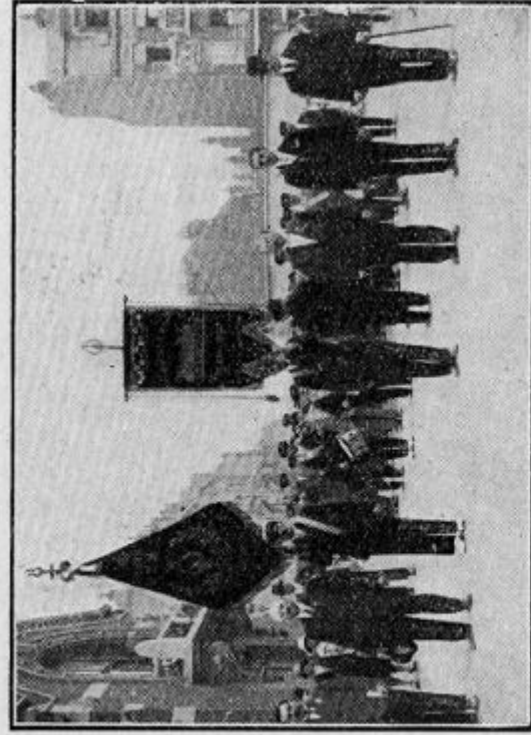
C'est ainsi qu'il lui fut donné de gravir assez rapidement les différents échelons du palmarès des Sociétés musicales, notamment aux concours de Montbard (1922), de Fontainebleau (1924) et enfin de Bordeaux (1928) où elle fut classée en 1^{re} division (2^e section).

Renforcée, quand il y a lieu, par une batterie de tambours et clairons, elle compte aujourd'hui plus de 90 exécutants, appartenant à tous les Services de la Compagnie.

Un décret ministériel l'a reconnue d'utilité publique et ses cours de solfège et d'instruments sont suivis assidûment par de nombreux fils d'Agents, désireux d'apprendre la musique.

Son directeur est M. H. Jousier, 1^{er} prix du Conservatoire de Dijon, qui ne fait pas partie du personnel de la Compagnie, mais dont le dévouement pour la Société est au-dessus de tout éloge.

1) Voir *Bulletin P. L. M.*, numéro de juillet 1929, p. 17, et de juillet 1930, p. 141.



Les deux Harmonies à Malo-les-Bains.

Quant à l'Harmonie des Agents P. L. M. de Saint-Etienne, elle a été fondée en 1904. Elle eut, dès son origine, le nombre et la qualité d'instrumentistes nécessaires pour pouvoir jouer en Harmonie et, cinq ans seulement après sa naissance, elle se présentait devant le jury du concours du Puy, qui la classa en 2^e division (3^e Section).

Depuis lors, si les circonstances ne lui ont pas permis de participer à d'autres concours, elle n'a pas cessé, par contre, de prendre une part étroite à la vie musicale stéphanoise et d'occuper, sous

la présidence de M. J. Mouton, Ex-Sous-Chef de bureau de 2^e classe, et sous la direction de M. L. Gonnard, Brigadier des Garçons de bureau, une des premières places dans le groupement des Sociétés musicales de la ville.

Elle est forte de 110 exécutants, formant une puissance remarquable, d'une homogénéité parfaite et les familles des Agents sont heureuses de pouvoir envoyer leurs enfants à ses cours de solfège et d'instruments.

Ces deux Sociétés ont fait preuve d'une grande vitalité au cours de cette année et comme elles entretiennent d'excellents rapports de camaraderie réciproque, elles ont eu l'heureuse idée de se réunir à deux reprises pour donner plus d'éclat à leurs manifestations.

Ce fut, d'abord, un magnifique festival qui eut lieu à Dijon au mois de juillet et où, après une cordiale réception par la Municipalité, elles donnèrent un brillant concert au Jardin de l'Arquebuse.

Puis ce fut leur participation remarquée au grand festival international de Malo-les-Bains, ainsi qu'à celui d'Ostende.

Ces deux manifestations particulièrement réussies ont constitué non seulement un encouragement précieux pour tous les musiciens et les dirigeants de ces Sociétés, mais encore la preuve de ce que peuvent faire le travail des uns et l'heureuse impulsion des autres.

A. COLLARD,

*Sous-Chef de bureau de 1^{re} classe
Inspection principale de Saint-Etienne,
Président de l'Harmonie de Dition.*



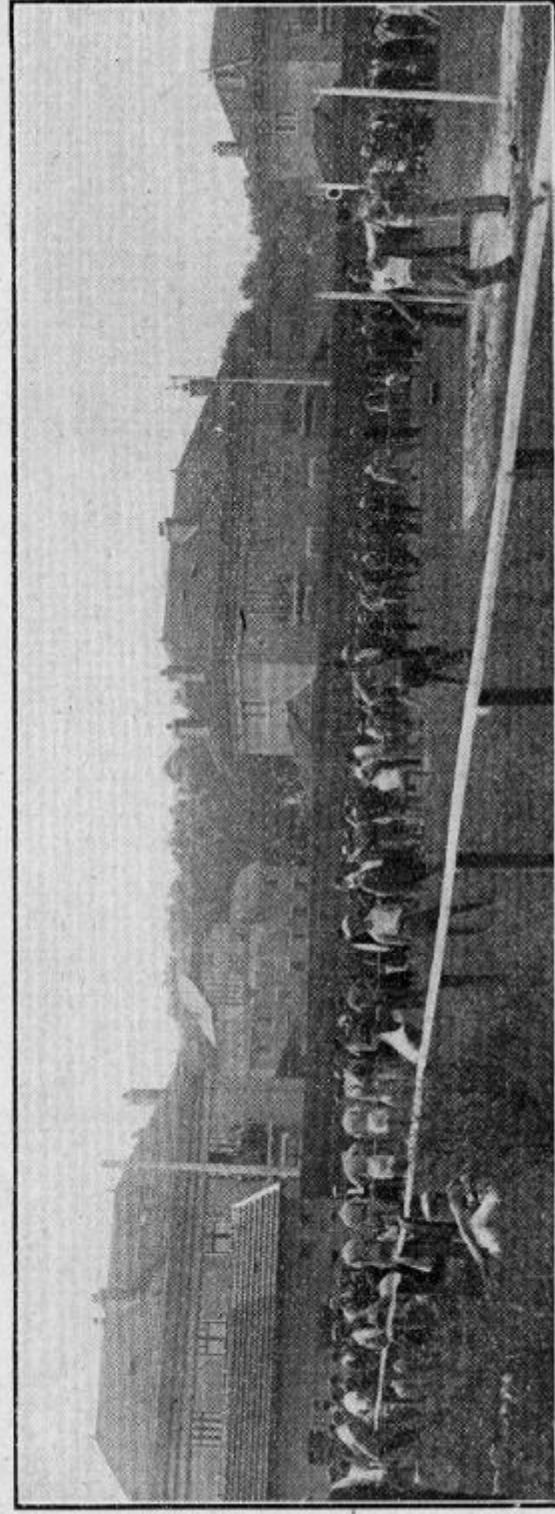
L'activité sportive sur le Réseau.

La saison d'athlétisme a pris fin dans les Sociétés sportives; la place est maintenant aux compétitions de football association, rugby et basket-ball.

Nos athlètes cheminots avaient eu une saison assez chargée; ils l'ont terminée brillamment en préparant, d'une part, leur participation, au challenge interréseaux qui devait se disputer, le

5 octobre, sur le terrain de la Compagnie du Nord à Enghien-Ermont et en poursuivant d'autre part, leur entraînement en vue de la fête de natation du 18 octobre.

L'équipe de Paris, outre les nombreuses réunions d'athlétisme qu'elle a organisées en vue du challenge Mottu et qui ont réuni jusqu'à cent vingt athlètes sur le terrain de Villeneuve, a réussi à s'attribuer, à Cosne, en battant l'Union Athlétique Intergradz arts,



Réunion d'athlétisme au Stade de la Cité de Villeneuve-Saint-Georges.

le challenge Gricourt, qu'elle détiendra pendant une année. Des épreuves utilitaires auxquelles a participé le club de Montargis en vue de l'obtention du brevet d'éducation physique et de préparation militaire ont eu d'heureux résultats. A Saint-Etienne, où la gymnastique est très en faveur, nos camarades cheminots ont pu figurer très honorablement dans le classement du concours individuel artistique de l'Union des Sociétés de Gymnastique de la Loire.

Du côté des boulistes, Paris s'est montré très en faveur, en gagnant quelques concours régionaux et en battant toutes les quadrettes qui lui étaient opposées dans le challenge de l'U. S. des Métropolitains. Saint-Etienne a montré, dans ce domaine, de réelles aptitudes en gagnant la finale du championnat annuel de boules organisée par la ville d'Andrézieux.

Ajoutons que nos camarades Marseillais ont pris part à la traversée de Paris à la nage où plusieurs de leurs sociétaires se sont classés parmi les meilleurs.

L'activité sportive, au P. L. M., s'est manifestée également à Carnoules et à Langeac où une équipe de rugby vient d'être formée.

Enfin les groupements sportifs de cheminots de Miramas, Alès et Porte-les-Valence sont en instance d'affiliation à l'A. S. C. P. L. M., qui voit ainsi son effectif et son rayonnement s'accroître d'une façon des plus intéressantes pour les sportifs Cheminots.

De l'utilité du sport.
Est-il bien nécessaire, à l'heure présente, de démontrer l'utilité du sport ?

Malgré les nombreuses personnalités, de tous les milieux, qui ont fait brillamment cette démonstration, il ne semble pas inutile d'insister.

En dégageant tout d'abord le sport de la part de snobisme et de mercantilisme qui lui ont bien souvent, avec raison, porté

préjudice, quelles sont les raisons évidentes militant en faveur de la pratique des sports ?

Il n'est pas niable qu'un corps robuste résiste mieux à la maladie qu'un corps débile. Le sport, pratiqué rationnellement, sans recherche de la performance phénoménale bonne à « épater » la galerie et « claquer » l'athlète, aide au développement du corps devenant ainsi plus apte à résister à la maladie.

La souplesse, l'agilité, le souffle, la détente, sont autant de qualités qui ne s'acquièrent que par la pratique des sports et auront une répercussion salutaire sur les organes qui seront alternativement sollicités.

Faire d'un corps débile ou moyen un corps vigoureux et harmonieux dans ses formes est déjà un but intéressant à atteindre; c'est la partie visible, le côté physique flattant l'œil des spectateurs et l'orgueil personnel de l'athlète qui devra acquiescer, en outre, pour arriver à ce but, d'autres qualités indispensables, savoir :

— L'idée de l'effort, la volonté, l'endurance, le courage, l'audace, la rapidité des réflexes et de la décision, la maîtrise de ses nerfs, l'indifférence au « qu'en-dira-t-on »; la discipline et la camaraderie s'il pratique le jeu d'équipe. Il devra s'astreindre, par ailleurs, à la sobriété et à l'hygiène les plus parfaites.

Voilà déjà un programme chargé qui, s'il est suivi, fera du pratiquant non seulement un homme fort physiquement, mais aussi moralement en raison de la possibilité de transposition, dans la vie sociale, des qualités morales qu'il aura ainsi acquises ou développées.

Sans vouloir donner au sport une place prépondérante dans l'activité humaine, on peut néanmoins souhaiter lui voir réserver la place qu'il mérite en le considérant comme une école de caractère et de virilité et en se rappelant que l'esprit, pour être sûr d'être obéi, doit commander à un corps robuste et sain.

E. C.

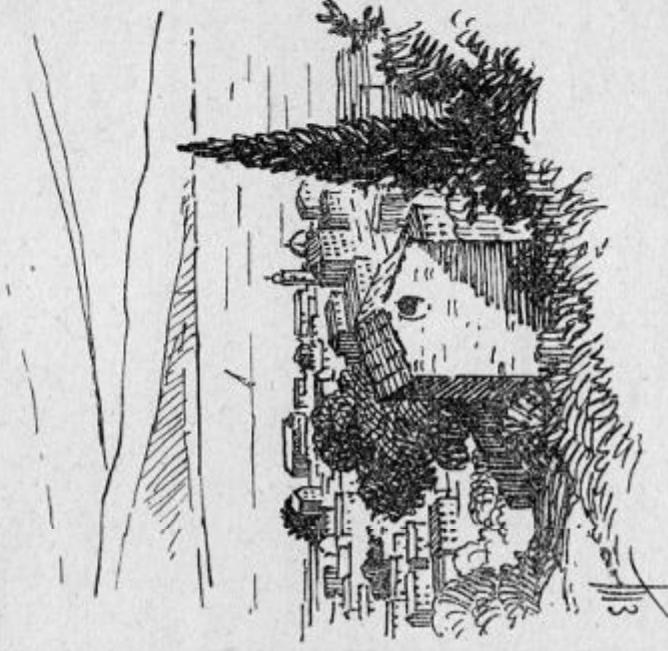
EXCURSIONS

Pendant vos congés d'hiver, visitez la Corse.

Ce que beaucoup de cheminots et de voyageurs ignorent, c'est que, pour se rendre en Corse, il existe un service d'importants paquebots très confortables, rapides et tout neufs. Etant donné la modicité du prix de la traversée Nice-Ajaccio ou Toulon-Calvi, qui s'effectue en quelques heures (de 6 à 8), nous pouvons, sans trop desserrer les cordons de notre bourse, aller visiter l'île de Beauté, ce joyau de la Méditerranée.

Nous utiliserons pour cela les Chemins de fer départementaux de la Corse ou les luxueux autocars P. L. M., dont on peut dire ici qu'ils ne craignent la concurrence à aucun point de vue.

Ajaccio, chef-lieu du département de la Corse, situé au fond d'un golfe admirable, dont il devient banal de dire la splendeur, est une station hivernale que la douceur et la régularité de son climat ont classée au premier rang parmi les plus renommées. A l'abri des vents du nord, bâtie sur un sol granitique sans poussière, sous un ciel d'une luminosité incomparable, d'une moyenne de température hivernale élevée (13°85), elle est le lieu de repos rêvé pour y effectuer un séjour proportionné aux jours de congé dont nous disposons... Ajaccio s'enorgueillit à juste titre d'être le berceau de Napoléon I^{er}; aussi le souvenir du grand empereur y est-il évoqué à chaque coin de rue.



Ajaccio.

TABLES des MATIÈRES PARUES EN 1930

PREMIÈRE TABLE : Récapitulation des articles par ordre d'insertion.

	Pages		Pages
JANVIER			
Au Personnel de la Compagnie.	1	L'entretien des voies ferrées par M. Ruffieux, Ingénieur en Chef attaché au Service Central de la Voie	39
Distinctions honorifiques : Légion d'honneur. — Médaille Militaire. — Citations à l'Ordre du Réseau. — Récompense honorifique pour acte de courage	3	La gare de Vénissieux-Triage, par M. Mauris, Inspecteur Général du Mouvement	45
Georges Clemenceau.	6	Les nouvelles Locomotives de Banlieue P. L. M. 242-AT, par M. Portal, Ingénieur Principal de la Traction	50
Les Locomotives électriques à grande vitesse de la Compagnie P. L. M., par M. Marcel Japiot, Ingénieur en Chef adjoint du Matériel et de la Traction	7	Une nouvelle rubrique du <i>Bulletin</i> : L'Hygiène, par le Docteur Henry Thierry, Médecin-Hygiéniste consultant de la Compagnie.	53
Les Machines à Statistique, par M. Bolle, Chef de la Comptabilité du Matériel et de la Traction.	10	Figures d'Agents P. L. M.	55
L'emploi du Dispatching-system sur le Réseau P. L. M., par MIM. Maignien et Barjot, Inspecteurs des Services Techniques de l'Exploitation.	16	Le Trafic du Réseau : Wagons chargés. — Parcours des locomotives	56
L'immobilisation des aiguilles manœuvrées à distance sous les véhicules. Une invention d'Agent P. L. M.	24	Revue Documentaire : Agrandissements et embellissements de la gare de Juan-les-Pins. — Éclairage par projecteurs de l'avant-gare de Paris. — La cité P. L. M. de Portes. — Transports par cadres	57
Le Trafic du Réseau : Wagons chargés. — Parcours des locomotives	27	Les gares fleuries.	60
Revue Documentaire : Le Côte d'Azur-Pullman-Express. — Crible mécanique à combustibles du dépôt de Laroche. — La Foire gastronomique de Dijon. — L'Exposition agricole d'automne à Lyon. — Une Soirée-Conférence contre la tuberculose à Nice. — Congrès de la Société Antiaécoolique des Agents de Chemins de fer. — Cinquième Salon de l'Association Artistique Cheminote de Nîmes. — Concours des Gares fleuries 1929.	28	Quelques idées de nos Éléves de l'École Supérieure du "Trafic" : Le Chemin de fer et l'Avion. — Les Chemins de fer et la T. S. F.	63
Du Fayet au Mont-Blanc.	31	En marge du destin, conte, par Dramach.	65
De quoi s'agit-il ? Conte.	34	Horticulture	67
Horticulture.	35	La Page de la Famille.	68
Curiosités de la Nature : Les anguilles et l'énigme de leur reproduction	35	Médaille d'Honneur des Chemins de Fer.	<i>Feuilles roses</i>
La Page de la Famille	36	Avancements en grade (Conseils des 24 janvier et 21 février 1930)	<i>Feuilles roses</i>
Allocations d'aide d'études accordées aux Agents pour l'instruction de leurs enfants	<i>Feuilles roses</i>		
Médaille d'Honneur des Chemins de fer	<i>Feuilles roses</i>		
Avancements en grade (Conseils des 8 novembre, 19 novembre, 12 décembre, 27 décembre)	<i>Feuilles roses</i>		
		MAI	
		Préface, par M. le Directeur Général de la Compagnie.	71
		La Compagnie P. L. M. en Algérie, par M. Jourdain, Directeur du Réseau P. L. M. algérien	72
		L'Algérie et le Réseau P. L. M. algérien, par M. Dambies, Inspecteur Divisionnaire de l'Exploitation	78
		Pierre-Joseph ou trente-neuf ans de captivité, par Paul Chack.	103
		Impressions d'Oranie, par Jérôme et Jean Tharaud.	111
		JUILLET	
		Distinctions honorifiques : Légion d'honneur. — Médaille Militaire. — Citations à l'Ordre du Réseau. — Actes de probité	117
		Les Résultats de notre Exercice 1929, par M. Louis Geoffroy, Contrôleur technique principal à la Direction	120

Le changement de service de mai 1930..	Pages 125
Trafic du Réseau : Vagons chargés. — Parcours des locomotives ..	127
Revue Documentaire : La traction électrique sur la ligne de Modane. — A propos de l'Assemblée générale de la Société des Agriculteurs de France. — Éclairage par projecteurs de l'horloge de la gare de Paris. — Le quadruplement des voies de Sens-Laroche. — Le Centre d'œuvres des Laumes-Alésia. — La XXII ^e Foire de Paris. — Le P. L. M. à l'Exposition de Liège ..	128
Deux cités P. L. M. ..	133
Figures d'Agents ..	134
Deux belles familles P. L. M. ..	135
L'Hygiène, par M. le Docteur Henry Thierry, Médecin-Hygiéniste consultant de la Compagnie P. L. M. ..	136
Dans les Sociétés d'Agents : Chez les Mutualistes. — Chez les Artistes. — Chez les Sportifs ..	139
A propos du Centenaire du Romanisme ..	144
Au Jardin ..	146
La Page de la Famille. ..	148
Médaille d'Honneur. — Distinctions honorifiques diverses ..	<i>Feuilles roses</i>
Avancements en grade (Conseils des 21 mars, 29 avril, 23 mai et 20 juin) ..	<i>Feuilles roses</i>
SEPTEMBRE	
Deux deuils P. L. M. ..	149
Distinctions honorifiques : Légion d'honneur. — Médaille Militaire. — Médaille d'or pour acte de courage. — Citations à l'Ordre du Réseau. — Actes de probité ..	150
Le quadruplement des voies entre Sens et Laroche, par M. Desaleux, Ingénieur en Chef du 2 ^e arrondissement de la Voie ..	151
Le Laboratoire de chimie de la Compagnie, par M. R. Petit, Sous-Chef du Laboratoire ..	155
La Foire-Exposition d'Oran, par M. Vitrine, Facteur aux écritures à Sidi-Bel-Abbès. ..	158
Trafic du Réseau P. L. M. ..	160
Revue Documentaire : Introduction du signal annonceur. — Nouveaux bâtiments du Service de la Voie. — Emploi des chariots automoteurs dans nos ateliers. — Notre participation aux Floralies Valenciennes ..	160
Figures d'Agents. ..	162
Dans nos nouvelles Cités. — A Villeneuve-Saint-Georges. ..	163
L'Hygiène, par M. le Docteur Henry Thierry, Médecin-Hygiéniste consultant de la Compagnie P. L. M. ..	164
Dans les Sociétés d'Agents : Chez les Mutualistes. — Chez les Sportifs ..	166
Septembre..., par Drabir ..	168
A propos de Centenaires ..	170
Au Jardin ..	174

La Pêche ..	Pages 175
Pour vous, Lectrices ..	176
Médaille d'honneur des Chemins de fer. — Distinctions honorifiques diverses ..	<i>Feuilles roses</i>
Avancements en grade (Conseils des 18 juillet, 8 août, 22 août) ..	<i>Feuilles roses</i>

NOVEMBRE

Distinctions honorifiques : Légion d'honneur. — Médaille militaire. — Récompenses honorifiques pour actes de courage et de dévouement. — Citations à l'Ordre du Réseau. — Actes de probité. ..	178
La mise à deux voies du souterrain de la Croix-de-l'Orme, par M. Bouvet, Ingénieur en Chef du 11 ^e arrondissement de la Voie. ..	180
Une initiative P. L. M. en faveur de l'agriculture nationale. ..	183
Trafic du Réseau P. L. M. ..	185
Revue documentaire : Mise en service d'une locomotive à haute pression. — Projet de resserrement du block entre Paris et Dijon. — Le changement de service au 5 octobre. — Concours d'apprentis. — L'Exposition agricole et florale de Lyon. — Une date ferroviaire : la onzième session du Congrès International des Chemins de fer. ..	185
L'Hygiène, par M. le Docteur Henry Thierry, Médecin-Hygiéniste consultant de la Compagnie P. L. M. ..	189
Frédéric Mistral. ..	191
En marge du métier :	
Arts. — La Société Artistique et Littéraire des Agents de la Compagnie P. L. M. — Chez les musiciens de Dijon et de Saint-Etienne ..	193
Sports. — L'activité sportive sur le Réseau. — De l'utilité du sport. ..	194
Excursions. — Pendant vos congés d'hiver, visitez la Corse. ..	195
Jardinage. — Le Coryneum. — Attention à votre provision de légumes pour l'hiver. ..	196
Pêche. — La pêche à la perche (<i>suite</i>) ..	197
T. S. F. — Petite histoire de la télégraphie sans fil : Les Origines. — Quelques conseils pratiques aux sans-filistes. ..	198
Cinéma. — A Propos du nouveau film : « Tonnerre » ..	199
Pour vous, Lectrices : Premiers frimas. — Propos du gastronome. ..	200
Tables des matières parues en 1930. ..	
Première table. ..	201
Deuxième table. ..	203
Distinctions honorifiques diverses ..	<i>Feuilles roses</i>
Avancements en grade (Conseils des 19 septembre, 10 et 24 octobre 1930). ..	<i>Feuilles roses</i>
Table spéciale des matières parues dans les feuilles roses en 1930. ..	<i>Feuilles roses</i>
<i>(Numéro contenant en hors-texte une photographie du confluent du Rhône et de la Durance, synthèse de l'inspiration mistralienne.)</i>	

DEUXIÈME TABLE

Répertoire analytique et alphabétique des matières.

A

AGENTS. Figures d'Agents P. L. M., pp. 55, 134, 162.
 — Voir Aiguilles.
 — Voir Artistes.
 — Voir Idées.
 — Voir Familles.
 — Voir Mutualistes.
 — Voir Sportifs.

AGRICULTURE. Voir Assemblées; voir Initiative.

— Horticulture, p. 35.

— Au Jardin, pp. 146, 174, 196.

AIGUILLES. L'immobilisation des aiguilles manœuvrées à distance sous les véhicules. Une invention d'Agent P. L. M., p. 24.

ALGÉRIE. Préface par M. le Directeur Général de la Compagnie, p. 71.

— La Compagnie P. L. M. en Algérie, par M. Jourdain, Directeur du Réseau P. L. M. algérien, p. 72.

— L'Algérie et le Réseau P. L. M. algérien, par M. Dambies, Inspecteur Divisionnaire de l'Exploitation, p. 78.

— Pierre-Joseph ou trente-neuf ans de captivité, par Paul Chack, p. 103.

— Impressions d'Oranie, par Jérôme et Jean Tharaud, p. 111.

ANNÉE 1929. Voir Résultats.

ANTIALCOOLISME. Voir Assemblées.

ARTISTES. Dans les Sociétés d'Agents : chez les artistes, p. 139; voir En marge du métier.

ASSEMBLÉES. La Foire gastronomique de Dijon, p. 28. L'Exposition agricole d'autonne à Lyon, p. 28. Une Soirée-Conférence contre la tuberculose à Nice, p. 28. Congrès de la Société antialcoolique des Agents de Chemins de fer, p. 28. Cinquième Salon de l'Association artistique cheminote de Nîmes, p. 28.

— A propos de l'Assemblée générale de la Société des Agriculteurs de France, p. 128.

— La XXII^e Foire de Paris, p. 128.

— Le P. L. M. à l'Exposition de Liège, p. 128.

— La Foire-Exposition d'Oran, p. 158.

— Notre participation aux Florales Valenciennoises, p. 161.

— Le Congrès de Madrid, p. 188.

ATELIERS. Voir Chariots.

AUTEURS. Barjot, p. 16. — Bolle, p. 10.

— Bouvet, p. 180. — Camus, p. 167. —

Paul Chack, p. 103. — Dambies, p. 78.

— Delaruelle, p. 64. — Desaleux, p. 151.

— Drabir, p. 168. — Dramach, p. 65. —

— Fred, p. 34. — Dr Fredet, p. 53. —

— Geoffroy (Louis), p. 120. — Hascoët,

p. 62. — Hermine C., pp. 36, 68, 148,

176. — J. R., p. 144. — Japiot, p. 7.

— Jouglas, p. 173. — Jourdain, p. 72. —

Lavocat, p. 31. — Loubet, pp. 35, 67.

— Magnin, p. 62. — Maignien, p. 16. —

Mauris, p. 45. — Morard, p. 160. —

Moulinot, pp. 147, 174. — Nourry, p. 170.

— Paris H., p. 147. — Petit, p. 155. —

Portal, p. 50. — Reynard, pp. 145, 191. —

Ruffeux, p. 39. — Tacussel, p. 57. —

Jérôme et Jean Tharaud, p. 111. —

Dr Henry Thierry, pp. 53, 136, 164, 189.

— Vitrine, p. 158. — Vuillemot, p. 64.

AVANCEMENTS EN GRADE. Voir

Table spéciale des feuilles roses.

AVIATION. Voir Idées; voir Mont-Blanc.

AVIS. Au Personnel de la Compagnie, p. 1.

B

BARJOT. Voir Auteurs.

BATIMENTS. Nouveaux bâtiments du Service de la Voie, p. 161.

BLOCK-SYSTEM. Le resserrement du block-system, p. 186.

BOLLE. Voir Auteurs.

BOUVET. Voir Auteurs.

C

CADRES. Transports par cadres, p. 57.

CENTENAIRE. Voir Romantisme.

— A propos de Centenaires, p. 170.

— Voir Mistral.

CHACK (Paul). Voir Auteurs.

CHARIOTS. Emploi des chariots automoteurs dans nos ateliers, p. 161.

CINÉMA. Voir En marge du métier.

CITATIONS A L'ORDRE DU RÉSEAU. Voir Distinctions honorifiques.

CITÉS. La Cité P. L. M. de Portes, p. 57.

— Voir Œuvres.

— Deux Cités P. L. M., p. 133.

— Dans nos nouvelles Cités, p. 163.

CLEMENCEAU (Georges), p. 6.

COMBUSTIBLES. Crible mécanique à combustibles du dépôt de Laroche, p. 28. CONCOURS. Concours des gares fleuries 1929, pp. 28, 60.

CORSE. Voir En marge du métier.

COTE D'AZUR-PULLMAN-EXPRESS. Voir Trains.

CRIBLE. Voir Combustibles.

D

DAMBIES. Voir Auteurs.

DÉPOT. Voir Combustibles.

DESALEUX. Voir Auteurs.

DEUILS. Deux deuils P. L. M., p. 149; voir aussi pp. 6 et 177.

DISPATCHING-SYSTEM. L'emploi du dispatching-system sur le Réseau P. L. M., par MM. Maignien et Barjot, Inspecteurs des Services techniques de l'Exploitation, p. 16.

DISTINCTIONS HONORIFIQUES. Légion d'honneur. — Médaille Militaire. — Citations à l'Ordre du Réseau. — Récompenses honorifiques pour actes de courage, pp. 3, 37, 117, 150, 178.

DISTINCTIONS HONORIFIQUES DIVERSES. Voir Table spéciale des feuilles roses.

DRABIR. Voir Auteurs.

DRAMACH. Voir Auteurs.

E

ÉCLAIRAGE. Éclairage par projecteurs de l'avant-gare de Paris, p. 57.

— Éclairage par projecteurs de l'horloge de la gare de Paris, p. 128.

ÉLECTRIFICATION. Voir Locomotives. — La traction électrique sur la ligne de Modane, p. 128.

ENFANTS. Voir Hygiène; voir Page de la famille.

EN MARGE DU MÉTIER : Arts. — La Société Artistique et Littéraire des Agents de la Compagnie P. L. M. — Chez les Musiciens de Dijon et de Saint-Etienne, p. 193.

— Sports. — L'activité sportive sur le Réseau. — De l'utilité du sport, p. 194.

EN MARGE DU MÉTIER (suite) :

- *Excursions.* — Pendant vos congés d'hiver, visitez la Corse, p. 195.
 - *Jardinage.* — Le Coryneum. — Attention à votre provision de légumes pour l'hiver, p. 196.
 - *Pêche.* — La pêche à la perche (*suite*) ; voir Pêche.
 - *T. S. F.* — Petite histoire de la télégraphie sans fil : les Origines. — Quelques conseils pratiques aux sans-filistes, p. 198.
 - *Cinéma.* — A propos du nouveau film « Tonnerre », p. 199.
- ENTRETIEN.** Voir Voies.
- EXCURSIONS.** Voir En marge du métier.
- EXPOSITION.** Voir Assemblées.

F

- FAMILLE.** Page de la famille, pp. 36, 68, 148.
- Deux belles familles P. L. M., p. 135.
- Pour vous, Lectrices, pp. 176, 200.

FIGURES. Voir Agents.

FLORALIES. Voir Assemblées.

FOIRE. Voir Assemblées.

FRED. Voir Auteurs.

G

GARES. Voir Concours.

- La gare de Vénissieux-Triage, par M. Mauris, Inspecteur général du Mouvement, p. 45.
- Voir Éclairage.

- Agrandissements et embellissements de la gare de Juan-les-Pins, p. 57.

GEOFFROY (Louis). Voir Auteurs.

H

- HORAIRES.** Le changement de service de mai 1930, p. 125.
- Le service d'hiver, p. 186.

HORTICULTURE. Voir Agriculture.

- HYGIÈNE.** L'Hygiène, par le Dr Henry Thierry, Médecin-Hygiéniste consultant de la Compagnie, pp. 53, 135, 164, 189.

I

- IDÉES.** Quelques idées d'Agents, élèves de l'École supérieure du Trafic : Le Chemin de fer et l'Avion. — Les Chemins de fer et la T. S. F., p. 63.

INITIATIVE. Une initiative P. L. M. en faveur de l'agriculture nationale.

INVENTION. Voir Aiguilles.

J

JAPIOT. Voir Auteurs.

JARDIN. Voir Agriculture.

JOURDAIN. Voir Auteurs.

L

LABORATOIRE. Le Laboratoire de chimie de la Compagnie, par M. R. Petit, Sous-Chef du Laboratoire de chimie, p. 155.

LÉGION D'HONNEUR. Voir Distinctions honorifiques.

LOCOMOTIVES. Les locomotives électriques à grande vitesse de la Compagnie P. L. M., par M. Marcel Japiot, Ingénieur en Chef adjoint du Matériel et de la Traction, p. 7.

- Les nouvelles locomotives de banlieue P. L. M. 242-AT, par M. Portal, Ingénieur Principal de la Traction, p. 50.
- Mise en service d'une locomotive à haute pression, p. 185.

M

MACHINES. Les machines à statistique, par M. Bolle, Chef de la Comptabilité du Matériel et de la Traction, p. 10.

MAIGNIEN. Voir Auteurs.

MÉDAILLE D'HONNEUR DES CHEMINS DE FER. Voir Table spéciale des feuilles roses.

MÉDAILLE MILITAIRE. Voir Distinctions honorifiques.

MISTRAL. A propos du récent Centenaire de Mistral, p. 191.

MONT-BLANC. Du Fayet au Mont-Blanc, p. 31.

MUSICIENS. Voir En marge du métier.

MUTUALISTES. Dans les Sociétés d'Agents : Chez les Mutualistes, pp. 139, 166.

O

ŒUVRES. Le Centre d'Œuvres des Laumes-Alésia, p. 128.

P

PÊCHE. Curiosités de la Nature : Les anguilles et l'énigme de leur reproduction, p. 35.

- La Pêche, pp. 175, 197.

PERSONNEL. Voir Avis.

PORTAL. Voir Auteurs.

Q

QUADRUPLEMENT. Voir Voies.

R

RÉCOMPENSES honorifiques pour actes de courage et de dévouement. Voir Distinctions honorifiques.

RÉSULTATS. Les résultats de notre Exercice 1929, par M. Louis Geoffroy, Contrôleur technique principal à la Direction, p. 120.

ROMANTISME. A propos du Centenaire du Romantisme, p. 144.

RUFFIEUX. Voir Auteurs.

S

SALON. Voir Assemblées.

SIGNAL. Introduction du signal annonciateur, p. 161.

SOCIÉTÉS. Voir Mutualistes, Artistes, Sportifs.

SOUTERRAIN. La mise à deux voies du souterrain de La Croix-de-l'Orme, par M. Bouvet, Ingénieur en Chef du 11^e arrondissement de la Voie, p. 180.

SPORTIFS. Dans les Sociétés d'Agents : Chez les Sportifs, pp. 139, 166, 194.

STATISTIQUE. Voir Machines.

T

THARAUD (Jérôme et Jean). Voir Auteurs.

Dr THIERRY (Henry). Voir Hygiène.

TRACTION. Voir Électrification.

TRAFIC. Le trafic du Réseau : wagons chargés. — Parcours des locomotives, pp. 27, 56, 127, 160, 185.

TRAINS. Revue documentaire : Le Côte d'Azur-Pullman-Express, p. 28.

TRIAGE. Voir Gares.

TUBERCULOSE. Voir Assemblées.

T. S. F. Voir Idées.

V

VOIES. L'entretien des voies ferrées, par M. Ruffieux, Ingénieur en Chef attaché au Service central de la Voie, p. 39.

- Le quadruplement des voies de Sens-La-roche, p. 128.

- Le quadruplement des voies entre Sens et Laroche, par M. Desaleux, Ingénieur en Chef du 2^e arrondissement de la Voie, p. 151.

DISTINCTIONS HONORIFIQUES DIVERSES

Les distinctions honorifiques suivantes sont venues à la connaissance du Bulletin :

COMICE AGRICOLE DE L'ARRONDISSEMENT DE COSNE

Concours des jardins potagers :

La Médaille de bronze argenté a été conférée à :

MM. EGLEY, Chef de gare à Cosne.
LIGER, Sous-Chef de gare à Cosne.

Concours des jardins ouvriers :

La Médaille de bronze a été décernée à :
MM. BARDIN, Lampiste appareilleur, à Cosne.
COURTINE, Manœuvre spécialisé, à Cosne.

Concours des produits divers :

La Médaille de vermeil a été décernée à :
M. COURTINE, Manœuvre spécialisé, à Cosne.
La Médaille d'argent a été décernée à :
M. GUILLEMIN, Aiguilleur de 2^e classe, à Cosne.

AVANCEMENTS EN GRADE (1)

(Personnel relevant directement du Conseil d'Administration.)

Par décision du Conseil d'Administration en date du 19 septembre 1930, ont été nommés ou promus :

SECRETARIAT DE LA COMPAGNIE

Chef de bureau de 2^e classe : M. Henno
Emile.
Expéditionnaire : M. Laget Jean.

COMPTABILITÉ GÉNÉRALE ET FINANCES

Chef de Division de 2^e classe : M. Droin
René.
Caisier principal adjoint : M. Bory Jean.
Caisier central adjoint : M. Voges Gaston.
Inspecteur de 2^e classe : M. Simonet Lucien.
Chef de bureau de 2^e classe : M. Thalliez
Charles.
Attaché (Echelle 12) : M. Barbot Jacques.
Employé : M. Brouillard Michel.

EXPLOITATION

Service central.
Inspecteur principal adjoint : à Paris,
M. Malatier Henri; à Rabat, M. Loubet
Claude (Paris).

RÉSEAU MÉTROPOLITAIN

Chef de bureau de 1^{re} classe : à Paris,
M. Dubéros Paul.
Sous-Chef de bureau de 1^{re} classe : à Paris,
M. Laneyrie Louis.
Sous-Chef de bureau de 2^e classe : à Paris,
M. Cochet Léon.
Contrôleur technique principal : à Paris,
M. Mayery Paul.
Chef de groupe : à Paris, MM. Frilley
Georges; Forestier Robert.
Rédacteur principal : à Paris, M. Dessert
France.
Contrôleur du Service électrique : à Paris,
MM. Malavas André; Pelloux Georges;
Cognel Jean-Baptiste; Deguy Fernand
(Le Puy).
Employé principal : à Paris, M. Gaucher
Marcel.
Employée principale : à Paris, M^{me} Guettier
Louise.
Employé : à Paris, MM. Chabal Robert;
Grare Henri; Amargier Henri.

Employée : à Paris, M^{me} Bachmann Mar-
guerite.

Surveillant principal du Service électrique :
à Paris, MM. Gaichard André; Lanniot
René; Cornet Maurice; Barros Jean;
Toussaint Marius; à Dijon, M. Bernard
Louis; à Lyon, M. Dupont René (Paris).
Expéditionnaire : à Paris, MM. Chabalter
Raoul (Lyon-Vaise); Pons Roger (Bercy);
Hubac Etienne (Mâcon); Jourdan Emile
(Montargis); Gadoud Charles (Lyon-
Brotteaux); Coudert Alfred (Melun);
Desblaches Hector (Bercy); Déjoux René.
Surveillant du Service électrique : à Paris,
MM. Chamboredon Paul (Nevers); Petot
Henri (Lozanne); François Eugène (Gien);
Carret Joannès (Lyon-Brotteaux).

Services régionaux.

Chef de gare principal hors classe : à Bercy,
M. Landy Léon.
Inspecteur divisionnaire de 2^e classe : à
Mâcon, M. Grandjean Joseph (Mont-
béliard).

(1) Le seul grade indiqué est le grade nouveau. L'ancienne résidence (entre parenthèses), n'est donnée que dans le cas où elle diffère de la nouvelle.

Chef de gare principal de 1^{re} classe : à Nîmes P. V., M. *Sayerle* Fernand (Alès).
Inspecteur de 1^{re} classe : à Montbéliard, M. *Tourlet* René (Annemasse).

Chef de gare principal de 2^e classe : à Alès, M. *Voitoux* Auguste (Nîmes G. V.).

Inspecteur de 2^e classe : à Annemasse, M. *Anger* René (Avignon).

Chef de gare de 1^{re} classe (adjoint) : à Bercy, M. *Houin* Lucien (Saint-Etienne-Châteaux); à Villeneuve-Saint-Georges-Triage, M. *Furet* Auguste (Clermont-Ferrand).

Chef de gare de 2^e classe : à Saint-Jean-de-Maurienne, M. *Paties* Henri (Alès).

Chef de gare de 2^e classe (adjoint) : à Clermont-Ferrand, M. *Portail* Joseph (Riom); à Saint-Etienne-Châteaux, M. *Blanc* François (Bellegarde-Ain).

Sous-Chef de gare principal : à Bellegarde (Ain); M. *Bonnafox* Louis (Avignon).

Chef de gare de 3^e classe : à Lieusaint-Moissy, M. *Brossard* Francis (Nevers); à Fourchambault, M. *Jouvet* Victor (Nevers); à Tarare, M. *Fabre* Philippe (Laroche-Migennes); à La Levade, M. *Rouquier* Marie (Vergèze-Codognan); à La Cluse, M. *Ruffier* Auguste (Bellegarde-Ain).

Chef de groupe : à Lyon-Centre, M. *Lafont* Paul; à Saint-Etienne-Centre, M. *Daniel* Achille.

Sous-Chef de gare de 1^{re} classe : à Avignon, M. *Espinasse* Antoine (Nîmes P. V.); à Nîmes P. V., M. *Courtois* André (Nîmes G. V.); à Bellegarde (Ain), M. *Billirat* Georges.

Contrôleur du Service électrique : à Dijon-Centre, M. *Clain* Roger (Malesherbes); à Valence-Centre, M. *Montchaud* Paul; à Nîmes, M. *Verrel* Albert (Lons-le-Saunier).

Sous-Chef de gare de 2^e classe : à Nevers, MM. *Cognie* Lazare (Givors); *Guillemain* Emile (Montchanin); à Besançon-Viotte, M. *Girard* Régis (Lons-le-Saunier); à Nîmes P. V., M. *Navel* Hippolyte (Lyon-Guillotière); à Bellegarde (Ain), M. *Dévoré* Auguste (Culoz).

Chef de gare de 4^e classe : à La Ferté-Alais, M. *Paquet* Jean (Fontainebleau-Avon); à Ambert, M. *Ganne* Marien (Vichy); à Darsac, M. *Amit* Eugène (Rognac).

Employé principal : à Paris-Centre, M. *Léglise* Maurice; à Saint-Etienne-Centre, MM. *Vinès* Pierre (Chambéry-Centre); *Paulet* Joseph.

Sous-Chef de bureau de gare : à Lyon-Perrache-1, M. *Boutx* Jacques.

Intérimaire de 1^{re} classe : à Valence, M. *Rochon* Gaston (Corbeil-Essonnes).

Contrôleur adjoint du Service électrique : à Brunoy, M. *Mathiey* Alexandre (Perrigny).

Sous-Chef de gare de 3^e classe : à Vichy, M. *Besson* Charles (Langogne); à Marseille-Saint-Charles, M. *Reinier* Joseph (Marseille-Blancarde).

Employé : à Lyon-Centre, M. *Bonnet* Georges (Villefranche-sur-Saône); à Clermont-Ferrand-Centre, M. *Briot* Marie (Saint-Etienne-Centre); M. *Olier* Georges; à Valence-Centre, M. *Lombard* Paul (Tarascon).

Facteur-Chef : à Corbeil-Essonnes, M. *Lautrey* Georges (Villeneuve-Saint-Georges); à Fontainebleau-Avon, M. *Gueffier* Emile (Melun).

Commis principal : à Villeneuve-Saint-Georges-Triage, M. *Hugot* Ferdinand (Montereau); à Avallon, M. *Boisjardin* Emile (La Charité); à Lyon-Vaise, M. *Vidal* Maurice; à Toulon, M. *Collombon* Séraphin (Les Arcs); à Romans-Bourg-de-Péage, M. *Dessaux* Maurice.

Chef de gare de 5^e classe : à Saint-Julien-Clénay, M. *Rozey* Paul (Dijon-Ville); à Vendranges-Saint-Priest, M. *Gacon* Jean (Saint-Etienne-Châteaux); à Mornières, M. *Fréty* Louis (Mauves-Ardèche); à Aoste, M. *Chevalier* Albert (Doussard).
Chef lampiste principal : à Lyon-Vaise, M. *Granet* Eugène.

Receveur de 1^{re} classe aux billets : à Paris, M. *Ottaviani* Pascal; à Lyon-Perrache-1, M. *Mérit* Félix.

Commis de 1^{re} classe : à Bercy, M. *Klinger* André (Menncy); à Sens, M. *Grelier* Gaston (Villeneuve-St-Georges-Triage); à La Charité, M. *Louessard* Auguste (Avallon); à Lyon-Vaise, M. *Martinot* Jules (Lyon-Brotteaux); à Avignon, M. *Anfard* Gualbert (Pont-d'Avignon); à Tarascon, M. *Galtier* René (Le Teil); à Romans-Bourg-de-Péage, M. *Deschamps* Eugène; à Ambérieu, M. *Lamary* Marius (Modane);

à Saint-Beron, M. *Brugère* Claudius (Oyonnax).

Chef de gare de 6^e classe : à La Brosse, M. *Soule* Auguste (Boigneville); à Saint-Julien-sur-Reyssouze, M. *Bernard* Jean (Belleville-sur-Saône); à Diou, M. *Laurent* Jean (Olliergues); à Saint-Maurice-Châteauf, M. *Dumontel* Louis (Vendranges-Saint-Priest); à Pont-de-Lignon, M. *Poulard* Jean (Saint-Germain-l'Espérance); à Mauves (Ardèche), M. *Luyton* Raoul (Andancette); à Robion, M. *Sorbier* André (Mérindol); à Gagnières, M. *Barbut* Jean (Bessèges); à Saint-Paul-les-Romans, M. *Vigne* Auguste (Garagne); à Doussard, M. *Pellet-Doyen* Fernand (La Roche-sur-Foron); à Grésy-sur-Aix, M. *Bouveyron* Marie (Saint-Jorioz).

Intérimaire de 2^e classe : à Cercy-la-Tour, M. *Signoret* Jacques (Avallon); à Beaune, M. *Grosjean* Jules (Chaussin); à Saint-Etienne-Châteaux, M. *Diversy* Jean (Sainte-Foy-l'Argentière); à Grenoble, M. *Grumel* Gaston (Voiron).

Chef de station : à Montgesoye, M. *Baron* Paul (Sainte-Croix).

Expéditionnaire : à Paris-Centre, M. *Bonot* Louis (Tournus); à Nevers-Centre, M. *Costé* Paul (Véniissieux); à Clermont-Ferrand-Centre, M. *Roch* Georges (La Voulte-sur-Rhône); à Saint-Etienne-Centre, M. *Mardelaine* Edmond (Terre-noire).

Chef de manœuvres : à Dôle-Ville, M. *Boyaux* Louis (Dijon-Ville); à Saint-Germain-des-Fossés, M. *Pelletier* Blaise; à Sète, M. *Granier* Victor (Montpellier).
Chef aiguilleur : à Nîmes P. V., M. *Aurillon* Armand.

Receveur de 2^e classe aux billets : à Paris, M. *Houzé* Lucien (Sens); à Lyon-Perrache-1, M. *Exbrayat* Marcel.

Commis de 2^e classe : à Villeneuve-Saint-Georges-Triage, M. *Perreux* Ismaël (Charenton); à Avallon, M. *Depardieu* Louis (Bléneau); à Montchanin, M. *Petitjean* Antoine; à Audincourt, M. *Truillot* Emile (Héricourt); à Lyon-Brotteaux, M. *Ruitet* Jean-Marie (Lyon-Guillotière); à Pont-d'Avignon, M. *Berlet* Edmond; à Modane, MM. *Boutier* Marcel; *Durand* Jacques (Paris).

Commise de 2^e classe : à Mâcon, Mme *Dessoly* Elise; à Marseille-Saint-Charles, Mme *Lhéron* Madeleine.

Facteur enregistrant : à Mennecy, M. *Saou* Léopold (Moret-les-Sablons); à Villeneuve-Saint-Georges, M. *Tardy* Pierre (Villeneuve-Saint-Georges-Triage); à Boigneville, M. *Légitonnet* Gustave (Laroche-Migennes); à Avallon, M. *Poulin* Jean (Dracy-Saint-Loup); à Belleville-sur-Saône, M. *Chavrier* Séraphin (Chazay-Marcilly); à Olliergues, M. *Garde* Léon (Sarlièvre-Cournon); à La Chapelle-Laurent, M. *Vernède* Etienne (Courpière); à Saint-Germain-l'Espinasse, M. *Assézat* Louis (Saint-Etienne-Pont-de-l'Ane); à Sainte-Foy-l'Argentière, M. *Bayon* Jean (Montbrison); à Andancette, M. *Bret* Joseph (Vernosc-les-Annonay); à Métrindol, M. *Eschalter* Auguste (Montélimar); à Sorgues-Châteauneuf-du-Pape, M. *Meffre* René (La Chapelle-Laurent); à Bessèges, M. *Rouvier* Fernand; à Saint-Paul-le-Jeune, M. *Bouschet* Félix (le Vigan); à Valergues-Lansargues, M. *Planchon* Clément (Lunel); à Saint-Auban, M. *Mathieu* Emile (Peyruis-les-Mées); à Luc-la-Croix-Haute, M. *Aguillon* Paul (Luc-en-Diois); à Oyonnax, M. *Huissoud* Joseph; à Ugine, M. *Rigaud* Edmond (Saint-Beron).

Chef de train : à Laroche-Migennes, MM. *Bruchard* Félix; *Tissot* Pierre; *Marion* Elic; *Poulicet* Norbert; à Villeneuve-Saint-Georges-Triage, M. *Paillot* Henri; à Montchanin, M. *Gauthey* Louis; à Nevers, M. *Pouvel* François; à Chagny, M. *Desloire* Philippe (Cosne); M. *Jotte* Oscar (Autun); à Besançon, MM. *Gavignet* Marius; *Petite* Auguste; *Mutin* Pierre (Chalon-sur-Saône); à Dijon, MM. *Bornier* Claude; *Labourbe* Basile; *Martin-Gousset* René; *Quérat* Georges; *Régnier* Maurice; à Dôle, M. *Boillot-Corneux* Georges (Mouchard); à Gray, M. *Potier* Honoré; à Lons-le-Saulnier, M. *Bulabois* Marie; à Badan-Triage, M. *Gaillard* Pierre; à Lyon-Guillotière, MM. *Tissot* Joseph; *Billard* Jean; *Chervet* Jean; à Lyon-Perrache-1, MM. *Dombe* Eugène; *Durand* Henri; *Dufreite* Benoît; *Martel* Louis; *Poincelot* Félix; à Firminy, M. *Julien* Jean (Saint-Etienne-Châteaueux); à Roanne, M. *Alaix* Jean; au Teil,

MM. *Fermont* Léon; *Testard* Clément; *Gaigon* Marius (Portes-Triage); à Valence, MM. *Buffat* Marceau; *Pommarel* Paul; *Tabardel* Albert; à Alès, M. *Baldy* Cyprien; à Lunel, M. *Brès* Louis; à Nîmes, M. *Fabre* Jean; à Sète, M. *Sempère* Marcel (Nîmes); à Bellegarde (Ain) M. *Trépier* Georges; à Morez, M. *Lapierre* Marie (Chambéry-Challes-les-Eaux).

MATÉRIEL ET TRACTION

Service central.

Chef adjoint de la division de la Comptabilité : à Paris, M. *Démelin* Jules.
Sous-Chef de division (Comptabilité) : à Paris, M. *Lepage* Frédéric.
Inspecteur divisionnaire de 1^{re} classe : à Paris, M. *Longuet* Georges.
Chef de bureau principal de 2^e classe : à Paris, M. *Couperet* Maurice (Oullins).
Chef de bureau de 2^e classe : à Oullins, M. *Eyzac* Firmin.

Sous-Chef de bureau de 1^{re} classe : à Oullins, M. *Mouchot* Léon.
Sous-Chef de bureau de 2^e classe : à Oullins, M. *Végnant* Pierre.
Chef de groupe : à Paris, M. *Fresnais* Paul.
Employé principal : à Paris, M. *Moret* René.
Employé : à Paris, M. *Giamésini* Auguste; à Villeneuve-Saint-Georges, M. *Simon* Raoul (Paris).
Aide-Contrôleur technique : à Saint-Etienne, M. *Rocher* Julien; à Maubeuge, M. *Grimond* René (Clermont-Ferrand).
Expéditionnaire : à Ambérieu, M. *Tillier* Charles (Pont-de-l'Ane).

MATÉRIEL

Service central

Employé principal : à Paris, M. *Linard* Augustin (Villeneuve-Saint-Georges).

Services régionaux.

Inspecteur divisionnaire de 2^e classe : à Oullins, MM. *Ecuier* Louis, *Colet* Jean.
Inspecteur de 1^{re} classe : à Oullins, MM. *Brunet* François, *Massol* François; à Arles, MM. *Abras* Auguste; *Ravoire* Maurice.
Contremaître 1^{re} catégorie : à Villeneuve-Saint-Georges, MM. *Bourgeois* Emile; *Echavidre* Ernest; à Arles, M. *Jougla*

François; à Marseille, M. *Roux* Paul (la Capelette).
Employé : à Villeneuve-Saint-Georges, M. *Lagarde* Eugène (Courbessac).
Agent technique : à Arles, M. *Dupuis* Théodore.

APPROVISIONNEMENTS

Contrôleur technique principal : à Pont-de-l'Ane : M. *Gilly* Edouard.
Chef de groupe : à Paris, M. *Bouvier* Joseph (Villeneuve-Saint-Georges-Prairie); à Villeneuve-Saint-Georges-Prairie, M. *Jensel*.
Chef de rayon : à Villeneuve-Saint-Georges-Prairie, M. *Roux* Maximilien (Villeneuve-Saint-Georges).
Distributeur : à Villeneuve-Saint-Georges-Prairie, M. *Philippeau* René.

TRACTION

Services régionaux.

Chef de bureau de 1^{re} classe : à Dijon, M. *Arnold* Eugène (Chambéry).
Chef de bureau de 2^e classe : à Chambéry, M. *Gris* Henri (Lyon).
Chef de dépôt de 2^e classe : à Saint-Gervais-les-Bains-Le Fayet, M. *Brunet* Joanny.
Sous-Chef de bureau de 1^{re} classe : à Lyon, M. *Aubrée* Charles (Nevers).
Sous-Chef de bureau de 2^e classe : à Nevers, M. *Bourles* Félix (Nîmes).
Chef-Mécanicien : à Paris, M. *Verdilhac* Antoine (Nîmes).
Chef de Groupe : à Nîmes, M. *Sapin* Antoine (Saint-Etienne); au Teil, M. *Delaigue* Etienne.
Chef de réserve : à Orange, M. *Theureau* Henri (Montchanin); à Toulon, M. *Brachet* Armand (Grenoble).
Sous-Chef de magasin des combustibles : à Avignon, M. *Mournier* Paul (Miramas).
Garde-Magasin des combustibles : à Roanne, M. *Galopin* Louis (Nevers).
Contremaître adjoint (ouvriers) : à Laroche, M. *Merlet* Camille (Les Laumes).
Employé principal : au Teil, M. *Béal* Georges.
Chef distributeur : à Chambéry, M. *Falque* Gaston (Ambérieu).
Expéditionnaire : à Dôle, M. *Melot* Marie.
Mécanicien de route : à Lons-le-Saulnier, M. *Bouweret* Georges (Auxonne); à Cluny, M. *Celle* Jean; à Rive-de-Gier, M. *Cour* Benjamin (Sembadel).

Elève-Mécanicien : à Villeneuve, M. *Gailliot Ernest*; à Portes, M. *Rognon Albert*; à Badan, M. *Laffont Emile*; à Pont-de-l'Anc, M. *Reynaud Joseph* (Saint-Etienne); à Sembadel, M. *Caran Alphonse* (Langeac). Mécanicien de manœuvres : à Chagny, M. *Gaillard François* (Moulins).

VOIE

Service central.

Chef de bureau de 1^{re} classe : à Paris, M. *Gallet Philippe*.
 Inspecteur de 2^e classe : à Paris, M. *Rosset Gaston* (Lyon); M. *Mathieu Cyrille* (Rosny).
 Sous-Chef de bureau de 1^{re} classe : à Saulon, M. *Pontarlier Georges* (Clermont-Ferrand).
 Dessinateur principal : à Paris, M. *Boulté Alexandre*.

Services régionaux.

Ingénieur : à Valence, M. *Quéron* (Léon); à Nevers, M. *Ducamin* (Albéric).
 Chef de district principal : à Montereau, M. *Latiale Paul* (Breil).
 Sous-Chef de bureau de 2^e classe : à Dijon, M. *Naigeon Georges*.

DIRECTION

Sous-Chef de bureau de 2^e classe : à Alger, M. *Motta Georges*.

EXPLOITATION

Service central.

Chef du Contrôle des recettes et de la statistique : à Alger, M. *Philippon Louis*.
 Chef de bureau de 2^e classe : à Alger, M. *Guignonnet Paul*.
 Sous-Chef de bureau de 2^e classe : à Alger, M. *Coulliaud-Maisonneuve* (Relizane).

Dessinateur principal : à Valence, M. *Columb* (Henri).

Chef de groupe : à Dijon, M. *Lacoste Georges*; à Avignon, M. *Pitras Alexandre*.

Dessinateur-projeteur de 1^{re} classe : à Valence, M. *Monier Paul* (Lyon); M. *Chety-net Jean*.

Dessinateur-projeteur de 2^e classe : à Lyon, M. *Desbat Claude*.

Employé principal : à Dijon, M. *Rollet Claude*.

Attaché (Echelle 8) : à Moulins, M. *Rivet Gaston*.

Employé : à Lyon, M. *Bila François* (Réseau Etat).

Attaché (Echelle 7) : à Pontarlier, M. *Sassard René*.

Surveillant principal de la voie : à Auxerre, M. *Cornu Louis* (Gimouille).

Expéditionnaire : à Annemasse, M. *Charmot Pierre*.

Surveillant du Service électrique : aux Laumes, M. *Rosignol Roland* (Chambéry).

Surveillant principal de travaux : à Paris, M. *Pessin Edme*.

Chef de canton principal : à Gimouille, M.

Bonnot Louis (Le Creusot); à Vichy, M. *Reignat Jean*.

RÉSEAU ALGÉRIEN

Services régionaux.

Sous-Chef de bureau de 2^e classe : à l'Inspection principale d'Oran, M. *Barbar Djilali*.

Chef de gare de 3^e classe : à Relizane, M. *Prieur Désiré* (Agha).

Sous-Chef de gare de 3^e classe : à Oran-Marne, M. *Peri Paul* (Boghari); à Oran, M. *Berlebach Charles* (Boghari).

Chef de gare de 6^e classe : à Oued-Chouly, M. *Bethoy Louis* (Oued-Riou).

Intérimaire de 2^e classe : à Boghari, M.

Kress Edouard (Saint-Denis-du-Sig).

Facteur enregistreur : à Miliana-Margueritte, M. *Galliard René* (Alger); à Orléansville,

CONSTRUCTION

Service central.

Chef de bureau principal de 2^e classe : à Paris, M. *Gaillaume Jules*.

Services régionaux.

Chef d'études principal : à Nice, MM. *Delhomme Paul*; *Tixier Lucien*.

Sous-Ingénieur Inspecteur : à Rians, M. *Dubois André* (Fontan).

Chef d'études de 2^e classe : à Marseille, M. *Béallet Baptistin*.

Chef de bureau de 1^{re} classe, détaché au Maroc : M. *Bouchut Emile*; à Nice, M. *Vidal Edmond*.

Sous-Chef d'études de 1^{re} classe : à Riom, M. *Rigaud Joseph*; à Lyon, M. *Galvain Eugène* (Sospel).

Conducteur de travaux de 1^{re} classe, détaché au Maroc : M. *Guiton Gaston*.

Dessinateur principal : à Riom, M. *Pfister Ernest*.

Attaché : à Lyon, M. *Dumas Jean*.

Dessinateur projeteur de 1^{re} classe : à Riom, M. *Boulté Léon*.

Dessinateur-calqueur : à Draguignan, M. *Delaney Pascal*.

M. *Bories Joseph* (Détric); à Turenne, M. *Hagelstein Maurice* (Sainte-Barbe-du-Tlélat).

MATÉRIEL ET TRACTION

Service central.

Ingénieur du matériel : à Alger, M. *Joubard Pierre*.

Services régionaux.

Inspecteur divisionnaire de 1^{re} classe, chargé des Ateliers : à Alger, M. *Lahaye Lucien*.
 Sous-Chef des ateliers : à Alger, M. *Bisler René* (Oran).

Par décision du Conseil d'Administration en date du 10 Octobre 1930, ont été nommés ou promus :

RESEAU MÉTROPOLITAIN

SECRETARIAT DE LA DIRECTION ET PERSONNEL

Chef du Secrétariat et du Personnel : M. *Courtin*.

Chef adjoint du Secrétariat : M. *Geoffroy*.

Par décision du Conseil d'Administration en date du 24 Octobre 1930, ont été nommés ou promus :

RÉSEAU MÉTROPOLITAIN

COMPTABILITÉ GÉNÉRALE ET FINANCES

Expéditionnaire : MM. *Coutand* Émile;
Desjéne Maurice.

EXPLOITATION

Service central.

Chef du bureau de 1^{re} classe : à Paris, M. *Cagnon* Henri.
Sous-Inspecteur : à Dijon, M. *Perroux* Jean.
Sous-Chef de bureau de 2^e classe : à Paris, M. *Bronner* Léopold.

Chef de groupe : à Paris, MM. *Ekers* Félix;
Mancini Paul.

Rédacteur principal : Paris, M. *Thévenin* Edmond (Besançon-Viotte).

Contrôleur technique : à Saint-Etienne, M. *Merle* François (Saint-Etienne-le-Clapier).

Employé principal : à Paris, MM. *Bretonneau* Fernand; *Buys* Pierre; *Hiver* René; *Rogier* Maurice.

Contrôleur technique adjoint : à Paris, M. *Blaizat* Jacques (Les Arcs).

Employé : à Paris, M. *Nicollet* Fernand;
Lagrasse Georges; *Laroche* Benoit; *Repol* Jean; *Picard* André.

Dessinateur-calqueur : à Paris, M. *Roch* Georges (Nevers-Centre).

Surveillant principal du Service électrique : à Lyon, M. *Pellet* Marius (Paris).

Expéditionnaire : à Paris, MM. *Lévigne* Jean (Lyon-Brotteaux); *Cureau* Benjamin.

Surveillant du Service électrique : à Paris, MM. *Franceschi* Louis; *Lorient* Henri (Lyon); *Guillot* Victor (Lyon); *Cortot* André (Lyon).

Services régionaux.

Chef de gare principal de 1^{re} classe : à Saint-Etienne-Châteaureux, M. *Plantavin* Fulgense.

Inspecteur de 1^{re} classe : à Besançon, M. *Masson* Louis (Digne); à Lons-le-Saunier, M. *Charlier* Léon (Pontarlier).

Inspecteur de 2^e classe : à Pontarlier, M. *Avenal* Charles (Breil); à Digne, M. *Saba-* tier Auguste (Marseille).

Chef de gare de 1^{re} classe : à Nîmes G. V., M. *Léon* Armand (Le Puy).

Sous-Inspecteur : à Besançon, M. *Vaillémot* Georges (Marseille-Blancarde); à Avignon, M. *Tripot* Gaston (Malesherbes); à Marseille (Service des trains), M. *Martin* Georges (Paris); à Breil, M. *Rochas* Germain (Paris).

Chef de gare de 2^e classe : à Givors, M. *Gillard* Antoine (La Clayette-Baudemont).
Sous-Chef de gare principal : à Paris, M. *Berger* Guillaume; à Alès, M. *Bouchard* René (Marseille-Saint-Charles).

Chef de gare de 3^e classe : à Belleville-sur-Saône, M. *Pruadon* Philibert (Lyon-Vaise); à La Clayette-Baudemont, M. *Billirat* Georges (Bellegarde-Ain); à Riom, M. *Roche* Mathurin (Avignon); au Chambon-Feugerolles, M. *Renard* Armand (Nevers); à Marseille-Blancarde, M. *Siméon* Félix (Bercy); à Cap, M. *Fanton* Victor (Marnosque-Gréoux-les-Bains); à Saint-Pierre-d'Albigny, M. *Gotteland* François (Modane).

Chef de groupe : à Lyon-Centre, M. *Perrin* Paul (Dijon-Centre).

Sous-Chef de gare de 1^{re} classe : à Bercy, M. *Maillard* Louis (Paris); à Paris, M. *Ricord* Henri; à Avignon, MM. *Grenette* Paul (Besançon-Viotte); *Nonaillé* Julien (Dôle-Ville); à Marseille-Saint-Charles, M. *Doux* François; à Bellegarde (Ain), M. *Polliat* Marius (Aix-les-Bains).

Sous-Chef de gare de 1^{re} classe (Chef dispatcher) : à Laroche-Migennes, M. *Séron* Alphonse (Paris).

Chef de Bureau de gare de 2^e classe : à Saint-Etienne-le-Clapier, M. *Florent* Marcel (Saint-Etienne-Châteaureux).

Sous-Chef de gare de 2^e classe : à Paris, M. *Coulon* Jean (Givors); à Saincaize, M. *Pradelle* Louis (Chagny); à Besançon-Viotte, MM. *Aragon* Jean (Modane); *Marlot* Paul (Modane); à Dôle-Ville, M. *Guibourdenche* Edouard (Corbeil-Essonnes); à Lyon-Vaise, M. *Carrier* Gabriel (Lyon-Guillotière); à Portes-Triage, M. *Vidal* Paul (La Voulte-sur-Rhône); à Modane, M. *Pras* Joseph (Cannes-la-Bocca P. V.).

Chef de gare de 4^e classe : à Pougues-les-Eaux, M. *Aprato* Philippe (Saint-Mam-

mès); à Manosque-Gréoux-les-Bains, M. *Amodru* Eugène (Saint-Egrève-Saint-Robert).

Contrôleur des trains : à Nevers, M. *Vincenz* François (Annenmasse).

Sous-Chef de bureau de gare : au Bureau de ville de Paris-Rome, M. *Charmaillé* Pierre (Besançon-Viotte); à Saint-Etienne-Châteaureux, M. *Sachet* Henri.

Contrôleur adjoint du Service électrique : à Lons-le-Saunier, M. *Faivre* Eugène (Champagnole).

Sous-Chef de gare de 3^e classe (Dispatcher) : à Marseille-Saint-Charles, M. *Béren-guier* Etienne (Marseille-Joliette-Arenc).
Sous-Chef de gare de 3^e classe : à Corbeil-Essonnes, M. *Truchot* Gustave (Maisons-Alfort-Alfortville); à Montchanin, MM. *Jantaud* Antoine (Le Creusot); *Mignot* Paul (Dijon-Ville); à Chagny, M. *Des-sagne* Georges (Auxerre-Saint-Gervais); à Roanne, M. *Boutetille* Marcel (Rive-de-Gier); à Rognac, M. *Jaubert* Eugène (La Seyne-Tamaris-sur-Mer); à Cannes-la-Bocca P. V., M. *Domergue* Emile (Sommières); à Marseille-Saint-Charles, M. *Pellegrin* Raoul (Les Arcs); à Culoz, M. *Sapin* Louis; à Modane, MM. *Décret* Louis (Ambérieu); *Taboureau* Etienne (Hyères).

Employé : à Clermont-Ferrand-Centre, M. *Royet* Michel; à Chambéry-Centre, M. *Armagnac* Pierre (Nîmes-Centre).

Facteur-Chef : à Dijon-Ville, MM. *Jacquard* Jules (Saint-Loup-de-la-Salle); *Puy* Emile (Nuits-Saint-Georges); à Paray-le-Monial, M. *Taffin* Auguste (Moulins); à Rive-de-Gier, M. *Poyeton* Jean (Saint-Chamond); à Hyères, M. *Gioanni* Urbain (La Ciotat); à Uzès, M. *Béglitoli* Léon (Ganges); à Culoz, M. *Brun* Joseph (Bourg).

Commis principal : au Creusot, M. *Capel-tine* René (Nevers); à Besançon-Viotte, M. *Austett* Louis (Pontarlier); à Saint-Etienne-Châteaureux, M. *Bauzin* André; à Grasse, MM. *Revertégat* Marius (Nice-Ville); *Marchetti* Philippe (Marseille-St-Charles).

Chef de gare de 5^e classe : à Beaumont-Boesses, M. *Janny* Michel (Poinçon); à Beaujeu, M. *Busseret* René (La Roche-Vineuse-Milly); à Châteauneuf-du-Rhône, M. *Daux* Georges (Soyons); à Tourves, M. *Revollet* Paul (Drap-Cantaron).

Sous-Chef de gare de 4^e classe : à Maisons-Alfort-Alfortville, M. *Bandrier* Maurice (Villeneuve - Saint - Georges - Triage); à Auxerre-Saint-Gervais, M. *Morin* Georges; à Sommières, M. *Brousse* Marcel (Alès); à Rives, M. *Claret* Fernand (L'Albenc).
 Receveur de 1^{re} classe aux billets : à Paris, MIM. *Moutier* René (Corbeil-Essonnes); *Gleize* Marius; à Cavaillon, M. *Chocat* Albert (Paris).

Commis de 1^{re} classe : à l'Agence de renseignements de la rue Saint-Lazare, M. *Vérax* Rémond; à Tonnerre, M. *Nobillot* Louis (Beaumont-Boesses); à Montereau, M. *Pinti* Alphonse (Châtillon-sur-Seine); à Paris, M. *Colomb* Jean; à Nevers, M. *Cas* Alexandre; à Morteau, M. *Arcelay* Guy (Vallorbe); à Louhans, M. *Pin* Antoine (Besançon-Viotte); à Saint-Etienne-Châteaureux, M. *Crozet* Désiré (Saint-Etienne-Belleuve); aux Arcs, M. *Tardieu* Joseph (Miramas); à Pertuis, M. *Salignon* Louis; à Marseille-Joliette-Arenc, MIM. *Salvaire* Irénée; *Roux* Auguste (Marseille-Abeilles); à Menton, M. *Audibert* Maurice; à Ambérieu, M. *Bouwerat* Paul.

Chef de gare de 6^e classe : à La Roche-Vineuse-Milly, M. *Dufour* Justin (Charrolles); à Soyons, M. *Françon* François (Sorgues-Châteauneuf-du-Pape); à Drap-Cantaron, M. *Dubroca* Louis (La Pomme); à Argentière, M. *Vincent* Henry (Cruet); à Montroc-le-Planet, M. *Bat* Denis (Chignin-les-Marches).

Intérimaire de 2^e classe : à Auxerre-Saint-Gervais, M. *Jérôme* Georges (La Roche-en-Brenil); à Moulins, M. *Bailly* Jean (Langeac); à Clermont-Ferrand, M. *Juliet* Claude (Pont-de-Dore); à Pont-de-Dore, M. *Mesples* Jean (Giroux); à Saint-Etienne-Châteaureux, MIM. *Badol* Auguste (Dunières); *Coché* Marius (Darsac); à Veynes, M. *Clerc* Robert; à Die, M. *Arnaud* Albert (Vif); à Embrun, M. *Gleize* Paul.

Chef de Station : à Lavalduc, M. *Sause*

Marin (Sénas); à Saint-Pierre-d'Argenson, M. *Didier* Julien.

Expéditionnaire : à Paris-Centre, M. *Joffre* Maurice (Paris); à Clermont-Ferrand-Centre, M. *Courlines* Louis; à Valence-Centre, M. *Richard* Georges.

Calqueur : à Nevers-Centre, M. *Bouchard* Fernand (Lons-le-Saunier).

Chef de manœuvres : à Paris, M. *Vincent* Emile; à Lyon-Guillotière, M. *Janin* Antoine; à Saint-Germain-des-Fossés, M. *Michel* Albert.

Chef Aiguilleur : à Paris, M. *Barbe* Alix; à Lyon-Vaise, M. *Buthion* Antoine.

Receveur de 2^e classe aux billets : à Paris, M. *Isler* Georges (Bercy); M. *Rozan* Henri; à Cagnes-sur-Mer, M. *Mille* Louis (Monaco).

Receveuse de 2^e classe aux billets : à Nevers, Mlle *Gilot* Marie-Louise (Prémery); à Chamonix-Mont-Blanc, Mlle *Vésin* Berthe.

Commis de 2^e classe : à Paris, M. *Robert* Camille; à Melun, M. *Viallet* Ernest (Montereau); à Châtillon-sur-Seine, M. *Garnier* Georges (Montargis); au Bureau de ville de Paris-Sainte-Anne, M. *Chaouillat* Joseph (B. V. de Paris-République); à Cercy-la-Tour, M. *Vincent* Emile (Étang); à Besançon-Viotte, MIM. *Barbier* Henri (Besançon-Mouillère); *Bachot* Jean; à Saint-Etienne-Belleuve, M. *Aurelle* Eugène; à Portes-Triage, M. *Montagnon* Joseph (La Voulte-sur-Rhône); au Teil, M. *Roubaud* Jean (Cavaillon); à Miramas, M. *Aquarone* Armand (Nice-Ville); à Pertuis, M. *Puydebois* Jean (Toulon); à Marseille-Joliette-Arenc, M. *Brusque* Jean (Marseille-Blancarde); à Antibes, M. *Renaud* Pierre (Golfe-Juan-Vallauris).

Commise de 2^e classe : à Rive-de-Gier, M^{me} *Deveaux* Estelle.

Facteur enregistreur : à Beaumont-Boesses, M. *Maquaire* André (Laroche-Migennes); à Vigneux-sur-Seine, M. *Perruzeau* George (Corbeil-Essonnes); à Cesson, M. *Noiraud* Marcel (Bois-le-Roi); à Gien, M. *Boule* René (Nevers); à Montchanin, M. *Barbier* Albert (Nevers); à La Roche-en-Brenil, M. *Épry* André (Montceau-les-Mines); à Châteaueu-Chinon, M. *Charmelot* Joseph (Montceau-les-Mines); à Saint-Loup-de-

la-Salle, M. *Euvrard* Léon (Auxon-Dessus); à Saillon, M. *Perret* Gustave (Longemaison); à Perrigny, M. *Raquin* Marie (Dijon-Ville); à Charolles, M. *Branchet* Benoit (Irigny); à La Tour-du-Pin, M. *Gambut* Joseph (Romennay); à Saint-Georges-d'Aurac, M. *Hémerly* Marcel (Créchy); à Pont-de-Dore, M. *Faye* Emile (Puy-Guillaume); à Giroux, M. *Berthol* Ferréol (Vertolaye); à Darsac, M. *Martel* Michel (Charlieu); à Saint-Chamond, M. *Gérenton* Louis; à Costaroscayres, M. *Merle* Pierre (Saint-Bel); à Sorgues-Châteauneuf-du-Pape, M. *Ricard* Joseph (Bourg-Saint-Andéol); à Miramas, M. *Monleau* Charles (Martignes-Caronte); à La Ciotat, M. *Witmar* André (Beaulieu-sur-Mer); à Beaucaire G. V.,

M. *Richard* Marius (Pont-des-Charrettes); à Ganges, M. *Hérail* Paul (Aimargues); à Salindres, M. *Ruas* Léon (Générac); à Saint-Ambroix, M. *Coulomb* Albert; à Veynes, M. *Garcin* André; à Alixan, M. *Giron* Albert (Saint-Paul-les-Romans); à L'Albenc, M. *Guillaud* Louis (Grenoble); à Vif, M. *Génelot* Georges (Jarrie-Vizille); au Moulin-des-Ponts, MIM. *Martin* François (Sault-Brénaz); *Pateffoz* Jean (Aix-les-Bains); à Saint-Claude, M. *Moretti* Gustave (Modane); à Seyssel-Corbonod, M. *Piccollet* Joseph (Aix-les-Bains).

Chef de train : à Montchanin, M. *Boitier* Jean (Chagny); à Nevers, M. *Barlet* Jean; à Dijon, MIM. *Mareschal* Marie (Lons-le-Saunier); *Simonet* Jean; à Chalon-sur-Saône, M. *Mariotte* Gabriel; au Teil, M. *Hébrard* Albert (La Voulte-sur-Rhône); à Alès, M. *Guégan* Julien.

MATÉRIEL ET TRACTION

Service central.

Inspecteur de 1^{re} classe : à Paris, M. *Mathez* Lucien (Nevers).

Contrôleur technique principal : à Paris, M. *Naudot* Raymond; à Rive-de-Gier, M. *Devautjan* Barthélemy (Le Creusot).
 Employé principal : à Paris, M. *Muller* Jules.
 Employé : à Paris, M. *Béchu* Louis.

TRACTION

Service central.

Ingénieur principal : à Paris, M. *Folléa* Marc (Arles).

MATÉRIEL**Service central.**

Employé principal : à Paris, MM. *Cotte Henri*; *Nicolas Marcel*; *Girard Lucien* (Villeneuve-Saint-Georges).
Employé : à Paris, MM. *France Paul*; *Boiché Claude* (Villeneuve-Saint-Georges).

Services régionaux.

Ingénieur du matériel : à Arles, M. *Bischoff Charles* (Oullins).
Contremaître principal : à Villeneuve-Saint-Georges, M. *Claisse Julien* (Nice).
Contremaître 1^{re} catégorie : à Nice, M. *Berthelot Jean* (Nîmes).
Contremaître adjoint : à Villeneuve-Saint-Georges, M. *Boissard Jean*; à Oullins, M. *Tarbin Denis* (Villeneuve-Saint-Georges); à la Buire, M. *Gaillard Henri* (Lyon).
Employé : à Villeneuve-Saint-Georges, M. *Chauvin Henri*.
Expéditionnaire : à Oullins, M. *Chabal Marcel*.

APPROVISIONNEMENTS

Inspecteur de 2^e classe : à Dijon-Perrigny, M. *Noël Eugène* (Rouen).
Contrôleur technique principal : à Paris, M. *Debievre Léon*.
Chef de groupe : à Paris, M. *Bacot Maurice* (Caronte); à Chasse, M. *Grange Claude*.
Employé principal : à Paris, M. *Puget Louis*; à Caronte, M. *Delbos Jean*.
Employé : à Caronte, M. *Antibeu François* (Montargis).
Expéditionnaire : à Paris, M. *Roiron Jacques*.
Distributeur : à Lyon, M. *Carimantran Paul*.

Agent technique : à Dijon-Perrigny, M. *Leca Jean* (Caronte).

TRACTION**Services régionaux.**

Sous-Chef de dépôt de 2^e catégorie : à Nevers, MM. *Audouat Noël*; *Thomas Claudius* (Saint-Etienne).
Intérimaire de la traction : à Nevers, M. *Caseneuve Jean* (Nîmes).
Contremaître adjoint (ouvriers) : à Dijon, M. *Meyronnein Joseph* (Lyon).
Employé principal : à Saint-Etienne, M. *Monier Jean*.
Rédacteur : à Saint-Etienne, M. *Pailleret Louis*.
Employé : à Badan, M. *Veyrun Urbain* (Alès); à Roanne, M. *Mourier Pierre*; au Teil, M. *Chauvet Roger* (Nîmes).
Expéditionnaire : à Saint-Etienne, M. *Dalen Albert* (Pont-de-l'Ane).
Mécanicien de route : à Montchanin, M. *Reveniau Auguste*.
Élève-Mécanicien : à Villeneuve, MM. *Vézon Pierre*; *Riotte Auguste*; à Auxerre, M. *Bonnain Lucien*.
Mécanicien de manœuvres : à Saint-Florentin, MM. *Certenais René* (Laroche); *Vidal Louis* (Paray-le-Monial).

VOIE**Service central.**

Attaché (Echelle 10) : à Paris, M. *Villard Alphonse*.
Attaché (Echelle 8) : à Paris, M. *Mallein Eugène*.
Employé : à Paris, M. *Leclercq Robert*.
Expéditionnaire : à Paris, MM. *Didier Pierre*; *Péronet Georges*; *Gelin Joseph*; *Hérouart Maurice*.

Services régionaux.

Chef dessinateur : à Marseille, M. *Cardon Pierre*.
Dessinateur principal : à Paris, M. *Hennetier Adolphe*; à Marseille, M. *Xenos Georges*.
Chef de district de 2^e classe : à Annonay, M. *Louis Lucien* (Thiers); à Clamecy, M. *Julien Henri* (Joigny).
Chef de groupe : à Orange, M. *Ribert Georges*; à Chambéry, M. *Juving Marcel*.
Dessinateur-projeteur de 1^{re} classe : à Marseille, M. *Grisolle Gaston*.
Employé principal : à Orange, M. *Roux Augustin*; à Marseille, M. *Deorsola Etienne*.
Dessinateur-calqueur : à Joigny, M. *Terrade André*; à Dôle, M. *Comte René*; à Lyon, MM. *Bourrin Claude* (Saint-Etienne); *Charrier Charles*.
Attaché (Echelle 7) : à Lyon, M. *Barthelet Jean*.
Expéditionnaire : à Montbard, M. *Auger Robert*; à Aix, M. *Portal Félix* (La Paurline); à Nevers, M. *Carré François*; à Lyon, MM. *Bonmidat Ernest*; *Cuvex-Combaz Pierre*; *Paillard Jean*; *Chiron René*; à Nîmes, M. de *Flaugergues Jean* (disponibilité).

CONSTRUCTION**Services régionaux.**

Chef d'Etudes de 1^{re} classe, détaché au Maroc : M. *Ruinet Léon*.
Chef d'Etudes de 1^{re} classe, détaché à Nice : M. *Cettier Gabriel*.
Chef d'Etudes de 1^{re} classe, détaché à Nice : M. *Berthier Louis*.
Chef d'Etudes de 1^{re} classe, détaché à Nice : M. *Beillard Arthur*.
Calqueur, au Monastier : M. *Bruley André*.

RESEAU ALGERIEN**Services régionaux.**

Chef de gare de 4^e classe : à Saint-Denis-du-Sig, M. *Régina Aimé* (Ténés).
Sous-Chef de gare de 3^e classe : à Oran, M. *Hombert Georges* (Maison-Carrée).
Sous-Chef de gare de 4^e classe : à Maison-Carrée, M. *Berlebach Charles* (Boghari); à Boufarik, M. *Gibert Alfred* (Orléansville).

EXPLOITATION**Service central.**

Employé principal : à Alger, M. *Borrada Laurent*.
Employé : à Alger, M. *Scala Henri*.

Intérimaire de 2^e classe : à Boghari, M. *Lalande Louis* (Sainte-Barbe-du-Tlélat).

MATÉRIEL ET TRACTION**Services régionaux.**

Attaché (Echelle 15) : à Alger, M. *Samie Roger*.

TABLE DES MATIÈRES

parues dans les feuilles roses au cours de l'année 1930.

MÉDAILLE D'HONNEUR DES CHEMINS DE FER

Médailles en vermeil :

Arrêtés ministériels des :

15 octobre 1929	Numéro de janvier	page I
25 novembre 1929	de janvier	—
3 décembre 1929	de janvier	IX
20 janvier 1930	de mars	XXI
18 mars 1930	de juillet	XXXVII
28 juillet 1930	de septembre	—

Médailles en argent :

Arrêtés ministériels des :

20 janvier 1930	Numéro de mars	page IX
17 avril 1930	de juillet	XXI
17 et 26 mai 1930	de juillet	XXI
28 juillet 1930	de septembre	XXXVII

DISTINCTIONS HONORIFIQUES — DIVERSES

Récompenses décernées par la Société d'encouragement pour l'Industrie nationale au titre de l'année 1929.

Médaille de bronze	Numéro de juillet	page XXI
Mérite agricole	de juillet	XXI
Récompenses du Comité agricole	de novembre	XLIX
Palmes académiques	de juillet	XXI
Palmes académiques	de septembre	XLIV
Couronne d'Italie. — Croix d'Officier de la Couronne d'Italie	de septembre	XLIV
Mutualité. — Médaille d'or	de septembre	XLIV
Education physique. — Médaille de bronze	de septembre	XLIV

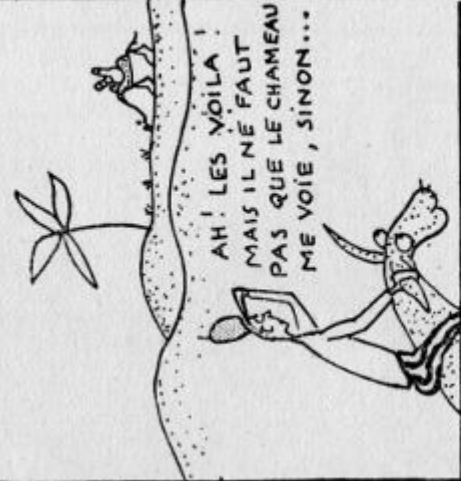
AVANCEMENTS EN GRADE

du personnel relevant directement du Conseil d'Administration.

Nominations et promotions au 1^{er} janvier 1930 :
Décisions du Conseil d'administration en date des :

8 novembre 1929	Numéro de janvier	page I
29 novembre 1929	de janvier	IV
12 décembre 1929	de janvier	IV
27 décembre 1929	de janvier	XVI
24 janvier 1930	de mars	XVIII
21 février 1930	de mars	XXI
21 mars 1930	de juillet	XXXVI
29 avril 1930	de juillet	XXX
23 mai 1930	de juillet	XXXIII
20 juin 1930	de juillet	XLV
18 juillet 1930	de septembre	XLVII
8 août 1930	de septembre	XLVII
22 août 1930	de septembre	XLIX
19 septembre 1930	de novembre	LII
10 octobre 1930	de novembre	LIII
24 octobre 1930	de novembre	—

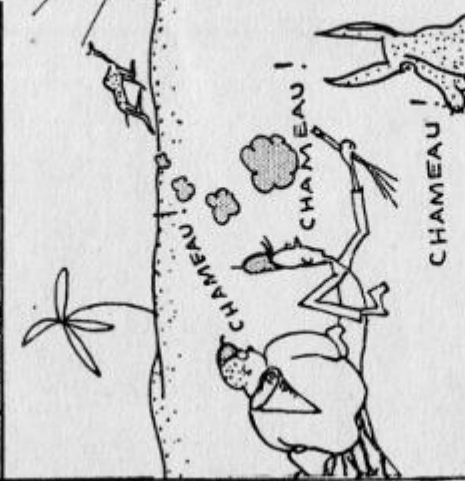
LES MÉMORABLES VOYAGES DE BOGY ET TANPOM



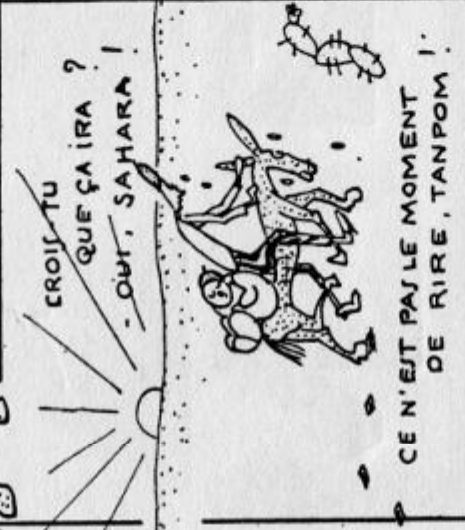
AH ! LES VOILA !
MAIS IL NÉ FAUT
PAS QUE LE CHAMEAU
ME VOÏE , SINON ...



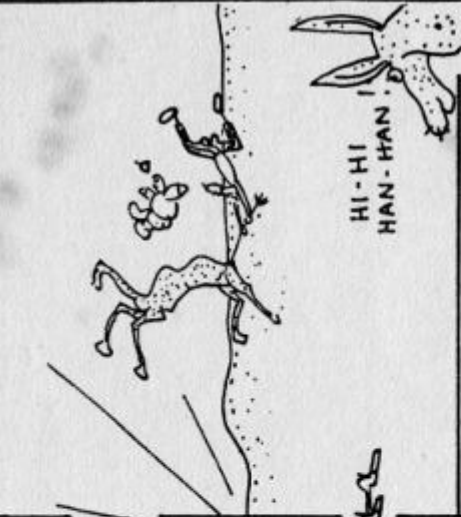
DOUCEMENT, BOGY,
TIENS-LE PAR LA QUEUE
PENDANT QUE JE DESCENDS



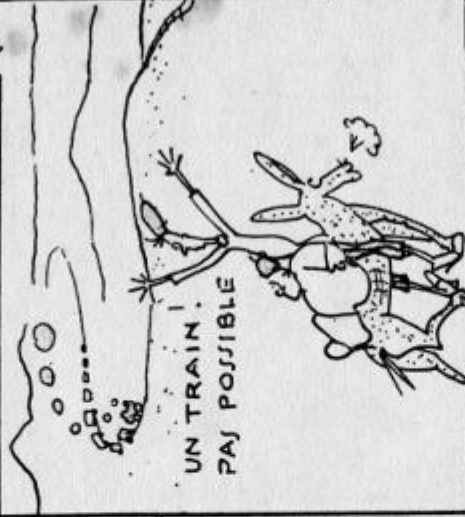
CHAMEAU !
CHAMEAU !
CHAMEAU !



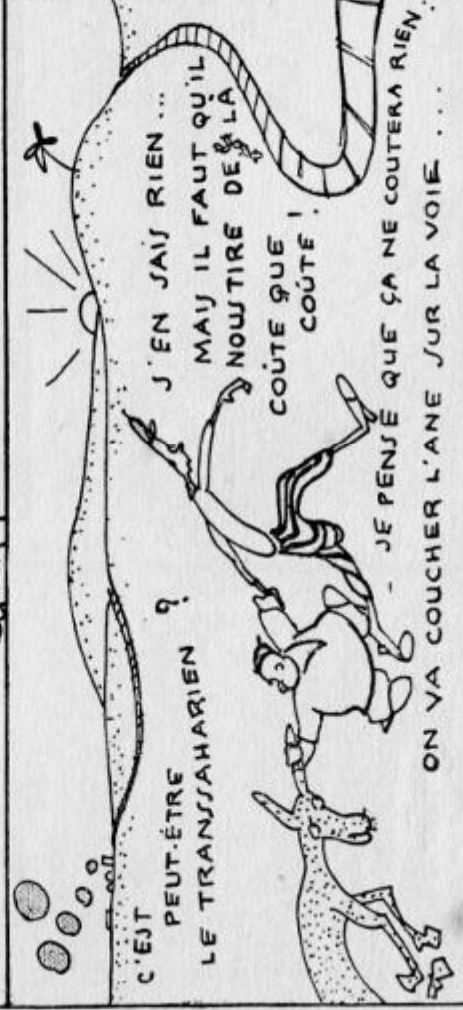
CROIS-TU
QUE ÇA IRA ?
- OUI, SAHARA !
CE N'EST PAS LE MOMENT
DE RIRE, TANPOM !



HI-HI
HAN-HAN

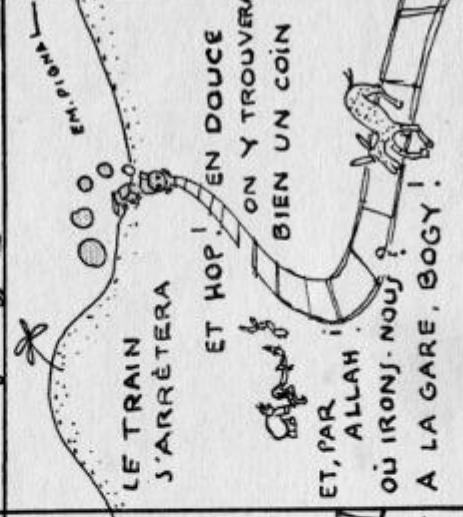


UN TRAIN !
PAS POSSIBLE



C'EST
PEUT-ÊTRE
LE TRANSAHARIEN ?

J'EN SAIS RIEN ...
MAIS IL FAUT QU'IL
NOUWIRE DE LA
CÔUTE QUE
CÔUTE !
JE PENSÉ QUE ÇA NE COUTERA RIEN . . .
ON VA COUCHER L'ANE SUR LA VOIE . . .



LE TRAIN
S'ARRÊTERA
ET HOP ! EN DOUCE
ON Y TROUVERA
BIEN UN COÏN
ET, PAR
ALLAH !
OÙ IRONS-NOUS ?
A LA GARE, BOGY !

RELIURES MOBILES POUR LES COLLECTIONS DU BULLETIN

Comme suite à de nombreuses demandes, le Bulletin a fait éditer une reliure mobile adaptée à son format et destinée à permettre de conserver plus commodément chaque collection annuelle.

Grâce au procédé employé, les Numéros pourront, en effet, très simplement, au fur et à mesure de leur parution, être fixés dans la reliure de l'année 1931.

Une reliure est également prévue pour chacune des deux années précédentes. En dehors des quelques reliures dont la Compagnie va se munir pour la conservation de ses collections, tout lecteur du Bulletin pourra se procurer, pour son usage personnel les reliures sus-indiquées en s'adressant directement au fabricant (1).

Pour lui permettre, toutefois, de proportionner sa fabrication au nombre de demandes, celles-ci devront lui parvenir, accompagnées du paiement, au plus tard le 1^{er} janvier 1931, qu'il s'agisse des trois reliures 1929, 1930 et 1931 ou, — par exemple pour les agents nouveaux —, de la reliure 1931 seulement.

(1) Ces reliures seront mises en vente au prix de 7 fr. 50 l'unité, par les Classeurs-Relieurs Colma, 29, rue de la Michodière, Paris, 2^e arrondissement. Franco à domicile (envoi recommandé) contre un supplément de 2 francs pour une, deux ou trois reliures.