

LE BULLETIN R.P.L.M.

REVUE DESTINÉE AU PERSONNEL

RÉDACTION ET ADMINISTRATION
AU SIÈGE DE LA COMPAGNIE : 88, RUE S'-LAZARE, PARIS

LE BULLETIN P L M

ABONNEMENTS

France, Colonies et Pays de Protectorat	12 frs
Étranger, Union postale	14 frs
— Autres pays	16 frs

Le Numéro : 2 francs

(Distribution gratuite au Personnel de la C¹⁰)

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 St-Lazare, Paris (9^e)

ABONNEMENTS

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

	Pages
Distinctions honorifiques : Médailles Militaires. — Citations à l'Ordre du Réseau. — Récompenses décernées par la Société d'encouragement pour l'Industrie nationale	2
Nouvel appareil de distribution de combustibles aux locomotives	3
Le Simplon-Orient-Express	5
Le Domaine de la Gorge Noire, retraite provençale	9
Trafic du Réseau P. L. M. du 16 avril au 10 juin 1929.	13
Revue documentaire : Electrification de voies. — Quadruplement des voies entre Montereau et Laroche. — Le Vagon-atelier de soudure du P. L. M.	13

SOMMAIRE

	Pages
La Légende des Gorges du Fier, Conte.	15
Dix-neuvième Salon de la Société Artistique et Littéraire des Agents de la Compagnie P. L. M.	17
L'Assemblée générale de l'Orphelinat des Chemins de fer français. — Inauguration, à Ris-Orangis, d'un nouveau pavillon du Sanatorium des Cheminots. — Figures d'Agents P. L. M.	18
Le Jardinage. — La Pêche	19
La Page de la Famille	20
Médailles d'honneur des Chemins de fer. — Avancements en grade	Feuilles roses

Comme suite à de nombreuses demandes, le Bulletin P. L. M. vient d'être autorisé à servir à domicile des abonnements annuels payants.

Ces abonnements prendront exclusivement origine au 1^{er} Janvier de chaque année.

(En ce qui concerne les abonnements réalisés en cours d'année, il sera fait l'envoi à l'abonné des numéros parus depuis le 1^{er} Janvier, dans la limite toutefois des exemplaires restants.)

Le prix d'abonnement est fixé à :

- 12 francs par an pour la France, Colonies et pays de Protectorat.
- 14 francs par an pour l'Étranger (Pays faisant partie de l'Union postale universelle).
- 16 francs par an pour l'Étranger (autres Pays).

Un prix spécial de faveur est consenti aux Agents retraités de la Compagnie P. L. M., savoir :

- 6 francs au lieu de 12 francs; 7 francs au lieu de 14 francs; 8 francs au lieu de 16 francs.

Les demandes d'abonnement devront être adressées à la Direction de la Compagnie P. L. M. (Service du Bulletin), 88, Rue Saint-Lazare, Paris (9^e).

Le prix de l'abonnement devra être acquitté sous forme d'un mandat-poste joint à la demande.

DISTINCTIONS HONORIFIQUES ATTRIBUÉES AU PERSONNEL DE LA COMPAGNIE

MÉDAILLES MILITAIRES

La Médaille militaire a été conférée aux Agents dont les noms suivent :

par décret en date du 26 janvier 1929 :

M. PEYRARD Henri, Facteur aux écritures, à Lyon-Perrache-1;

par décret en date du 21 mars 1929 :

MM. TRUILLOT Jules, Cantonnier, à Fleurey-sur-Ouche; GARRIC Abel, Garçon de bureau, à Alger (Direction); BONNECAZE-LASSERRE Pierre, Facteur enregistrant, à Oran; BONNET Marius, Surveillant principal de travaux à Nice.

CITATIONS A L'ORDRE DU RÉSEAU

Les Agents dont les noms suivent sont mis à l'Ordre du Réseau :

M. ARSAC Gaston, Cantonnier à Livron.

Le 18 janvier 1929, bien qu'en repos pour maladie, n'a pas hésité à aller arrêter une rame de six wagons qui passait en dérive devant le P. N. gardé par sa femme et, tandis que celle-ci allait couvrir la voie unique côté Livron, s'est hâté d'aller arrêter, à 500 m de l'obstacle, le train 5854 qui arrivait de La Voulte.

M. CASTEL Joseph, Mécanicien de route au dépôt de Nîmes.

Le 23 mars 1929, en allant prendre son service à l'annexe du Vigan, s'est courageusement jeté, pour le maîtriser, à la tête d'un cheval emballé attelé à une voiture. A été violemment heurté par le brancard, renversé sous la voiture et grièvement blessé en accomplissant cet acte de dévouement.

M. DESJONS Marcel, Homme d'équipe, à Alès.

Le 30 mars 1929, voyant un voyageur en danger d'être écrasé par une machine haut-le-pied, s'est précipité au secours de l'imprudent et, celui-ci ayant glissé sur le trottoir et étant tombé les deux jambes sur le rail, est parvenu encore, au péril de sa vie, à le dégager de sa dangereuse position, non sans être lui-même touché par le marchepied de la machine et projeté sur le trottoir.

M. DAVID Lucien, Inspecteur divisionnaire, à Ambérieu.

Le 8 avril 1929, à l'arrivée du train express 702 en gare de Culoz, s'est courageusement porté au secours d'un homme d'équipe qui, étant monté avant l'arrêt du train sur un marchepied et ayant glissé, avait roulé sur le ballast et y avait été traîné quelques mètres, pris entre les ressorts du bogie avant, la boîte de l'essieu et la bordure du trottoir. A réussi à saisir l'imprudent par les jambes et, tout en le soutenant et en marchant ainsi à reculons, à le tirer dans le sens de la marche du train et à le dégager finalement au passage à brouettes. A ainsi sauvé un agent d'une mort certaine, au mépris du danger qu'il courait lui-même.

M. CHABAL Louis, Cantonnier, à Veynes.

Le 19 avril 1929, remplaçant momentanément sa femme, garde-barrières au P. N. n° 1 (Veynes-Briançon) et voyant arriver sur ce P. N. un cheval emballé attelé à une voiture, s'est courageusement élanqué pour le maîtriser.

M. Chabal a été renversé et une roue de la voiture lui est passée sur la jambe pendant qu'il accomplissait cet acte de dévouement.

M. LAGET Lucien, Conducteur, à Nîmes.

Blessé à la tête à la suite du déraillement du train 4121 du 8 mai, au km 12,200 de la ligne du Vigan à Nîmes, et bien que perdant son sang en assez grande abondance, est allé résolument couvrir son train, côté Sumène, sans s'être fait panser par son Chef de train.

Après avoir reçu des soins à Sumène, a rejoint son train et s'est mis à la disposition des Agents supérieurs dirigeant les opérations de relevage.

RÉCOMPENSES DÉCERNÉES PAR LA SOCIÉTÉ D'ENCOURAGEMENT POUR L'INDUSTRIE NATIONALE AU TITRE DE L'ANNÉE 1928

La Grande Médaille de la Société a été attribuée à M. SÉJOURNÉ, Directeur honoraire de la Construction, Conseil de la Compagnie.

Une Médaille d'or a été décernée à M. RAYBAUD, Inspecteur Principal de l'Exploitation (Service Agricole).

Une Médaille de bronze a été décernée à :

MM. ESPARDEILHA Joseph, Chef divis. d'atelier aux ateliers d'Arles; GAILLARD Paul, Contremaître aux ateliers d'Arles; NIEL Julien, Contremaître principal au dépôt de Nîmes; VALOUR Francis, Contremaître aux ateliers d'Oullins.

NOUVEL APPAREIL DE DISTRIBUTION DE COMBUSTIBLES AUX LOCOMOTIVES

par M. RICHON, Ingénieur en Chef de la Traction

Les locomotives sont de grosses mangeuses de charbon. A raison de près de 20 kg par kilomètre, c'est un vide de plusieurs tonnes qu'il faut combler dans l'approvisionnement du tender lorsque la machine rentre au dépôt. Autrefois, c'est-à-dire au début de ce siècle, on n'usait guère que du charbon au panier de 50 kg (*fig. 1*). Pour charger 3 tonnes, on avait donc à manutentionner successivement 60 paniers. L'opération était longue et coûteuse. De plus, elle retenait pendant longtemps au quai à combustibles la machine et son équipe. L'augmentation de la puissance des locomotives et de la charge des trains, en même temps que

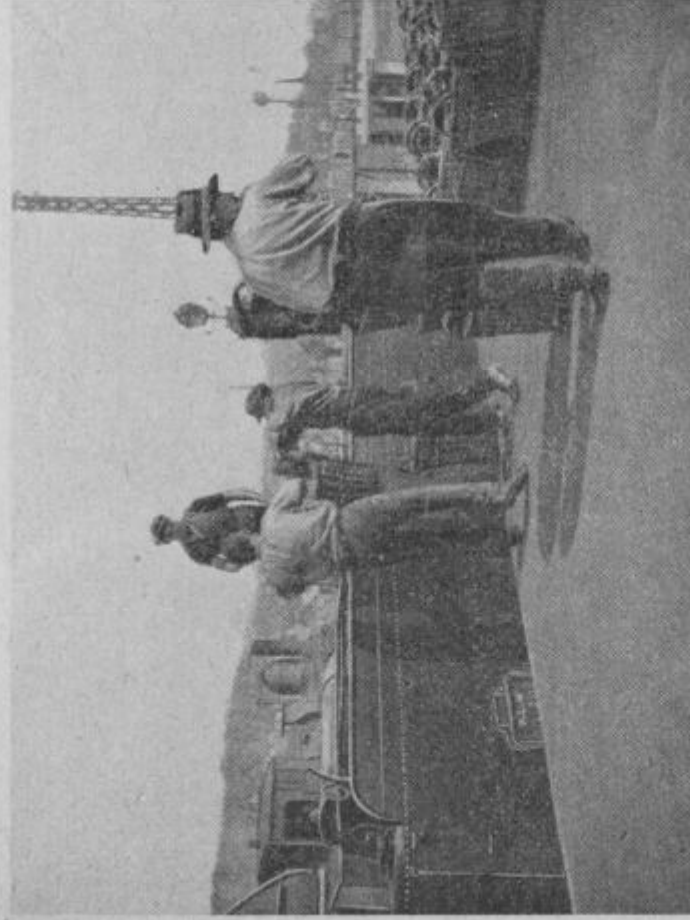


Fig. 1. — Le chargement au panier.

ceux-ci, a vite rendu ce procédé impraticable dans les grands dépôts.

On s'est ingénié à créer des installations mécaniques à grand débit, et on a trouvé d'heureuses solutions dans les appareils à bennes et dans les quais mécaniques, pour ne citer que les systèmes les plus répandus sur le P. L. M.

Les appareils à bennes (grues ou portiques) prennent à terre des bennes remplies au préalable de combustible, ou remplissent au tas ou au wagon même des bennes preneuses, et les déversent ensuite directement dans les tenders.

Les quais mécaniques comportent, sur une plateforme élevée de 4 m, 75 au-dessus de la voie des locomotives, un grill de voies Decauville où sont remisés les wagonnets qu'on déversera par basculage dans les tenders. Les wagonnets sont hissés sur la plate-forme à

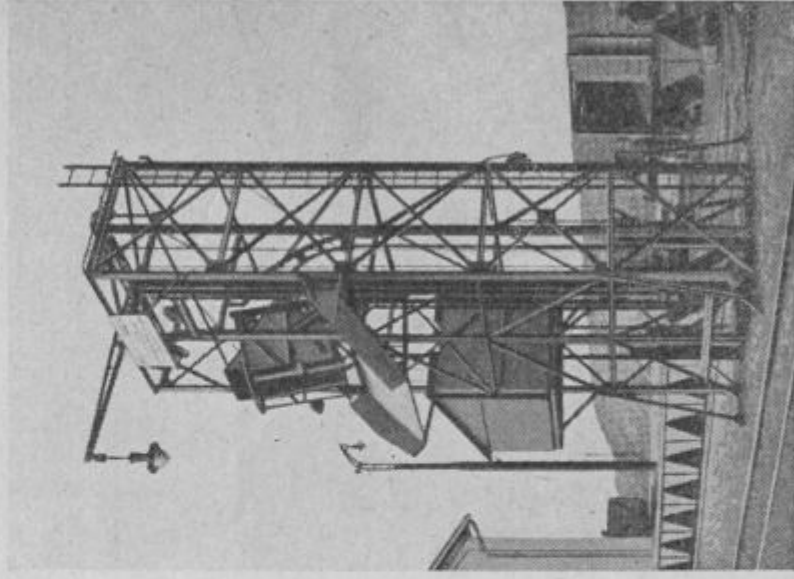
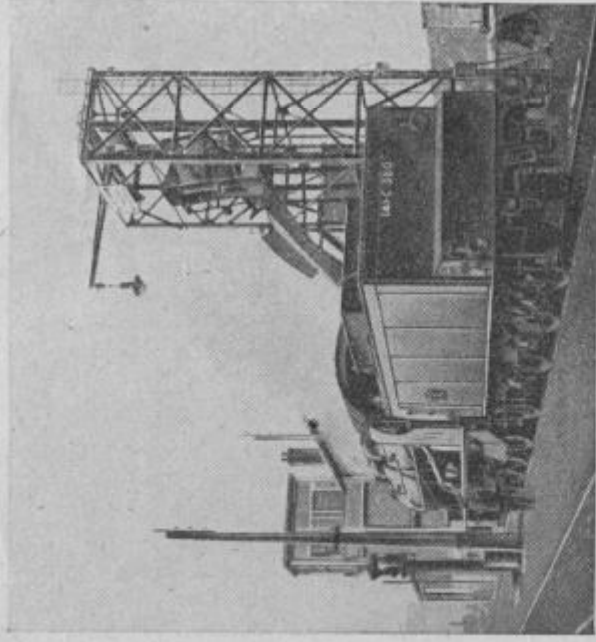


Fig. 2. — L'appareil élévateur-culbuteur.

l'aide de monte-charges simples ou multiples, mus mécaniquement, à moins que les dispositions du terrain aient permis, cas exceptionnel, d'établir le quai dans le plan même du parc à combustibles, les locomotives circulant en contrebas du terrain du parc, ce qui dispense de faire usage de monte-charges.



Le P. L. M. vient de mettre en service, au dépôt de Roanne, un nouvel appareil de distribution de combustibles dont le nom même résume le rôle et le mode de fonctionnement. Cet appareil, qui est un « Élévateur-culbuteur » (fig. 2), le premier du genre installé sur les Réseaux français, se réduit à un ascenseur double, mû électriquement, qui monte des vagonnets chargés de combustible à une hauteur de 5 m, 80 environ et les déverse automatiquement dans les soutes des tenders.

Il est constitué par une double cage d'ascenseurs, en fer profilé, élevée le long de la voie de ravitaillement des locomotives. Dans chaque cage peut monter et descendre une benne basculante pouvant recevoir un vagonnet.

Les mouvements des deux bennes sont solidaires, c'est-à-dire que l'une monte tandis que l'autre descend. Le déversement de charbon se fait par basculement du vagonnet chargé montant, dans un couloir fixe incliné, d'où le combustible tombe dans le tender (fig. 3).

Pour desservir l'appareil, on n'a donc qu'à remplacer chaque vagonnet vide descendu au niveau du sol par un vagonnet chargé, et à manœuvrer, quand le moment est venu, le rhéostat placé au rez-de-chaussée de l'appareil, ce qui détermine la montée du vagonnet chargé et son basculement ainsi que la descente simultanée du vagonnet vide dans l'autre cage.

L'arrêt s'effectue automatiquement en fin de course.

L'élévateur-culbuteur est un appareil à grand rendement. Il peut débiter 600 tonnes par vingt-quatre heures, c'est-à-dire une quantité de combustibles supérieure à celle que délivrent les plus gros dépôts en temps normal. D'autre part, il est peu encombrant et relativement peu coûteux.

Il trouvera donc sa place dans nombre d'établissements. Toutefois, dans les dépôts importants où, à certaines heures, les machines se présentent en grand nombre au chargement, on peut avoir intérêt à disposer d'appareils à plus grand débit encore, qui permettent de faire face aisément à ces à-coups. Une installation répondant à ce programme et établie sur des bases toutes nouvelles au P. L. M. sera prochainement réalisée. Une description en sera donnée au *Bulletin*.

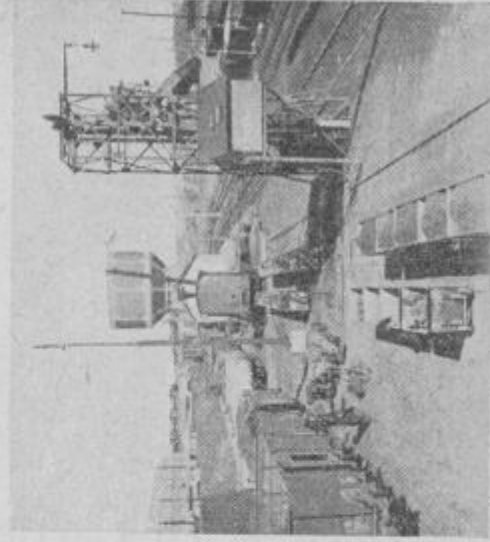
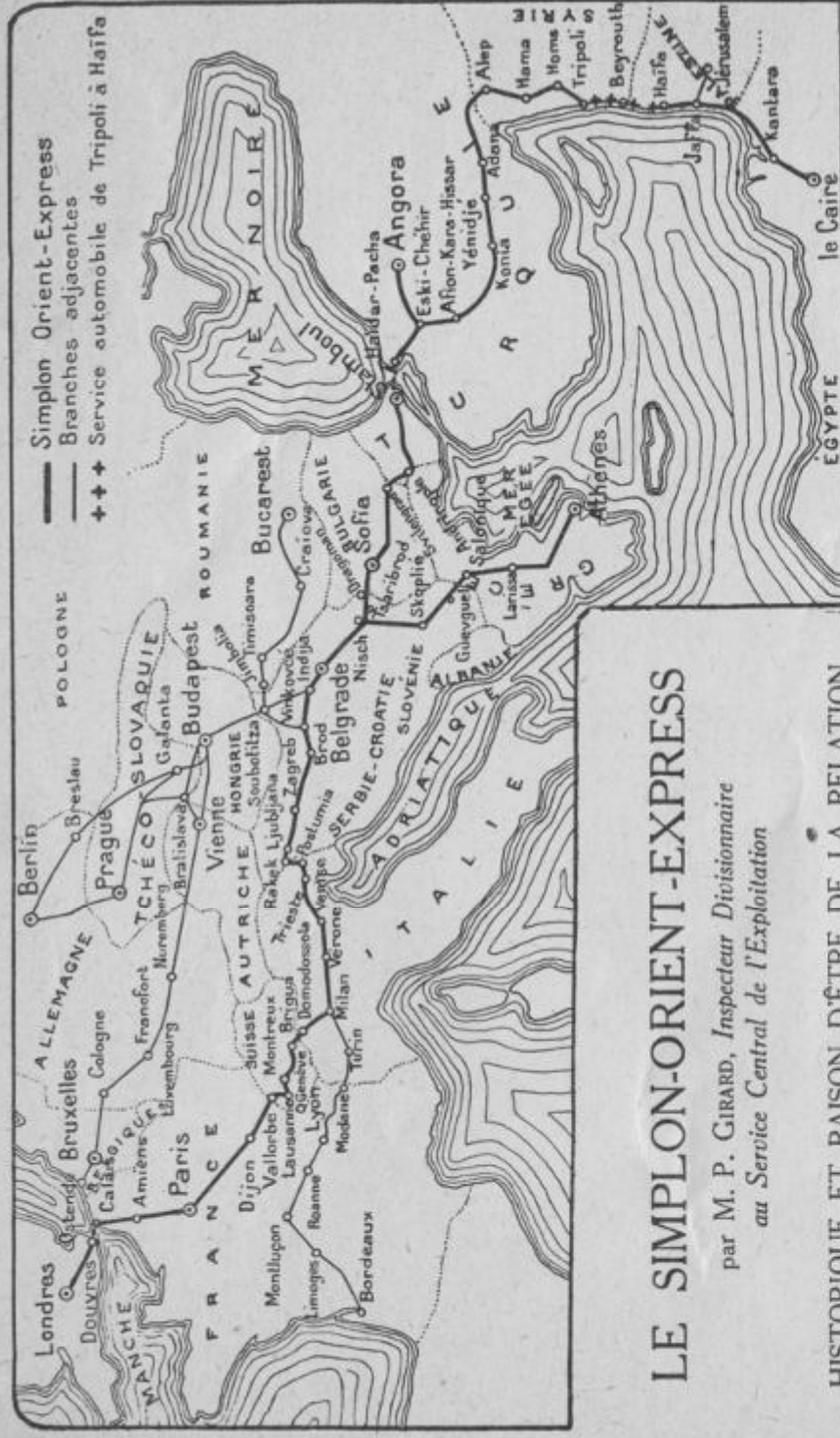


Fig. 3. — L'appareil en fonctionnement.



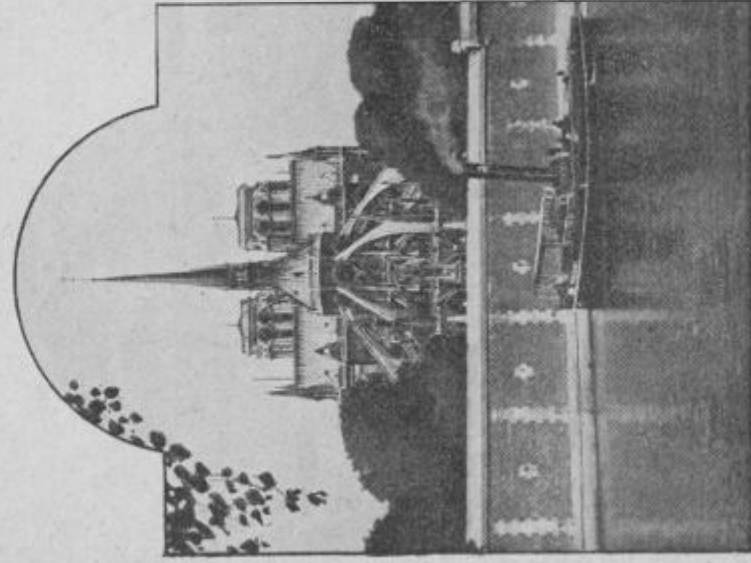
LE SIMPLON-ORIENT-EXPRESS

par M. P. GIRARD, Inspecteur Divisionnaire
 au Service Central de l'Exploitation

HISTORIQUE ET RAISON D'ÊTRE DE LA RELATION

Les échanges commerciaux entre l'Orient et l'Occident ont toujours été importants. Ce fait économique tient à des causes diverses, dont la plus profonde réside peut-être dans la différence essentielle existant à tous égards entre ces deux parties du monde. Longtemps, les relations ne furent assurées pratiquement que par mer. C'est ce qui fit la fortune de villes comme Marseille, « Porte de l'Orient » ou Venise. Sans doute, il y avait bien la voie du Danube, qui relie les pays de l'Europe Centrale à l'Orient, mais, d'une part, ce grand fleuve fut longtemps impraticable en certains points de son cours — notamment dans le célèbre défilé des Portes de Fer — et, d'autre part, les luttes incessantes entre les Turcs et les Hongrois, puis entre les Turcs et les Impériaux (1) empêchaient tout trafic par cette voie. Plus encore que Marseille, Venise bénéficia de cette situation et fut le point de départ de tout voyage en Orient jusqu'au milieu du siècle dernier. A cette époque, les chemins de fer firent leur apparition en Hongrie d'abord, en Roumanie ensuite. Ils se développèrent dans tout l'Orient après la guerre russo-turque (1877-1878). Mais leur tracé se ressentit fortement des conséquences politiques de cette guerre. Aussi, la première grande ligne de chemin de fer servant de voie d'accès aux pays d'Orient prolongea simplement la ligne Vienne-Budapest-Belgrade jusqu'à Constantinople, *via* Sofia, avec embranchement de Nisch sur Salonique.

La voie traditionnelle de Venise fut ainsi délaissée



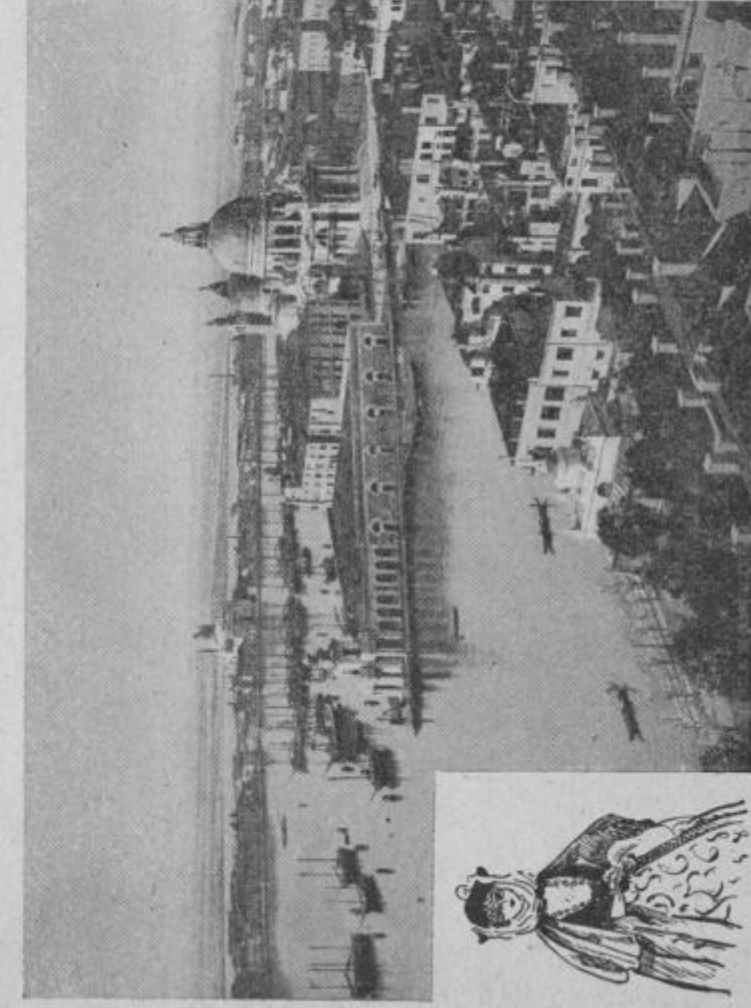
Paris, tête de ligne du Simplon-Orient-Express.
 Une vue de Notre-Dame

(1) Il est rappelé que l'on désignait ainsi les peuples soumis à la Maison d'Autriche, dont le chef porta, jusqu'en 1806, le nom d'Empereur d'Allemagne.

et cela d'autant plus que les relations ferroviaires entre Venise, Trieste et Zagreb étaient médiocres. Au delà de Zagreb, pour des raisons politiques encore, le Gouvernement hongrois avait établi à voie unique la ligne Zagreb-Belgrade. Aucun train rapide ne reliait Venise à Belgrade et la longueur du voyage décourageait les voyageurs. Par contre, un train de luxe, « l'Orient-Express » circulait entre Paris et Constantinople *via* Strasbourg, Munich, Vienne, Budapest, Belgrade et Sofia. On considérait alors, à tort, cette ligne comme la voie classique d'accès à l'Orient.

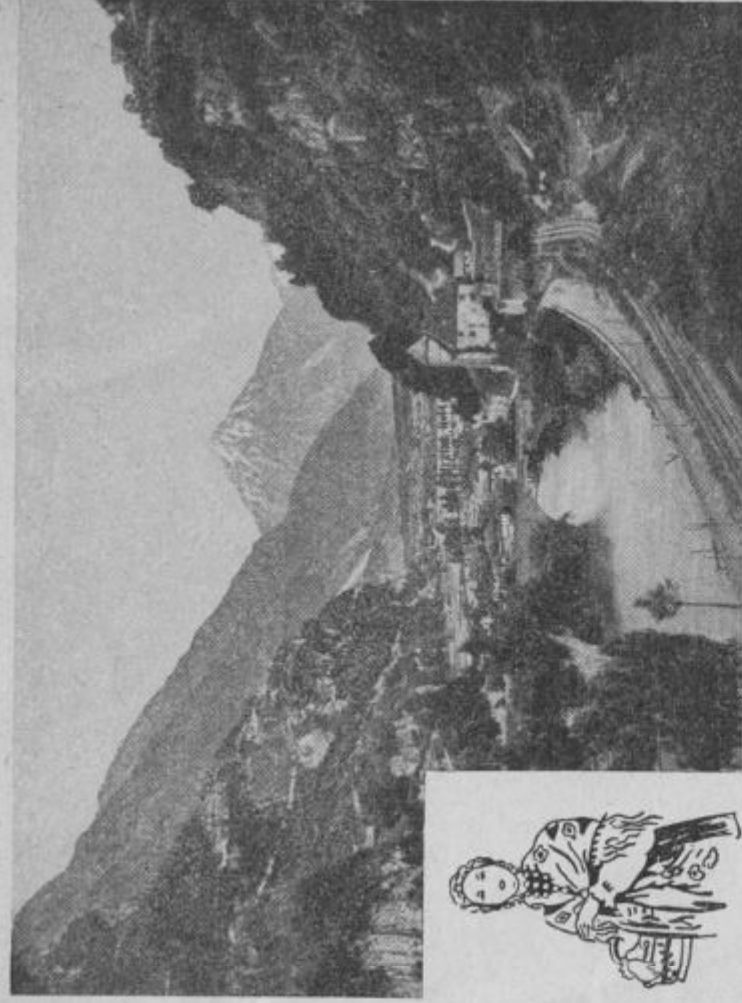
En 1906, la Compagnie P. L. M., au cours de la Conférence internationale des Horaires, proposa la mise à l'ordre du jour d'un service international qui eût emprunté le tunnel du Simplon, récemment ouvert à l'exploitation, pour accéder à Sofia et Constantinople, *via* Milan-Venise-Trieste-Zagreb-Belgrade. Mais cette proposition, qui allait à l'encontre de certains intérêts, se trouva érudée.

Elle était cependant parfaitement logique. L'itinéraire qu'elle préconisait offrait, en effet, de très sérieux avantages et, par ailleurs, empruntait, du moins en partie, la voie traditionnelle de Venise.



L'Italie : Venise

Photoglob

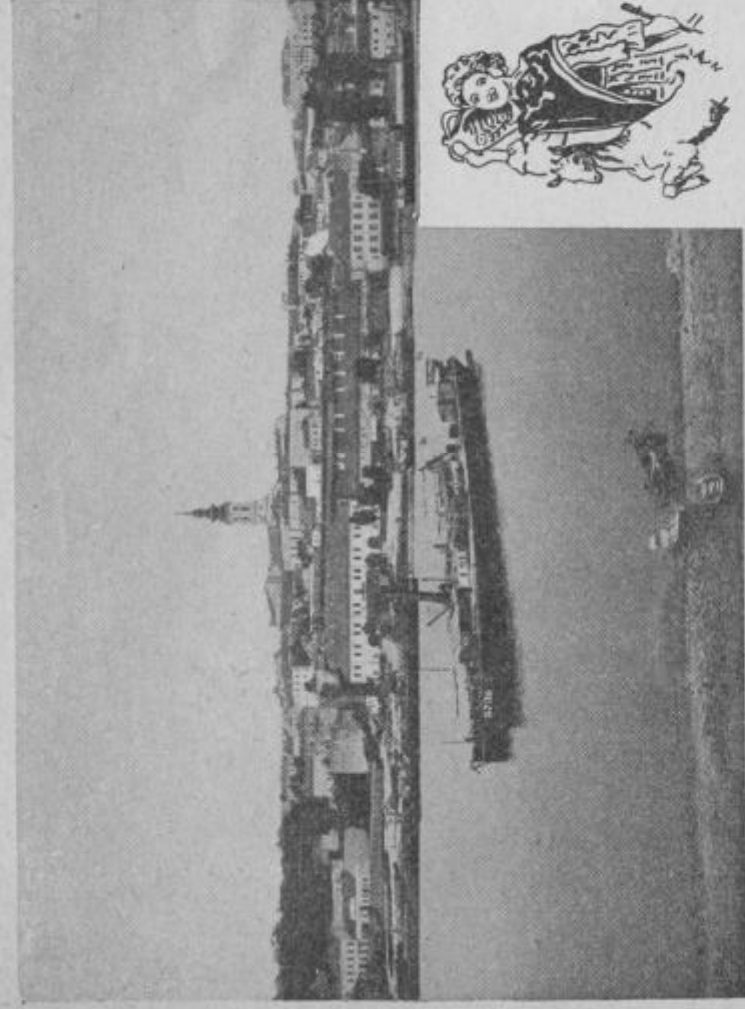


La Suisse : Saint-Maurice

Photoglob

Aussi l'idée fut-elle reprise en 1918, peu après l'armistice, et fit alors rapidement son chemin, recueillant l'adhésion de nos alliés et celle des pays neutres. Il fut décidé qu'un train de luxe, composé avec du matériel appartenant à la Compagnie Internationale des Wagons-Lits et dénommé « Simplon-Orient-Express » circulerait entre la France et l'Orient *via* le Simplon-Venise-Belgrade (Conventions des 26 mars et 19 août 1919).

La Compagnie P.L.M. fut désignée comme Administration gérante du nouveau



Photoglob

La Yougoslavie : Belgrade



grand train. Périodiquement, elle réunit une ou plusieurs conférences internationales au cours desquelles sont examinées les diverses questions que provoque la mise en marche du S.O.E. et de ses prolongements.

ITINÉRAIRE

Le S.O.E., qui s'étend sur 3.028 km, permet la desserte commode d'un grand nombre de métropoles ou de stations touristiques.

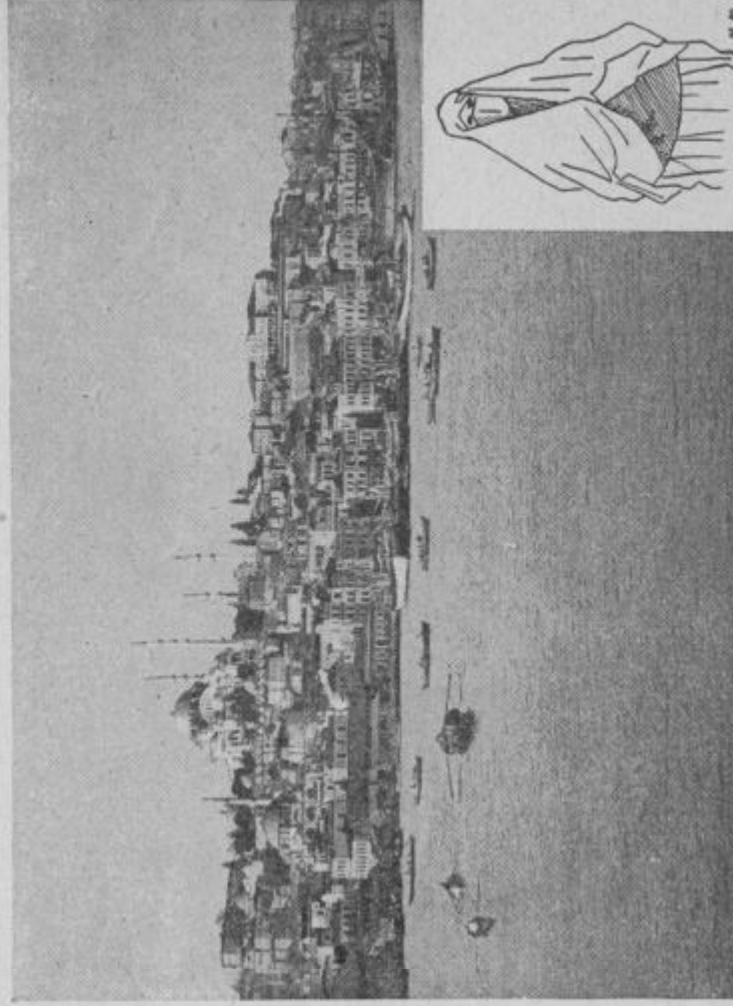
Son origine est la gare de Paris P. L. M., où ce train reçoit une correspondance de Calais et Londres. Après avoir franchi le Jura par le souterrain du Mont d'Or, les bords du Lac Léman (Vevey, Montreux), puis remonte la vallée du Rhône jusqu'à Brigue et finalement franchit les Alpes par le tunnel du Simplon (19.803 m).

Il traverse la Lombardie, passe à Milan (1), Venise et Trieste, dernière grande ville rencontrée avant la frontière yougoslave.

Le train parcourt ensuite le pays tourmenté de l'ancienne Carniole, puis arrive à Zagreb (ex-Agram), capitale de la Croatie et traverse la Slavonie, pays riche qui fut longtemps une province du royaume de Hongrie. A Vinkovce (2), dans la vallée de la Save, prend naissance la ligne de Bucarest. A Indija, se soude la ligne venant de Budapest et Vienne, et l'on atteint Belgrade, capitale de la Yougoslavie.

De Belgrade à Nisch, le train remonte la vallée de la Morava, en traversant la vieille Serbie où abondent les souvenirs de l'occupation turque. A Nisch, il laisse la ligne de Salonique et Athènes

(1) Où il reçoit la correspondance du Bordeaux-Milan.
 (2) Où il laisse une tranche de voitures à destination de Bucarest.



Photoglob

La Turquie : Constantinople



pour s'enfoncer dans un pays montagneux, et il entre en Bulgarie. Après Sofia, capitale de ce dernier pays, c'est la traversée du Balkan, cette chaîne de montagnes, dont on emprunte communément le nom pour désigner l'ensemble des pays chrétiens d'Orient.

Enfin, après la Thrace, on atteint la prestigieuse Constantinople (Stamboul en turc).

HORAIRE ET COMPOSITION

Depuis 1920, on n'a cessé de faire de constants progrès en ce qui concerne l'horaire du Simplon-Orient-Express. L'examen du relevé ci-après, qui a trait aux durées des parcours Paris-Stamboul depuis la création du Simplon-Orient-Express, est tout à fait concluant à cet égard :

1920.....	96 h. 30	1925.....	83 h. 15
1921.....	86 h. 30	1926.....	70 h. 25
1922.....	86 h. 50	1927.....	68 h. 40
1923.....	84 h. 00	1928.....	66 h. 50
1924.....	83 h. 25	1929.....	66 h. 10

Parallèlement, on a perfectionné le matériel et on s'est efforcé de moderniser la composition du train tout en le rendant accessible, par l'introduction de W.-L. de deuxième classe, aux voyageurs qui ne sont pas les clients habituels des trains de luxe.

PROLONGEMENTS ASIATIQUES ET AFRICAINS

Par ce qui précède, on a vu que le Simplon-Orient-Express avait, en Europe, un champ d'action considérable. C'est cependant bien peu en comparaison des possibilités que l'on peut normalement envisager pour lui dans l'avenir.

En face de Stamboul, de l'autre côté du Bosphore, à la gare de Haïdar Pacha, le voyageur dispose, un certain nombre de fois par semaine, de correspondances pour Angora, la nouvelle capitale turque, Alep (Syrie), d'où il peut continuer sur Rayak et gagner l'antique Balbeck, Damas la Biblique, Tripoli de Syrie, et même, par un service automobile, Beyrouth et Haïfa. Là, il retrouve la voie ferrée pour Le Caire.

Par cette voie, le trajet Paris-Le Caire est de huit jours environ.

Mais ces prolongements asiatiques et africains ne constituent pas à eux seuls la zone de pénétration totale du Simplon-Orient-Express. On réalisera, sous peu, par Alep, un prolongement sur Nissibin-Mossoul-Bagdad et peut-être, plus tard, Bassorah. Le jour n'est pas très éloigné où, pour aller dans l'Inde, le voyageur pourra, s'il le désire, délaïsser le paquebot pour le train.



LE DOMAINE DE LA GORGE NOIRE, RETRAITE PROVENÇALE

par M. Jean RIBARD, Inspecteur attaché à la Direction.

« Nos Agents retraités, s'ils ont de la
 « famille, ou s'ils ont conservé des parents ou
 « des amis au pays natal, peuvent, en y
 « retournant, y vivre modestement avec leur
 « retraite. Ceux d'entre eux qui n'ont pas de
 « foyer, soit qu'ils aient négligé de se le créer,
 « soit qu'ils aient eu le malheur de le voir
 « désert avant l'heure, sont plus embarrassés
 « et, malgré des charges
 « moindres, trouvent
 « plus difficilement à
 « vivre sous un toit
 « étranger. Pour ceux-
 « là... j'estime que ce
 « serait un grand bien-
 « fait que de créer une
 « maison de retraite, une
 « sorte d'hôtel des in-
 « valides des chemins
 « de fer, où nos vieux
 « agents trouveraient
 « assurés bon souper et
 « bon gîte.

.....

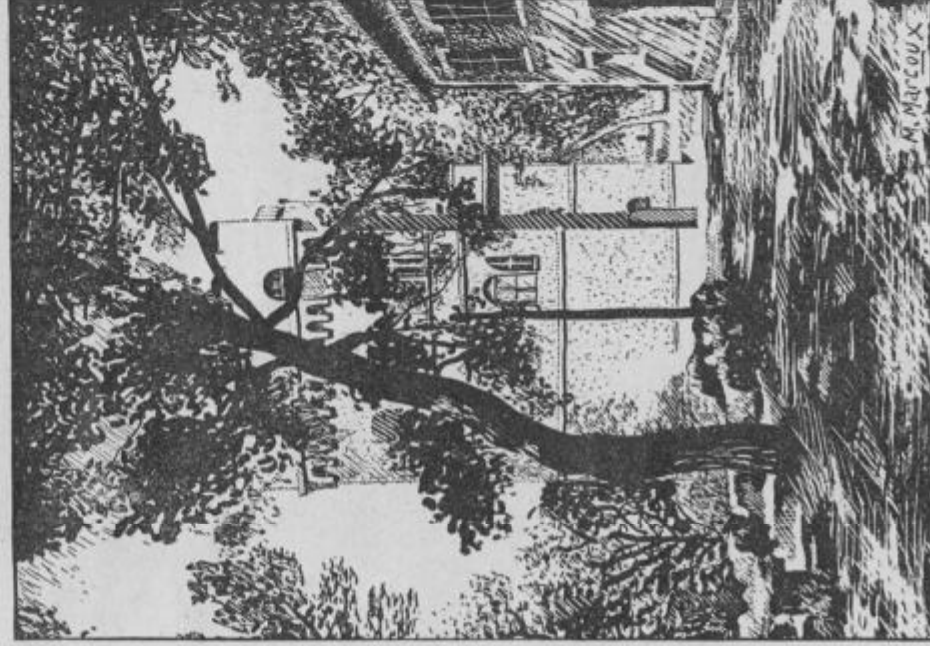
« Sur les bords de
 « notre Méditerranée,
 « dans cette région bé-
 « nie où la vie est facile et douce..., où la terre
 « produit presque sans effort, où les fleurs
 « poussent sans culture à l'ombre des oliviers
 « et des palmiers..., il serait doux de se reposer
 « des fatigues de sa carrière en repassant en
 « soi la façon dont on l'a remplie. C'est là que

Ces lignes, qui prennent aujourd'hui la
 portée d'une véritable prophétie, datent de
 1890. Elles ont été écri-
 tes par Gustave Noble-
 maire, cet homme émi-
 nent et bon qui a pré-
 sidé aux destinées du
 P. L. M. pendant plus
 de vingt-cinq ans et qui
 a contribué, dans une
 mesure si importante, à
 sa prospérité.

Comme le bon grain
 dans son sillon, le noble
 projet, dont la Compa-
 gnie gardait pieusement
 la mémoire, germa len-
 tement et, malgré le
 retard causé par la
 guerre et par son cor-
 tège de difficultés finan-
 cières, il n'attendait

plus, en 1925, que l'occasion favorable pour
 surgir de terre.

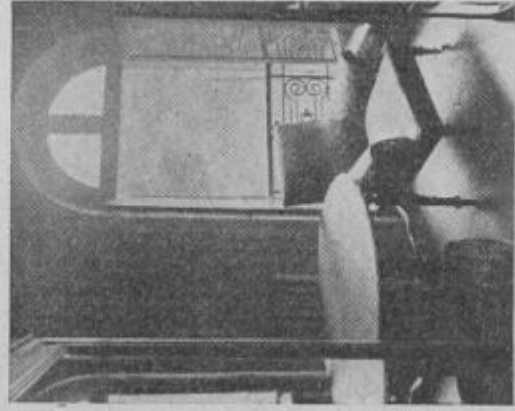
Cette occasion se présenta à ce moment,
 sous la forme du domaine de la Gorge Noire,
 magnifique propriété située à quelque six km



au sud-est de Marseille, tout près du village de Saint-Loup.

Imaginez, au flanc d'une de ces collines parfumées dont la Provence garde le secret, un vaste et fier logis du pays qui, avec de faux airs de château « bonasse », se dresse, flanqué de quelques maisonnettes, dans un épanouissement de verdure de 25 hectares.

Ajoutez à cela, vers



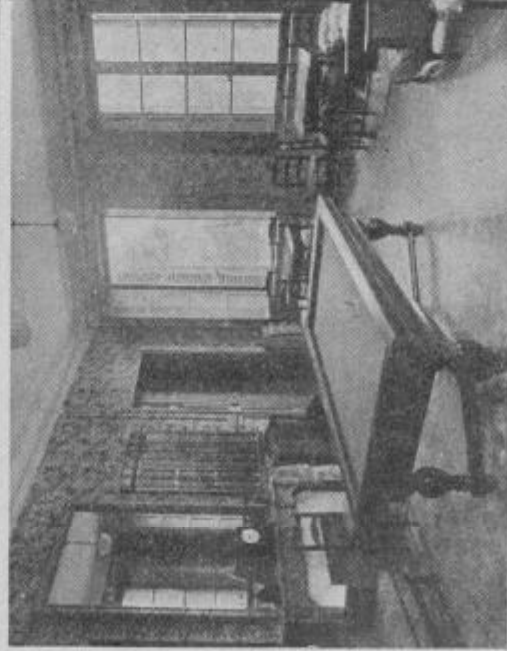
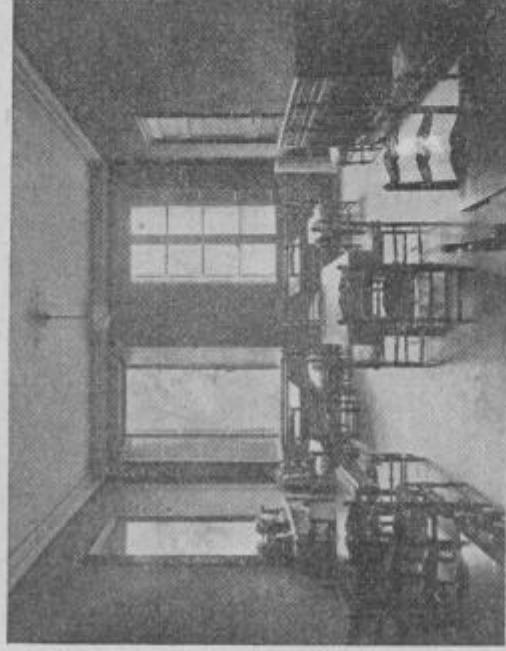
l'est, un horizon de rochers à faire rêver de vrais montagnards et, vers l'ouest, pour ceux qui aiment la mer, une large étendue de Méditerranée encadrée par les pins, depuis Bonneveine jusqu'à l'Estaque.

Enfin, pour compléter le tableau de ce côté, placez donc, tache claire au-dessous du large et grand trait bleu, la mosaïque lointaine des toits de Marseille, semblable, là-bas, aux pieds de la silhouette tutélaire de Notre-Dame-de-la-Garde, à quelque immense foule orientale en prière.

Telle apparaît du premier coup d'œil, dans

ses traits essentiels, cette retraite, qui semblerait tout exprès créée pour des amoureux fastueux et dont la Compagnie P. L. M. a voulu faire un refuge pour ceux de ses vieux serviteurs qu'un destin cruel laisse seuls au monde au terme de leur carrière.

Telle est la magnifique propriété que la Compagnie a mise à la disposition du « Refuge des Cheminots », cette Société secourable dont le nom seul annonce



Photos E. Loréal, Marseille

le programme et à la tête de laquelle se trouve M. Rosset, le Président de la Fédération des Retraités des Chemins de fer français.

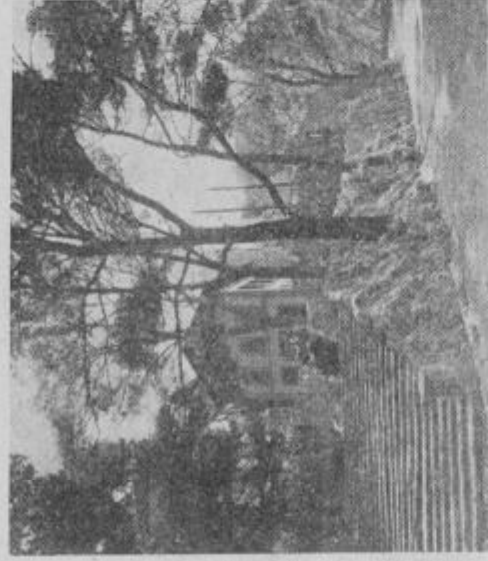
Ainsi donc la Gorge Noire est encore une retraite d'amour : celui du prochain.

Il semble, d'ailleurs, difficile de mieux réaliser, tant au point de vue matériel qu'au point de vue moral, le désir qui fut cher au Grand Directeur disparu.

Examinons, en effet, de plus près cette réalisation et, après le coup d'œil d'ensemble

déjà jeté, sans nous attarder aux installations charmantes qui entourent le logis et sur lesquelles nous reviendrons tout à l'heure, pénétrons dans celui-ci.

C'est un grand corps de bâtiment à étages, flanqué d'une tour provençale, une brave tour aux créneaux débonnaires rappelant un peu celles du château de ce « bon roi René » d'heu-



trique — le dernier cri — et, dans un coin, un radiateur de chauffage central...

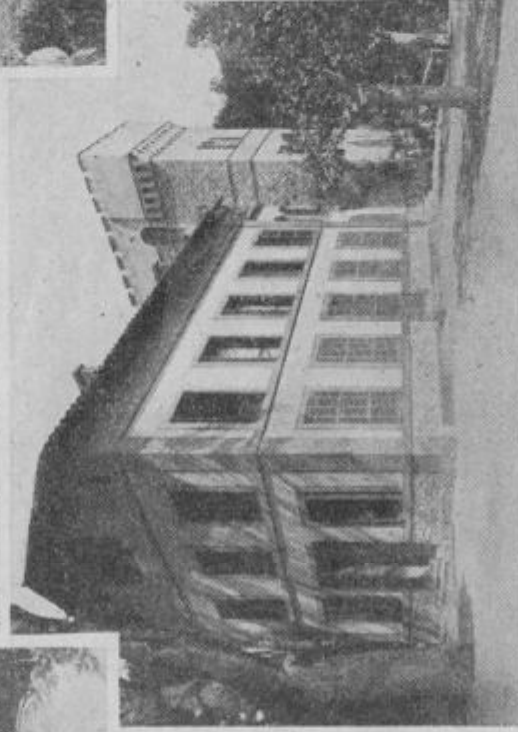
Et c'est bien l'impression dominante de tout l'aménagement intérieur que l'on reçoit ainsi dès l'abord au seul aspect de cette salle de billard : une décoration harmonieuse et gaie dans sa simplicité et — en pleine campagne, sous des dehors rustiques — le confort

reuse mémoire.

Sitôt franchie la haute porte vitrée percée dans le mur épais, la surprise est grande, car ce n'est pas une salle banale, pour une modeste

maison de retraite, que celle où nous entrons. Non, c'est une salle de billard, « une vraie » comme on dirait par ici, avec les queues bien alignées au mur, sur des boiserries spécialement aménagées à cet effet et un beau tapis vert tout neuf, dont les bandes « rendent bien ». Tout autour de la pièce, un ameublement rustique dans le goût du pays : bahut ciré et solides petites tables de jeu.

Aux murs et sur les meubles, des teintes claires et gaies, au plafond, un diffuseur élec-



Photos E. Lortal, Marseille

le plus moderne.

Ce caractère général, qui confère à toute l'installation une unité qui n'est pas le charme le moins appréciable, on le retrouve dans

la salle à manger provençale aux petites tables, comme, aux étages, dans les chambres individuelles des pensionnaires, dont plusieurs ont deux fenêtres et toutes, lit et sièges confortables, table ronde, lavabo à eau chaude et à eau froide, radiateur à chauffage central et éclairage électrique.

Une visite à la « dépense », où règne un ordre méticuleux, à la cuisine vaste et nette, avec ses grands carreaux noirs et blancs par terre ; une ascension à la tour, d'où l'on jouit

d'une vue magnifique — celle qui a été esquissée au début de ce compte rendu — et le tour du propriétaire est terminé, du moins en ce qui concerne l'immeuble.

Car il reste les alentours immédiats de la maison, où un soin délicat et un goût d'artiste ont accumulé les surprises les plus agréables pour l'œil.

Ce ne sont, en effet, que terrasses étagées, grottes artificielles, jeux d'eau multiples, bassins, tout un enchantement sorti de terre, semble-t-il, par la vertu de quelque coup de baguette féerique.

A l'entrée du jardin proprement dit, après la symphonie des plantes et des fleurs, dans laquelle les aloès jettent leur note classique, des sentiers courent dans le domaine et vont se perdre sur la colline, parmi les lenticques, les centaurées et toute la flore d'une nature exubérante.

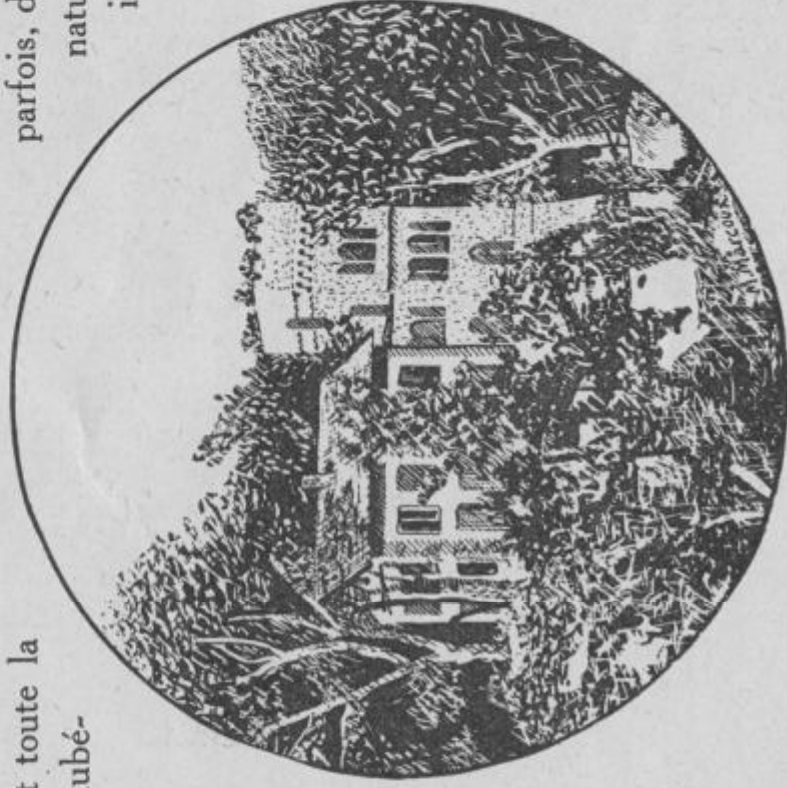
Des postes à feu,
— où l'on chassait
« à l'espère » sans
doute —, dres-

sent parfois leur silhouette courtaude et menaçante dans cette verdure. Traités eux-mêmes dans le style local, ils témoignent de ce souci d'agrément qui semble avoir présidé aux installations de toute la propriété et dont on rencontre une preuve à chaque pas.

Nul doute que cette atmosphère, reposante et gaie, n'adoucisse les réflexions solitaires des retraits malmenés par le destin.

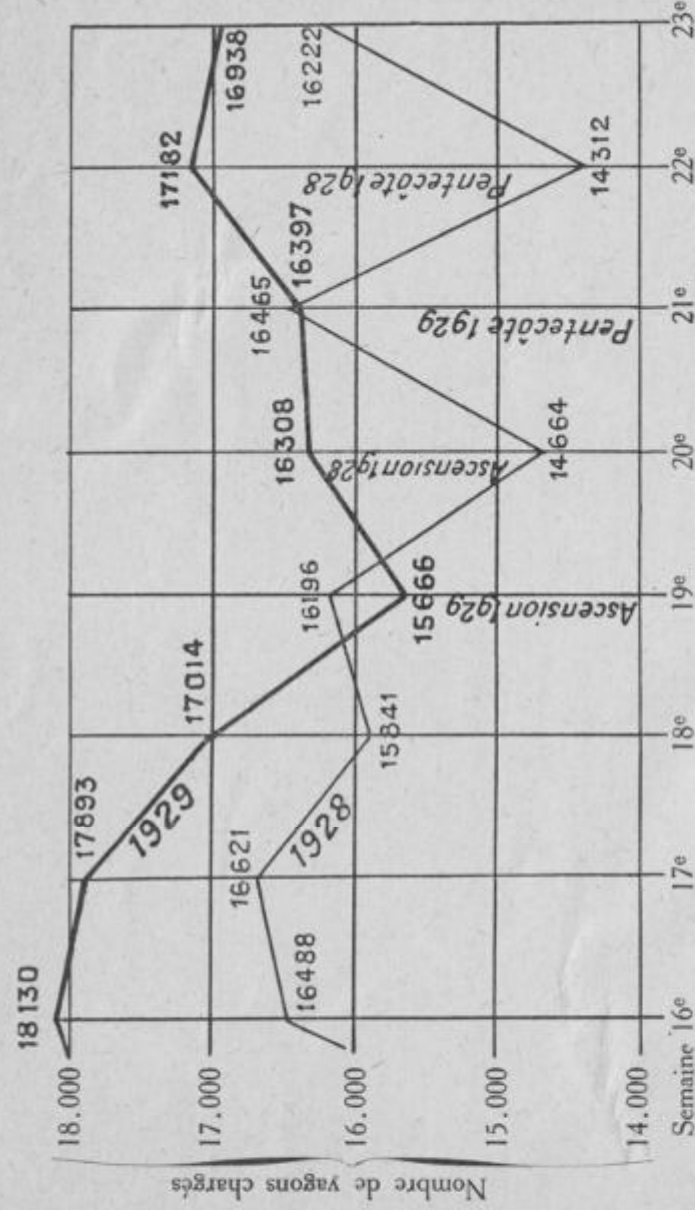
Dans ce cadre qui semble inventé de toutes pièces pour inspirer des vers romantiques à un adolescent, les vieux Agents s'assièrent sur la grande terrasse, face aux lignes du P. L. M. — leurs lignes — que l'on devine à peine là-bas, à l'horizon, au pied de Notre-Dame-de-la-Garde. Ils y deviseront en paix en se rememorant leur longue et utile carrière et, parfois, dans l'ambiance de cette

nature éternellement jeune, ils sentiront renaître avec émoi, du trésors de leur âme, quelque vieux rêve de leurs vingt ans.



Trafic du Réseau P. L. M. du 16 Avril au 10 Juin 1929

Nombre moyen journalier de wagons chargés pendant chaque semaine



REVUE DOCUMENTAIRE

Electrification de voies.

La Compagnie a projeté d'électrifier la ligne de Chambéry à Modane. A l'heure actuelle, les travaux

sont terminés dans la section comprise entre Chambéry et Saint-Jean-de-Maurienne. Sur cette section, un certain nombre de trains peuvent déjà utiliser la force motrice électrique et nous prévoyons que tous les trains circulant seront remorqués par des locomotives électriques dès le milieu du mois d'août prochain.

Les travaux sont en cours dans la section de Saint-Jean-de-Maurienne à Modane. Ils seront terminés lors de l'établissement du service d'été de l'année 1930.

Sur les voies principales, la prise de courant se fera par un troisième rail, sous une tension de 1.500 volts. Mais dans les gares importantes, où la pose d'un troisième rail serait très embarrasante, la prise de courant se fera sur lignes de contact aériennes. C'est le cas des gares de Chambéry,

Montmélan, Saint-Pierre-d'Albigny, Saint-Avre-la-Chambre et Saint-Jean-de-Maurienne.

Le courant fourni à la Compagnie sous forme triphasée à 42.000 volts est, avant d'être envoyé aux rails ou lignes d'alimentation des locomotives, transformé à 1.500 volts, dans des sous-stations appartenant à la Compagnie et échelonnées le long de la ligne à Chambéry, Saint-Pierre-d'Albigny, Epierre, Saint-Jean-de-Maurienne, Saint-Michel-de-Maurienne et La Praz.

Quadruplement des voies entre Montereau et Laroche.

Le trafic important qui passe par la ligne de Bourgogne a conduit la Compagnie P. L. M. à étudier le quadruple-

ment des voies entre Paris et Laroche. Grâce au quadruplement de la section Cesson-Melun, exécuté dès la fin de la guerre, notre Compagnie disposait déjà de quatre voies de Paris à Montereau. Mais au delà de Montereau, il n'y avait plus que deux voies, insuffi-



santes pour assurer une bonne exploitation dans l'avenir.

Le quadruplement fut tout de suite amorcé au delà de Montereau et, très rapidement, deux voies nouvelles purent être livrées à l'exploitation de Montereau à Villeneuve-la-Guyard. Au lieu de poursuivre les travaux au delà de cette dernière gare, la Compagnie préféra sauter une section et exécuter tout de suite le quadruplement de Sens à Saint-Julien-du-Sault, afin de donner à l'Exploitation un long garage actif situé à peu près au milieu de la partie de ligne restant à quadrupler. Cette section vient d'être livrée le 15 mai dernier.

Les travaux sont déjà en cours entre Saint-Julien - du - Sault et Laroche et ils seront terminés pour le service d'été de 1930. Ils seront prochainement entrepris dans la section ajournée entre Villeneuve-la-Guyard et Sens.

Les travaux prévus de Sens à Laroche coûteront environ 80 millions. Outre les terrassements et les allongements d'ouvrages, ces travaux entraînent en effet des remaniements importants des gares traversées; ils permettent aussi de nombreuses améliorations : suppression de passages à niveau, création de passages souterrains dans les gares, etc...

Compte tenu du quadruplement exécuté entre Laroche et Saint-Florentin, ils fourniront à l'Exploitation quatre voies de circulation de 173 km de longueur, entre Paris et Saint-Florentin.

Le Vagon-atelier de soudure du P. L. M.

La soudure autogène rend de grands services dans les ateliers du chemin de fer; aussi en fait-on actuellement le plus large usage pour l'entretien du matériel. C'est ainsi que les réparations importantes qu'ont à subir les chaudières des locomotives sont souvent entreprises par soudure oxyacétylénique ou à l'arc électrique selon les cas.

Ces procédés délicats, une fois mis au point dans les grands ateliers, devaient être employés dans les

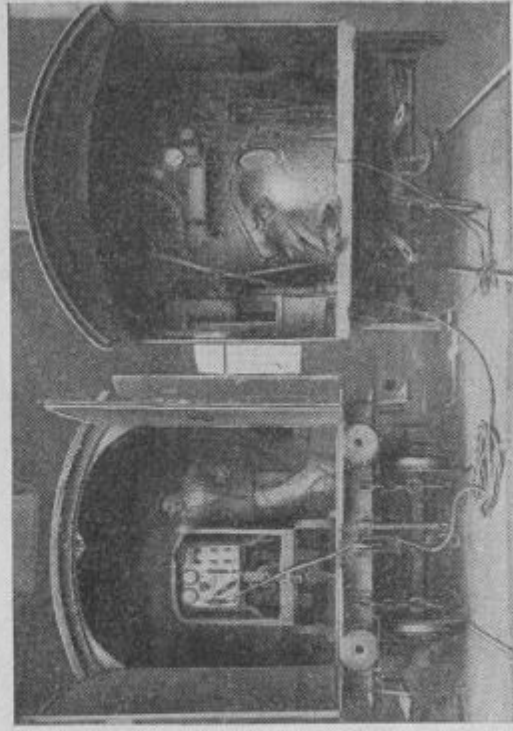
dépôts, non seulement en vue d'être substitués aux modes anciens de réparation des foyers, mais encore dans le but d'éviter bien souvent l'envoi des locomotives dans un atelier du Matériel. Comme la bonne exécution de la soudure autogène du cuivre exige un personnel particulièrement expérimenté, on créa une équipe volante de quatre Agents dirigée par un Contremaître, rattachée à un grand atelier et dotée d'un matériel facilement transportable.

Telle est la genèse du wagon-atelier de soudure du P. L. M.

Ce wagon, dont on peut trouver une description détaillée dans la *Revue Générale des Chemins de fer* (1), est du type américain à deux bogies et il est muni du frein continu, de façon à permettre son incorporation dans les trains de messageries. Il est divisé en quatre compartiments. Dans le premier sont installés deux appareils pouvant produire chacun 4.000 litres d'acétylène à l'heure. Le deuxième comprend le matériel et l'approvisionnement (24 bouteilles d'oxygène, 500 kg de carbure de calcium, le métal d'apport et l'outillage nécessaire aux réparations). Le troisième est la chambre de repos du personnel, avec quatre couchettes. Enfin, le quatrième renferme un moteur à essence de 20 ch, accouplé à une génératrice, ainsi que les accessoires de soudure à l'arc.

Les appareils générateurs d'acétylène et le groupe électrogène peuvent être, au moyen de palans, descendus à terre sur chariots, dans le cas où le wagon ne peut être amené dans le voisinage immédiat de la locomotive à réparer.

Les résultats obtenus avec ce premier wagon ont été tout à fait satisfaisants. Dans les dépôts de la partie sud du Réseau auxquels son champ d'action a dû être limité, il permet d'effectuer chaque mois



environ une douzaine de réparations de chaudières, dont plus de la moitié auraient nécessité, autrefois, l'envoi de la locomotive dans un grand atelier.

Aussi, un second wagon du même type est-il en cours d'aménagement pour desservir les dépôts du centre et du nord du Réseau.

(1) Numéro de décembre 1928.

L'ASSEMBLÉE GÉNÉRALE de L'ORPHELINAT des CHEMINS de FER FRANÇAIS

Le 11 mai dernier, à l'issue de son Assemblée générale, l'Orphelinat des Chemins de fer français, (fondateur Flamand), réunissait, dans les établissements de la salle Wagram, les délégués veaux de tous les points des Réseaux métropolitains et de l'Afrique du Nord. Le banquet, comprenant près de 700 couverts et qui a été suivi d'un concert et d'un bal, était présidé par M. Lang, Chef adjoint du Cabinet de M. Pierre Forgeot, Ministre des Travaux publics, entouré de hautes personnalités des Chemins de fer et des délégués de cette importante Association.

Dans son discours de bienvenue et de remerciements aux personnalités présentes et à tous les bienfaiteurs de l'œuvre — au premier rang desquels se placent les Réseaux — M. Roche, Président, a fait ressortir les nombreux avantages que celle-ci présente pour la sécurité des foyers cheminots. Il a signalé que l'Assemblée générale venait, une fois de plus, de relever le barème des allo-

cations, qu'un orphelin de père et de mère, par exemple, recevant 1.200 francs en 1928, en recevra 1.500 en 1929; que quatre orphelins de père, touchant 1.560 francs en toucheront désormais 2.500; que l'allocation payée pour six orphelins de père et de mère, soit 3.110 francs, allait être portée à 5.250 francs; il a ajouté notamment que l'Orphelinat accordait à ses anciens pupilles, dans des conditions déterminées, et par voie de sélection, des bourses d'études, des bourses d'apprentissage, des livrets de Caisse d'épargne aux plus particulièrement doués et aux plus méritants; qu'il venait en aide à ceux qui étaient malades et dotait, à leur majorité, ou au moment de leur mariage, tous les orphelins de père et de mère; que l'œuvre, enfin, avait distribué plus de 2.300.000 francs au cours de l'année 1928 et secouru, depuis sa fondation, 18.000 orphelins, auxquels il avait été versé au total plus de 20 millions de francs d'allocations.

INAUGURATION A RIS-ORANGIS D'UN NOUVEAU PAVILLON DU SANATORIUM DES CHEMINOTS

Le 26 mai dernier a été inauguré, à Ris-Orangis, sous la présidence de M. Grimpret, Directeur Général des chemins de fer au Ministère des Travaux publics, représentant M. Pierre Forgeot, Ministre des Travaux publics, empêché, un nouveau pavillon annexé au bâtiment principal du Sanatorium des cheminots.

M. M. les Directeurs des grands Réseaux étaient représentés par M. Dautry, Directeur Général des chemins de fer de l'Etat.

M. Margot, Directeur Général de la Compagnie des Chemins de fer P. L. M., s'était fait représenter tout spécialement par M. Regnoul, Ingénieur en Chef adjoint à la Direction, qui était assisté de M. Dargnies, Ingénieur en Chef adjoint de l'Exploitation.

On sait que l'œuvre du Sanatorium des cheminots a été fondée pendant la guerre, avec le concours des Réseaux, par l'Union Nationale des cheminots, pour les Agents de chemins de fer atteints de tuberculose.

Ses établissements ont déjà reçu près de 2.400 malades et le nombre des journées d'hospitalisation, au paiement desquelles les Réseaux participent d'ailleurs largement, a atteint, en 1928, le chiffre de 55.178.

Ouvert en 1921, avec 100 lits, l'Établissement de Ris-Orangis en compte maintenant 151.

De plus, une section de femmes a été créée dans la propriété acquise tout récemment à Champrosay, où peuvent être hospitalisées 25 femmes-agents.

L'œuvre se propose de construire dans cette belle propriété, d'une superficie de 5 hectares, un établissement de 100 lits. Cinq Réseaux, dont le P. L. M., heureux de lui apporter leur précieux et indispensable concours, lui ont déjà attribué, à cette occasion, une subvention de 625.000 francs.

M. Grimpret, au nom du Gouvernement, et M. Dautry, au nom des Directeurs, ont adressé leurs félicitations aux cheminots, pour leur belle et généreuse action de solidarité.

Une kermesse suivit l'inauguration du pavillon annexe.

Il convient d'ajouter qu'un train spécial avait été mis gracieusement, par le P. L. M., à la disposition du Conseil d'administration de l'œuvre, pour le transport de ses nombreux invités entre Paris et Ris-Orangis.

FIGURES D'AGENTS P. L. M.

Le *Bulletin* P. L. M. n° 2 a donné la reproduction d'une locomotive Pacific en miniature construite par M. Courtois Jules, Elève-mécanicien au dépôt de Paris.

Il est intéressant de signaler combien les cheminots s'adonnent à ces travaux de patience et d'adresse.

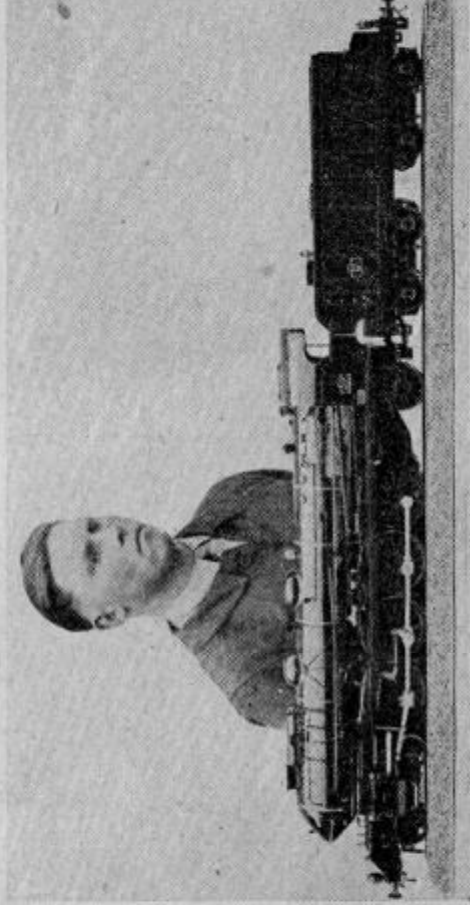
Voici une réduction de la locomotive Mountain 241-A avec son tender, œuvre de M. CHANUT Jean, Sous-Agent technique aux ateliers de machines d'Oullins.

M. Chanut a construit cette locomotive dans ses moments de loisir avec un outi-

lage et des matériaux de fortune : épingles, baleines de parapluies, rayons de bicyclettes, boîtes de conserves, etc.

La locomotive, qui mesure avec son tender environ 1 mètre de longueur, repose sur une voie, qui est la reproduction elle-même de la voie P. L. M.

M. Chanut doit être d'autant plus félicité qu'il n'est pas ouvrier professionnel, et qu'il a su néanmoins imiter avec la plus grande fidélité les dispositions des dessins originaux P. L. M. qu'il est dans ses fonctions de classer et de distribuer aux ouvriers des ateliers de machines d'Oullins.



MÉDAILLE D'HONNEUR DES CHEMINS DE FER (1)

La Médaille d'Honneur en vermeil des Chemins de fer a été décernée, par arrêté ministériel du 22 mai 1929, aux Agents dont les noms suivent :

MM. MEICHER Gaston, Sous-Chef de bureau à Alger
MARÉCHAL Jules, Caissier à Alger;
MICHAUT Adelin, Chef de bureau Principal à Paris.

La Médaille d'Honneur en argent des Chemins de fer a été décernée, par arrêté ministériel du 5 juin 1929, à
M. PORTAL Prosper, Employé principal (Mat. et Tract.) à Paris.

AVANCEMENTS EN GRADE (2) (Personnel relevant directement du Conseil d'Administration.)

Par décision du Conseil d'administration en date du 25 avril 1929, ont été nommés ou promus :

RÉSEAU MÉTROPOLITAIN

SECRETARIAT DE LA COMPAGNIE

Sous-Chef de bureau de 2^e classe : M. Célard.
Rédacteur principal : M. Ebrard.
Employé : MM. Loréille; Quéland.

CONSTRUCTION

Services régionaux.
Sous-Ingénieur Inspecteur : à Aubenas, M. Picand Auguste (Héry).
Chef de bureau de 2^e classe : à Aix-en-Pro-

vence, M. Beurrier Joannès (Brout Vernet).
Dessinateur-projeteur de 1^{re} classe : à Marseille, M. Paulin Luc.
Dessinateur-projeteur de 2^e classe : à Port-de-Bouc, M. Breton André.

Par décision du Conseil d'administration en date du 17 mai 1929, ont été nommés ou promus

RÉSEAU MÉTROPOLITAIN

SERVICE MÉDICAL

Expéditionnaire : M. Ausset Georges.

Pillot René (Paris); à Marseille, M. Dode Léon.

Employé principal : MM. Laje Roger; Turin Jean; Bertini Michel; Simonin Jean.

Employé : MM. Donniol Adolphe (Bercy); Flambarcl Albert.

Claude (Marigny-le-Cahouët); Merlin Robert (Villeneuve-Saint-Georges-Triage).
Contrôleur de route adjoint : à Paris, M. Borrelli Rémond (Nice).

Agent technique : M. Valot Lucien (Villeneuve-Saint-Georges-Triage).

EXPLOITATION

Service Central.

Inspecteur de 1^{re} classe (détaché à l'U.I.C.) : M. Rousseau Paul (Chagny).
Chef de groupe : M. Combatazlier François.
Contrôleur technique : à Paris, MM. Collet Armand; Chatot Pierre; à Lyon, M.

Services régionaux.

Chef de gare principal de 1^{re} classe : à Lyon-Vaise, M. Monnot Claudius (Grenoble).
Chef de gare principal de 2^e classe : à Grenoble, M. Passerotte François (Chalon-sur-Saône).

(1) Les nouveaux promus peuvent dès maintenant, porter le ruban que leur confère cette distinction; les insignes (médaillon et diplôme) leur seront remis par leur Service respectif dès que le Ministère des Travaux Publics les aura fait parvenir à la Direction de notre Compagnie.
Il est rappelé, à cette occasion, qu'il est accordé aux bénéficiaires de ces distinctions un jour de congé supplémentaire avec solde, indépendamment du jour de la remise des insignes et diplômes.

Cette mesure est d'ailleurs applicable également aux Agents décorés de la médaille militaire.

(2) 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 de 1^{re} classe adjoint : à Lyon-Perrache-1, M. *Grantier Séverin* (Clermont-Ferrand).
 Sous-Inspecteur (Service commercial) : à Lyon, M. *Pouzadoux Emmanuel* (Dijon).
 Chef de gare de 2^e classe adjoint : à Clermont-Ferrand, M. *Furet* Auguste (Perrigny).
 Sous-Chef de gare Principal : à Besançon-Viotte, M. *Baudier* Emile (Dijon-Ville); à Miramas, M. *Chabran* Albert (Le Teil).
 Sous-Chef de gare de 1^{re} classe : à Paris, M. *Renard* Ferdinand; à Lyon-Perrache-1, M. *Tripot* Gaston (Saint-Etienne-Pont-de-l'Ane).
 Rédacteur principal : à Dijon, M. *Bompard* Etienne (Romans-Bourg-de-Péage).
 Chef de bureau de gare principal : à Romans-Bourg-de-Péage, M. *Chataigner* Jean (Saint-Etienne-Centre); à Bellegarde (Ain), M. *Magnier* Joseph (Modane).
 Sous-Chef de gare de 2^e classe (dispatcher) : à Paris, M. *Artillan* Alexis.
 Sous-Chef de gare de 2^e classe : à Laroche-Migennes, M. *Boyer* Pierre (Saint-Etienne-Châteaureux).
 Employé principal : à Marseille, M. *Coquisart* Jean (Paris).
 Sous-Chef de bureau de gare : à Clermont-Ferrand, M. *Niel* Joseph (Montpellier); à Saint-Chamond, M. *Gironde* Pierre (Vienne); à Nice, M. *Delpy* Louis (Grasse).
 Sous-Chef de gare de 3^e classe (dispatcher) : à Paris, M. *Barjol* Abel (Melun); à Clermont-Ferrand, M. *Droyer* Pierre; à Saint-Etienne-Châteaureux, M. *Chalet* Jean (La Fouillouse).
 Sous-Chef de gare de 3^e classe : à Vichy, M. *Claquin* Victor (Moulins).
 Employé : à Dijon, M. *Lieutet* Emile; à Lyon, M. *Mongenat* Georges; à Saint-Etienne, M. *Javelle* Antonius.
 Commis principal : à Melun, M. *Wuthier* Georges; à Marseille-Joliette-Arenc, M. *Breyton* Louis; à Grasse, M. *Desfour* Maurice (Golfe-Juan-Vallauris); à Montpellier, M. *Corniau* Louis (Alès); à Bourg, M. *Josserand* Henri.
 Facteur-chef : à La Charité, M. *Gaujour* Alphonse (Arzembouy); à Vienne, M. *Paillet* Marius; à Moulins, M. *Ravoux* Ernest (Clermont-Ferrand).
 Sous-Chef de gare de 4^e classe : à l'Estaque, M. *Turtles* Emile (Salon); à La Fouillouse, M. *Genete* Henry (Estivareilles).
 Chef de gare de 5^e classe : à Mars, M. *Ducoux* Georges (Broye); à L'Isle-Angély, M. *Vincent* Jean; à Vonnas, M. *Girard* Marius (Saint-Romain-de-Popey).
 Chef de manœuvres principal : à Marseille-Joliette-Arenc, M. *Eyraud* Laurent.
 Chef aiguilleur principal : à Marseille-Abeilles, M. *Sauvaire* Alfred (Marseille-Saint-Charles).

Receveur de 1^{re} classe aux billets : à Nevers, M. *Chateigner* Henri.
 Commis de 1^{re} classe : à Bercy, M. *Serin* Emilien (Villeneuve-St-Georges-Triage); à Chalons-sur-Saône, M. *Bon* Charles; à Vienne, M. *Cochet* Jean; à Roanne, M. *Mollard* André; à Aix, M. *Rossi* Roger; à Marseille-Joliette-Arenc, MM. *Angerain* Charles (Marseille-Saint-Charles); *Cheilan* Francis (Marseille-Prado); à Golfe-Juan-Vallauris, M. *Aubert* Marcel (Pertuis); à Alès, M. *Andrieux* Jean-Baptiste; à Bourg, M. *Brun* Henri (Modane).
 Chef de gare de 6^e classe : à Chemin-Peseux, M. *Dumoutier* Emile (Publy-Vévy); à Saint-Romain-de-Popey, M. *Renaudin* Jean (Sérézin); à Estivareilles, M. *Paulaud* François (Meys); à La Baume, M. *André* Jean (La Roche-des-Arnauds).
 Intérimaire de 2^e classe : au Puy, M. *Bruhat* Jean (Saint-Marcellin-Loire); à Salon, M. *Daniel* Félix (Saint-Laurent-du-Var).
 Chef de station : à Broye, M. *Lesourd* Léon (Surgy).
 Expéditionnaire : à Paris, M. *Domnadieu* Pierre (Autun); à Nevers, M. *Ausset* Amédée (Paray-le-Monial); à Dijon, MM. *Arnould* Georges (Dijon-Ville); *Marchal* Eugène (Dijon-Ville); *Froment* Emilien (Dijon-Ville); à Valence, M. *Triaire* Emile (Sommières); à Chambéry, M. *Roch* Victor (Cannes).
 Chef de manutention : à Besançon-Viotte, M. *Cayot* Jean; à Marseille-Abeilles, M. *Faure* Victor (Marseille-Joliette-Arenc).
 Chef de manœuvres : à Lyon-Vaise, M. *Gaillet* Jean (Lyon-Brotteaux); à Marseille-Joliette-Arenc, M. *Maurin* Clément.
 Chef aiguilleur : à Melun, M. *Chaux* Jules; à Givors-Canal, M. *Moussy* Antoine (Chasse).
 Chef lampiste : à Badan-Triage, M. *Jamet* Louis (Ambérieu).
 Receveur de 2^e classe aux billets : à Paris, MM. *Combet* André; *Font* Georges; *Perdreau* Joseph (Fontainebleau-Avon); à Nevers, M. *Boursier* François; à Avignon, M. *Courant* Auguste; à Menton, M. *Pastorelly* Frédéric; à Nice, M. *Ravello* Albert (Toulon).
 Facteur enregistreur : à Villeneuve-Saint-Georges-Triage, M. *Gondran* Félix; à Mignères-Gondreville, M. *Renoux* Maurice (Menncy); à Arzembouy, M. *Berneau* Louis (Mesves-Bulcy); à Surgy, M. *Fichot* Pierre (Nevers); à Saint-Bonnet-en-Bresse, M. *Boyer* Edouard (Semur-en-Auxois); à Frasnay, M. *Mourey* Louis (Maligny-Lancanche); à Pagny (Côte-d'Or), M. *Martin* Jean (Beaune); à Lamure-sur-Azergues, M. *Perret* Antonin (Mézeriat); à Sérézin, M. *Gibeaud* Pierre (Leyment); à Saint-Marcellin (Loire), M. *Dupuis* Jean (Saint-Romain-le-Puy); à La Ricamarie, M. *Aubrier* Julien (Saint-Martin-Sail-les-Bains);

à Saint-Laurent-du-Var, M. *Issaurat* Marius (Cannes); à Pertuis, M. *Vanny* Eugène (Fréjus); à Ganges, M. *Bérard* Marcel (Remoulins); à La Roche-des-Arnauds, M. *Chalois* Régis (Pontcharra-sur-Bréda-Allévard); à Belley, M. *Angelier* Anthelme (Saint-Rambert-en-Bugey).

Commis de 2^e classe : à Villeneuve-Saint-Georges-Triage, MM. *Moreau* Joseph (Villeneuve-sur-Yonne); *Hénot* Robert; à Laroche-Migennes, M. *Perrot* Edouard (Saint-Florentin-Vergigny); à Paris, M. *Mejer* Edouard (Bercy); au B. V. de Paris-Rambuteau, M. *Baton* André (Bercy) à Chalons-sur-Saône, M. *Miolane* Denis; à Vienne, M. *Gaillard* Joseph; à Roanne, M. *Rigolot* François; à Marseille-Prado, M. *Girousse* Gabriel (Marseille-Joliette-Arenc); à Alès, M. *Roustan* Léopold (Sauve); à Bellegarde (Ain), M. *Julliard* Albert (Pont-d'Ain); à Modane, MM. *Prudent* Gaston (Thonon-les-Bains); *Prost* Robert (Bourg); à Chamornix-Mont-Blanc, M. *Lanvers* François (Lavans-Saint-Luc-picin).

Commise de 2^e classe : à Lyon-Brotteaux, Mme *Fondard* Aimée.

Chef de train : à Paris, MM. *Arriat* Louis; *Chanteperdrix* Félix; *Griévis* Camille (Sens); à Villeneuve-Saint-Georges-Triage; à M. *Gabard* André (Laroche-Migennes); à Laroche-Migennes, M. *Dumand-Sautier* Alexis; à Dôle, MM. *Richard* Maurice (Pontarlier); *Combet* Louis; à Lons-le-Saunier, M. *Thomas* Victor (Champagnole) à Besançon, MM. *Florin* Maurice; *Perret* Marie; à Dijon, MM. *Vuillet* Jean (Pontarlier); *Cétre* Clément; *Champlon* Victor; *Grenier-Soliget* Georges; *Jeannin* Georges; *Mille* Elie; *Mutin* Georges; à Lyon-Perrache-1, M. *Joubert* Joannès; à Lyon-Guillotière, M. *Dupont* Jean (Lyon-Vaise); à Châtel-Guyon, M. *Talobre* Noël (Paray-le-Monial); à Saint-Rambert-d'Albon, M. *Retirand* Paul; au Teil, MM. *Lauziard* Elie (La-Voulte-sur-Rhône); *Picq* Adrien (La-Voulte-sur-Rhône); à Avignon, MM. *Crouzet* Irénée; *Lattard* André; *Mayen* Marcel; *Vallier* Louis; *Pellegrin* Eugène (Cavaillon); à Portes-Triage, MM. *De-l'homme* Maurice (Valence); *Barthelon* Arthur (Valence); *Mariton* Auguste (Valence); à Marseille-Saint-Charles, MM. *Clément* Louis; *Décory* Zacharie; *Roubaud* Marius; à Arles, MM. *Anxionnaz* Auguste; *Plantade* Joseph; *Gaugue* Louis; *Meynet* Alexandre (Miramas); à Aubagne, MM. *Boyer* Louis; *Villard* Louis (Marseille-Saint-Charles); *Devès* Eugène (Miramas); à Miramas, MM. *Laplace* Joseph; *Mas-sieu* François; *Gautier* Gaston; *Bonicez* Lucien; à Ambérieu, M. *Morel* Joseph; à Chambéry-Challes-les-Eaux, M. *Vétel* Joseph.

VOIE**Service Central.**

Employé principal : à Paris, MM. *Coudert Paul*; *Sachetti* Emile.
Attaché (Ech. 8) : à Paris, M. *Brouzes* Jean.
Employé : à Paris, M. *Baudot* Albert.
Employée : à Saulon, M^{lle} *Moine* Germaine.

Services régionaux.

Chef dessinateur : à Lyon, M. *Sigolet* Abel.
Chef de district de 1^{re} classe : à Sens, M. *Pagnier* Bernard (Lons-le-Saunier).
Dessinateur principal : à Lyon, M. *Sautier* Aimé; M. *Loire* Jean.
Attaché (Echelle 11) : à Nevers, M. *Monjuvent* Lucien.
Chef de district de 2^e classe : à Mâcon, M. *Perrin* Laurent (Alès); à Lons-le-Saunier, M. *Rebaudengo* Jean (Nice).

Chef de groupe : à Arles, M. *Peyrade* Balthazard.

Dessinateur-projeteur de 1^{re} classe : à Lyon, M. *Coloray* Antoine.

Dessinateur-projeteur de 2^e classe : à Joigny, M. *Bérard* Adrien; à Lyon, M. *Gontel* Emile; à Valence, MM. *Bonnard* Georges (Cannes); *Durand* Joseph; à Nice, M. *Laforge* Armand; à Annecy, M. *Daudel* René (Modane); à Chambéry, MM. *Chervillon* Robert; *Carnal* Albert; à Lyon, M. *Simon* Gabriel.

Garde-magasin : à Ambérieu, M. *Chevassu-Clément* Paul.

Employé principal : à Besançon, M. *Salle* Marcel; à Montbéliard, MM. *Rey* Paul; *Bisbarre* Georges; à Chambéry, M. *Laurant* Henri (Nevers).

Employé : à Dijon, M. *Reignard* Pierre; à Marseille, MM. *Corno* Marie; *Joffroy* Ro-

ger; à Nevers, Employée : M^{lle} *Sanouiller* Germaine.

Dessinateur-calqueur : à Lyon, M. *Perrin* Louis; à Saint-Etienne-Bellevue, MM. *Brochet* Paul; *Trémeaux* Camille.

Surveillant principal de la voie : à Roanne, M. *Méret* Louis (Grigny).

Expéditionnaire : à Paris, MM. *Néant* Léon; *Bodereau* Henri *Rousseau* Jules; au Teil, M. *Platon* Jean; à Tain, M. *Chautant* Armand; à Marseille, M. *Naud* Pierre; à Nice, M. *Caire* Henri; à Grenoble, M. *Abrard* Vital; à Clermont-Ferrand, M. *Libeyre* Charles; à Lyon, MM. *Pétry* Constant; *Boillard* Hippolyte.

Surveillant de la voie : à Melun, M. *Sacault* Eugène; à Grigny, M. *Peillon* Pierre (Badan); à Badan, M. *Beaufumé* Georges (Roanne); à Tassin-la-Demi-Lune, M. *Lavelle* André.

Par décision du Conseil d'administration en date du 31 mai 1929, ont été nommés ou promus :

MATÉRIEL ET TRACTION**Service Central.**

Ingénieur Principal attaché au Service Central du Matériel et de la Traction : à Paris, M. *Chan* Georges (Arles).
Inspecteur Divisionnaire de 2^e classe : à Paris, M. *Daubois* Emile.
Inspecteur de 2^e classe : à Paris, M. *Ferrand* Louis (Charleville).
Sous-Inspecteur : à Charleville, M. *Bruneau* Charles (Paris).
Aide-contrôleur technique : à Montluçon, M. *Devautany* Julien (Pont-de-l'Ane).
Employé : à Paris, M. *Noël* Roger.
Expéditionnaire : à Paris, M. *Jouffre* Louis (Saint-Jean-de-Maurienne - Exploitation).

MATÉRIEL**Service Central.**

Dessinateur-projeteur de 2^e classe : à Paris, M. *Berthon* Louis.
Employée : à Paris, M^{me} *Jocé* Marie; M^{lle} *Burcey* Georgette.

Services régionaux.

Ingénieur du Matériel : à Arles, M. *Folléa* Marc (Oullins).
Contremaître 1^{re} Cl^{te} : à Villeneuve-Saint-Georges, MM. *Milard* Gabriel, *Dupuy* Claudius; à Lyon, M. *Grimard* François (Saint-Marcel); à Vénissieux, M. *Ravoit* Jules (Villeneuve-Saint-Georges).

RÉSEAU MÉTROPOLITAIN

Contremaître-adjoint : à Villeneuve-Saint-Georges, M. *Meunier* Eugène; à Oullins, M. *Bertrand* Armand (Villeneuve-Saint-Georges); à Saint-Marcel, M. *Geremy* Eugène (Villeneuve-Saint-Georges).

SERVICE**DES APPROVISIONNEMENTS**

Sous-Chef de bureau de 2^e classe : à Paris, M. *Falbert* Henri (magasin général Ville-neuve-Prairie).

Chef de magasin de 2^e classe : au magasin général de Villeneuve-Prairie, M. *Gour-daut* Paul.

TRACTION**Service Central.**

Rédacteur : à Paris, M. *Moquet* Edouard.

Services régionaux.

Inspecteur de 2^e classe des services actifs : à Dijon-Perrigny, M. *Chambon* Ferdinand (Bellegarde).

Sous-Inspecteur des services actifs : à Chalon, M. *de Fisson* Pierre (Paris); à Saint-Etienne, M. *Laubrot* Eugène (Roanne).

Sous-Chef de bureau de 1^{re} classe : à Paris, M. *Soulas* Jean (Saint-Etienne).

Sous-Chef de dépôt de 2^e catégorie : à Paris, M. *Dechaux-Blanc* Paul (Chambéry); à Clermont, M. *Cordier* Louis (Chambéry); à Roanne, M. *Delafont* Henri (Saint-

Etienne) : à Saint-Gervais-les-Bains-le-Fayet, M. *Blanchin* Auguste.

Attaché de traction (Echelle 12) : à Nevers, M. *Mathez* Lucien.

Chef-mécanicien : à Laroche, M. *Gay* Joseph (Paris).

Contremaître : à Paray-le-Monial, M. *Berthot* Laurent (Dôle).

Chef de réserve : à Montbéliard, M. *Beaumont* Albert (Besançon).

Garde-magasin (matières) : à Laroche, M. *Badaroux* Laurent (Chalon).

Contremaître-adjoint : à Laroche, M. *Grel-lier* Gaston (Nevers); à Dôle, MM. *Robin* Henri (Montargis); *David* Jean (Chagny); à Badan, M. *Guz* Augustin (Alès); à Nice, M. *Toussan* Jean-Baptiste.

Employé principal : à Marseille, M. *Cadet* Léonce.

Employé : à Villeneuve-Saint-Georges, M. *Desseux* Louis (Saint-Etienne); à Dijon-Perrigny, MM. *Henry* Marcel (Dijon);

Prelot Pierre (Dijon); *Soyer* Colombar (Dijon); à Lyon, M. *Mouton* Georges; à

Nevers, M. *Chotatier* Gaston; à Roanne, M. *Beal* Ernest (Fraise-Unieux); à Am-

bérieu, M. *Berthel* Alexis; à Miramas, M. *Féraud* Eugène (Carnoules).

Mécanicien de route : à Dijon-Perrigny, MM. *Porrot* Georges; *Lambert* Eugène; *Cayot*

Jacques; *Millierand* Alphonse; *Nedellec* Henri; à Besançon, MM. *Briseux* Fran-

çois; *Simian-Buissonnet* Justin; *Parent* Al-

fred; *Faivre* René; aux Laumes, MM. *Boutier* Claude; *Lebault* Emile; *Daudant*

Martin (Dôle); à Lons-le-Saunier, M

Grandvauet Albert; à Lyon-Mouche, MM. *Dussert* Marius; *Joanin* Jean, *Salier* Lucien; à Chalon, MM. *Prost* Firmin *Varrault* Marcel; à Vénissieux, MM. *Mermaz* François; *Amarnier* Valéry à Saint-Etienne, M. *Coupat* Jean (Fraise-Unieux); à Roanne, MM. *Giry* Charles, *Pfaender* Louis; *Farcy* Lucien; *Oblotte* Guillaume; *Tronel* Jean-Baptiste (Saint-Etienne); à Pont-de-l'Ane, M. *Ruard* Pierre (Fraise-Unieux); à Bonson, M. *Collard* Antoine (Saint-Etienne); à Rive-de-Gier, M. *Gandon* Régis (Fraise-Unieux); à Sempbadel, M. *Ranchoux* François; à Chambéry, M. *Rochas* Séraphin; à Ambérieu, MM. *Moulin* Marius; *Begeot* Camille; à Grenoble, M. *Savoien* Charles; à Annemasse, MM. *Fournier* Léon (Chambéry); *Trouillot* Joseph (Rives).

Elève-mécanicien : à Paris, MM. *Bony* Roger; *Rataud* Pierre; *Petit-Pierre* Louis; *Deschamps* Robert; à Villeneuve-Saint-Georges, MM. *Blanchet* Alfred; *Guyader*

Louis; à Dijon-Perrigny, MM. *Digoix* René; *Gressot* Léon; *Mariller* Marcel; *Caillot* Marcel; à Besançon, MM. *Arnoux* Armand; *Vaillier* Marie; *Dubief* Camille; aux Laumes, MM. *Fichot* Adrien; *Delle-motte* Pierre; *Marconnot* Eugène (Besançon); à Lons-le-Saunier, M. *Minet* Paul; à Badan, MM. *Faure* Antoine; *Bertola* Barthélemy; à Nevers, MM. *Charvet* Jean (Saint-Germain-des-Fossés); *Trassagnac* Noël (Clermont); à Montchanin, M. *Tourmay* Pierre; à Saint-Etienne, MM. *Cordat* Pierre, *Allirol* Jean (Le Puy); *Fauvel* Antoine (Pont-de-l'Ane); à Roanne, MM. *Tarrieras* Bonnet; *Chapuit* Jean (Rive-de-Gier); à Rive-de-Gier, M. *Linsolas* Joseph; à Chambéry, MM. *Giroud* Joseph; *Lisbonne* Alfred; *Coutin* Henri; à Ambérieu, MM. *Cuzant* Henri; *Bualtier* Victor; *Perroud* Charles; *Millet* Francisque; *Lyautty*, Marius; *Fenoail* Gabriel; à Grenoble, MM. *Lebre* Marius; *Cusa* Albert; à Saint-Jean-de-Maurienne, MM. *Petrini* Jacques; *Pe-*

nichon Pierre; à Annecy, M. *Gagnaire* Alfred (Ambérieu); à Rives, M. *Deschenaud* Camille (Ambérieu); à Bellegarde, M. *Liattard* Joseph; à Nîmes, MM. *Bargeton* Anselme; *Gayral* Jules; *Romain* Marius; *André* René; *Barral* Georges; *Planitier* Germain; *Cros* Paul; *Soustelle* Fernand; à Alès, MM. *Bassoul* Fernand; *Brot* Marcel; au Teil, MM. *Colenson* Joseph; *Meynier* Marie (Alès).

Mécanicien de manœuvres : à Clermont, M. *Roche* Gilbert (Saint-Germain-des-Fossés); à Saint-Etienne, M. *Chausseron* Georges; à Miramas, M. *Audin* Antoine (Montchanin).

CONSTRUCTION

Services régionaux.

Calqueur : Le Lauzet, M. *Valette* Gaston (Paris - Exploitation).

RÉSEAU ALGÉRIEN

Intérimaire de 2^e classe : à Sidi-bel-Abbès, MM. *Maestre* Joseph (Affreville); *Bouillon* Marcel (Service Central - Alger).
Facteur enregistrant : à Les Attafs-Carnot, M. *Couchez* Michel; à Médéa, M. *Dumas* Marcel (Tlemcen); à Birtoutia-Chebli, M. *Mongenot* Paul (Sidi-Aïd); à Hussein-Dey, M. *de Siles* François (Tlemcen); à Oran, M. *Dard* Gustave; à La Senia, M. *Pavia* Alfred (Oran); à Miliana-Marguerite, M. *Moll* René; à Arbal, M. *Delabre* Raoul (Palissy); à Kherba, M. *Bostagne* Marius (Orléansville); à Perregaux, M. *Sapède* Maurice; à Boufarik, M. *Lajaurie* Adrien.
Chef de train : à Alger, M. *Mercier* Joseph (Blida); à Djelfa, MM. *Gayaud* Gaston (Tlemcen); *Masson* Auguste (Oran); à Sidi-bel-Abbès, M. *Dalenc* Michel (Tlemcen).

EXPLOITATION

Service Central.

Expéditionnaire : à Alger, M. *Germain* Albert (Agha).

Services régionaux.

Chef de gare de 5^e classe : à Les Attafs Carnot, M. *Desplaces* Emile (Sidi Medjahed).
Sous-Chef de gare de 4^e classe : à Boghari, M. *Péri* Paul (Sidi-bel-Abbès).
Chef de gare de 6^e classe : à Les Heumis, M. *Guillaumat* Emile (Médéa); à Taflaman, M. *Cabot* Vincent (Rocher-de-Sel); à Sidi-Medjahed, M. *Reyre* Diègue (Lamoricère); à Vésoul-Benian, M. *Jacquot* Joseph (Oran).

MATÉRIEL ET TRACTION

Services régionaux.

Employé : au dépôt de Blida, M. *Gabeau* Joseph.

VOIE

Service Central.

Expéditionnaire : à Alger, M^{lle} *Giner* Henriette.

Services régionaux.

Dessinateur-calqueur : à Oran, M. *Robert* Georges.
Expéditionnaire : à Alger, M. *Lucas* Frédéric; à Tlemcen, M. *Guédét* Eugène.

Par décision du Conseil d'administration en date du 28 juin 1929, ont été nommés ou promus

RÉSEAU MÉTROPOLITAIN

Inspecteur Divisionnaire de 2^e classe : M. *Aulier* Pierre.
Chef de bureau de 1^{re} classe : M. *Legros* Elie.
Employé : M. *Lhuillier* Marcel.

Inspecteur de 1^{re} classe : M. *Martin* Marcel.

Chef de bureau de 2^e classe : M. *Lavalle* André.

Contrôleur technique principal : M. *Eyraud* André.

Chef de groupe : M. *Jolibois* Raymond.
Employé : MM. *Vellard* Jules; *Gilles* Marcel.

Agent technique : M. *Cruzeize* Bazile.

COMPTABILITÉ GÉNÉRALE ET FINANCES

Inspecteur Divisionnaire de 1^{re} classe : M. *Dosne* Maurice.

Service de l'Économie sociale

Inspecteur de 1^{re} classe : M. *Tuja*, Raymond.
Inspecteur de 2^e classe : M. *Auguste*, Marcel.

SECRETARIAT DE LA COMPAGNIE

Architecte adjoint du Domaine privé : M. *Gallet* André.

CONTENTIEUX

Inspecteur de 2^e classe : M. *Perrot* Paul.
Rédacteur principal : M. *Taubelle* Jean.

EXPLOITATION

Service Central.

Chef de division : M. *Burfaud* Jean.
Sous-chef de division : MM. *Sauvageol* Jean (Montargis); *Grante* Jules.
Chef de bureau de 1^{re} classe : MM. *Vaillermet* François; *Ragot* Pierre.
Contrôleur du Service Central de l'Exploitation : MM. *Roche* Léopold; *Delaire* Jacques.
Sous-Chef de bureau de 2^e classe : M. *Pasquet* Georges.
Contrôleur technique principal : MM. *Courturier* Marcel; *DeFrance* Georges.
Contrôleur principal du Service électrique : M. *Tuailion* Pierre.
Chef de groupe : M. *Bruneau* Alphonse.
Rédacteur principal : MM. *Joly* Jean; *Mattot* Louis (Besançon-Viotte); *Charu* Marcel (Villeneuve-Saint-Georges-Triage).
Contrôleur technique : M. *Fabre* Jacques (Laroche-Migennes).
Employé principal : MM. *Lesueur* Gabriel; *Berthelon* Camille.
Employé : MM. *Charrault* Joseph; *Boger* Jean; *Brun* Louis; *Fesquet* Albert.
Expéditionnaire : M^{me} *Chesne* Marthe (Villeneuve-Saint-Georges-Triage); M^{lle} *Tainturier* Suzanne (Beaucourt); *Burdin* Jeanne (Bercy); *Vial* Hélène (Bercy); M^{me} *Cristal* Marie.
Contrôleur de route adjoint : au Puy, MM. *Cornu* Théodore (Roanne).
Calqueur : MM. *Fauquet* Roger (Corbeil-Essonnes); *Vila* René.
Commise de 2^e classe : à l'Agence de Casablanca, M^{lle} *Blanc* Marguerite.

Services régionaux.
Inspecteur Principal : à Grenoble, M. *Gorse* Marie (Nîmes).
Inspecteur Principal adjoint : à Marseille, M. *Passé* Albert (Montpellier).
Inspecteur Divisionnaire de 1^{re} classe : à Montpellier, M. *Bès* François (Saint-Etienne-Châteaureux).
Inspecteur Divisionnaire de 2^e classe : à Montargis, M. *Lapierre* Georges (Corbeil); à Bourg, M. *Narfoux* Jean (Lyon).
Inspecteur de 1^{re} classe (chargé du Dispatching) : à Lyon, M. *Thiébaud* Paul (Paris).
Inspecteur de 1^{re} classe (trains) : à Clermont-Ferrand, M. *Salomon* Charles (Annemasse).
Inspecteur de 2^e classe : à Annemasse, M. *Tourlet* René (Dôle).
Chef de bureau de 2^e classe : à Grenoble, M. *Dussert* Joseph.
Sous-Inspecteur (trains) : à Dijon, M. *Valibouze* Jean (Epinaac-les-Mines).

Sous-Inspecteur : à Dôle, M. *Gillot* Henri (Saint-Jean-de-Losne); à Breil, M. *Bouin* Auguste.

Chef de gare de 2^e classe : à Fontainebleau-Avon, M. *Bert* André (Brunoy); à Saint-Rambert-d'Albon, M. *de Mont-Serrat* Henri (Veynes); à Veynes, M. *Saurat* Cyrille (Malsherbes).

Sous-Chef de bureau de 2^e classe : à Grenoble, M. *Laporte* René (Dijon-Centre).

Sous-Chef de gare principal : à Perrigny, M. *Didier* Henri (Dijon-Ville).

Contrôleur principal du Service électrique : à Dijon-Centre, MM. *Decroix* Jean (Paris); *Lenaitre* Raymond (Paris).

Chef de gare de 3^e classe : à Montbard, M. *Vincent* Edmond (Bercy); à Epinaac-les-Mines, M. *Sabatier* Auguste (Nîmes).

Chef de groupe : à Dijon, M. *Beauchon* Vicotrin (Vienne).

Rédacteur principal : à Valence, M. *Claret* Ange.

Sous-Chef de gare de 1^{re} classe : à Dijon-Ville, M. *Pascal* Paul (Terrenoire); à Badan-Triage, M. *Pichat* Philippe.

Chef de bureau de gare de 2^e classe : à Bourg, M. *Martin* Léopold.

Sous-Chef de gare de 2^e classe : à Paris, M. *Seurat* Raymond (Laroche-Migennes); à Nevers, M. *Trésorier* Lucien; à Terrenoire, M. *Pouchol* Etienne (Paray-le-Monial).

Chef de gare de 4^e classe : à Viricelles-Chazelles-sur-Lyon, M. *Pitavy* Pierre (Saint-Etienne-Châteaureux).

Employé principal : à Clermont-Ferrand, M. *Simonin* Albert.

Receveur chef aux billets : à Paris, M. *Verrien* René.

Sous-Chef de bureau de gare : à Carpentras, M. *Plagnol* Camille (Sète); à Arles, M. *Cajal* Louis (Grasse).

Caisier de 3^e classe : à Avignon, M. *Benoit* Joseph (Montercau); à Marseille-Prado, M. *Cochelin* Arthur (Dôle-Ville); à Montpellier, M. *François* Guillaume.

Sous-Chef de gare de 3^e classe (Dispatcher) : à Cannes-la-Bocca P. V., M. *Granjon* Marcel (Lyon-Gorge-de-Loup).

Sous-Chef de gare de 3^e classe : à Montbéliard, M. *Stanislas* Achille (Montceau-les-Mines); à Paray-le-Monial, M. *Biju-Duval* Charles (L'Estaque); à Saint-Etienne-Châteaureux, M. *Pradines* Jean.

Employé : à Paris, MM. *Gerboud* Gaston; *Guetmann* Antonin (Nîmes); à Valence, M. *Monteil* Henri; à Marseille, M. *Portesil* Marius.

Commis principal : à Bercy, M. *Dantin* Lucien; à Montereau, M. *Clément* André (Paris); à Dôle-Ville, M. *Gabet* Adrien; à Chalon-sur-Saône, M. *Carrier* Auguste (Saint-Gengoux); à Lyon-Perrache-1, M. *Creuzet* Claude (B. V. de Lyon-Préfecture); à Vienne, M. *Falhot* René (Mâcon);

à Vichy, M. *Dumas* Pierre; à Montpellier, M. *Cancé* Noël.

Facteur-chef : à Melun, M. *Laurent* Denis (Courtenay); à Saint-Etienne-Châteaureux, M. *Porte* Camille (Montrond-les-Bains).

Sous-Chef de gare de 4^e classe : à Montceau-les-Mines, M. *Saint-Giron* Adrien (Etang); à Gien, M. *Philibert* Ernest (Avallon); à l'Estaque, M. *Espanet* Lucien (Toulon).

Chef de gare de 5^e classe : à Vernou-sur-Seine, M. *Prévault* François (Herbauvilliers); à Varzy, M. *Couge* Auguste (l'Isle-sur-Serein); à la Valbonne, M. *Boucaud* Silvain (Gibles); à Puy-Guillaume, M. *Nagus* Antoine (Bessay); à Beauchastel, M. *Faure* Pierre (Charmes-Saint-Georges-les-Bains); à Montfavet, M. *Clariot* Victor (Monteux).

Chef de manœuvres principal : à Lyon-Perrache-1, M. *Léchelette* Vincent; à Moulins, M. *Duret* Louis.

Receveur de 1^{re} classe aux billets : à Paris, MM. *Petit* Georges; *Baugartner* Célestin, à Dijon-Ville, M. *Claus* Emile; à Montpellier, M. *Bastide* Louis.

Commis de 1^{re} classe : à Bercy, MM. *Bance* Gustave (Combs-la-Ville-Quincy); *Beauchamp* Jules (Villeneuve-Saint-Georges-Triage); *Bonnet* Gustave; à Auxerre-Saint-Gervais, MM. *Racot* Emile (Cercy-la-Tour); *Brain* Marcel (Saulieu); à Dôle-Ville, M. *Marle* Alphonse (Saint-Jean-de-Losne); à Lyon-Guillotière, M. *Sollier* Jean (Lyon-Vaise); au B. V. de Lyon-Préfecture, M. *Corraze* Jean (Lyon-Centre); à Lyon-Guillotière, M. *Raymond* Claude (Lyon-Perrache-2); à Riom, M. *Mathieu* Félix (Clermont-Ferrand); à Vichy, M. *Guyot* Jean; au Chambon-Feyrolles, M. *Mauger* François (Sainte-Foy-l'Argentière); à Portes-Triage, M. *Joselme* Jean (Avignon); à Nice, M. *Mistre* Victor; à Alès, M. *Brémond* Antonin (Sète).

Chef de gare de 6^e classe : à Herbauvilliers, M. *Thomas* Charles (Villeneuve-la-Guyard) à Egriselle-Villeneuve, M. *Fabiani* Philippe (Cesson); à Dannemarie-Vélesme, M. *Isabey* Victor (Arbois); à Gibles, M. *Fiquet* Edmond (Lyon-Saint-Clair); à Saint-Julien-la-Vêtre, M. *Berthier* Claude (Aulnat); à Charmes-Saint-Georges-les-Bains, M. *Montagnon* Adrien (Annonay); à Connaux-Tresques, M. *Hébrard* Noël; à Malbosc, M. *Dardalhon* Emile (Sainte-Cécile-d'Andorge); à Lédénon, M. *Turc* Eugène (Dumène); à Saint-Martin-de-la-Cluze, M. *Richier* Fidèle (Aspres-sur-Buëch).

Intérimaire de 2^e classe : à Gien, M. *Bourgoin* Emmanuel (L'Isle-sur-Serein); à Etang, M. *Arriat* Pierre (Pouilly-sur-Loire); à Issoire-Saint-Nectaire, M. *Leydier* Firmin (Chanteuges); à Saint-Etienne,

Châteaureux, M. *Falabrègues* Gustave (Sury-le-Comtal).

Expéditionnaire : à Paris, M. *Bonaivent* Victor (Delle); à Nevers, M. *Thépénier* Marius; à Marseille, M. *Calon* Edouard (Aix).

Téléphoniste : à Saint-Etienne-Châteaureux, Mme *Raymond* Hélène.

Chef de manutention : à Saint-Etienne-Châteaureux, M. *Bardin* Gilbert.

Chef de manœuvres : à Sens, M. *Chaudron* Henri (Moret-les-Sablons); à Moulins, M. *Nauton* Jean-Baptiste; à Nîmes P. V., M. *Aujoulat* Joseph (Lunel); à Ambérieu, M. *Bernard* Adrien.

Chef aiguilleur : à Maisons-Alfort-Alfortville, M. *Veillot* Charles (Villeneuve-Saint-Georges); à Marseille-Saint-Charles, M. *Thibert* Joseph; à Montpellier, MM. *Lavabre* Dieudonné; *Déjean* Emmanuel (Sète) à Bellegarde (Ain), MM. *Colin* Marie; *Larpin* Jean (Ambérieu).

Receveur de 2^e classe aux billets : à Paris, MM. *Cottin* Fernand (Montereau); *Le Corre* Joseph (Moret-les-Sablons); *Marx* Louis (Montereau); à Lyon-Brotteaux, M. *Girard* Jean (Lyon-Perrache-1); à Lyon-Perrache-1, MM. *Balleguyder* François; *Fournet* Auguste; à Nice-Saint-Roch, M. *Berthon* Louis (Miramas); à Montpellier, M. *Mathéron* François (Grand-Combe-la-Pise).

Receveuse de 2^e classe aux billets : à Miramas, Mme *Franco* Henriette.

Facteur enregistrant : à Brienon, M. *Martin* Jean (Laroche-Migennes); à Villeneuve-sur-Yonne, M. *Berthier* Victor (La-Ferté-Alais); à Villeneuve-la-Guyard, M. *Grand* Adrien (Moret-les-Sablons); à Courtenay, M. *Chavance* René (Montargis); à Villeneuve-sur-Yonne, M. *Cogeron* Gabriel; à Avallon, M. *Chételot* Albert (Cosne); à Brion-Laisy, M. *Pion* Louis (Saincaize); à Dirol, M. *Grey* Joseph (Montchanin); à Saulieu, M. *Jarlot* René; à Cordesse-Igornay, M. *Prébois* Henri (Clamecy); à Fontenoy, M. *Violette* René (Auxerre-Saint-Gervais); à Varzy, M. *Bragny* Léon (La Charité); à Saint-Hippolyte (Doubs), M. *Pulh* Marius (Voujaucourt); à Saint-Jean-de-Losne, M. *Botwin* Eugène (Louhans); à Saint-Gengoux, M. *Jaudard* Jean (Leyment); à Grandris-Allières, M. *Fages* Samuel (Saint-Georges-de-Reneins); à Oullins, M. *Merle* Fernand (Les-Roches-de-Condrieu); à Chanteuges, M. *Conchon* René (Gerzat); à Aulnat, M. *Renaud* Frédéric (Pont-de-Dore); à Estivareilles, M. *Plasse* Marius (Périgneux-Marieux); à Aurec, M. *Bénévent* Jean (Marcigny); à Sury-le-Comtal, M. *Bercet* Claudius; à Montrond-les-Bains, M. *Jacquit* François (Grand-Croix); à Sainte-Foy-l'Argentière, M. *Ritort* Jean (La Palisse-Saint-Prix); à Bollène-la-Croisière, M. *Dayre* Georges (Tarascon); à Châteauneuf-du-Rhône, M.

Vidalenche Joseph (Bagnols); à Cheval-Blanc, M. *Devaux* Augustin (Villeneuve-Pujaut); à Lorient, M. *Achard* Gustave (Saint-Vallier-sur-Rhône); à Saulce, M. *Mathieu* Marcel (Vogué); à Vernosc-les-Annonay, M. *Monier* Louis (Orsan-Chusclan); à Arles, M. *Bérètti* Nonce (Caronoules); à La Levade, M. *Olombel* Marcel (Sète); à Sainte-Cécile-d'Andorge, M. *Laurent* Gustave; à Sumène, M. *Moniet* Florian (Ganges); à Saint-Gilles, M. *Izard* Henri (Robiac); à Ruoms-Vallon, M. *Dalverny* Albert (Molières); à Gap, M. *Jame* Aimé (Veynes); à Pont-de-Claix, M. *Vilaret* Iréné (Jarric-Vizille); à Prunières, M. *Aimé-Blanc* Gaston (Jarric-Vizille).

Commis de 2^e classe : à Villeneuve-Saint-Georges-Triage, MM. *Gentil* Georges (Brienon); *Vattard* Lucien; à Melun, M. *Ficat* Marcel; à Bercy, M. *Thiry* René; à Dijon-Ville, M. *Girard* Charles (Lons-le-Saulnier); à Lyon-Vaise, M. *Ensaque* Charles; à Lyon-Guillotière, M. *Besson* Pierre; à Lyon-Perrache-1, M. *Baumann* Charles; à Vichy, M. *Ravel* Félix (Clermont-Ferrand); à Avignon, M. *Lombard* Léon (Valence); à Tarascon, M. *Gauthier* Albert (Valence); à Sorgues-Châteauneuf-du-Pape, M. *Guil-lamin* Eugène (Entraignes-sur-la-Sorgue); à Draguignan, M. *Rivals* Charles (Toulon); à Cannes-la-Bocca P. V., M. *Lions* Paul (Golfe-Juan-Vallauris); à Marseille-Joliette-Arenc, M. *Dayé* Louis (Marseille-Abeilles); à Sète, MM. *Ducros* Louis (Lunel); *Laverrière* Léonce (Nîmes G.V.). Commissaire de 2^e classe : à Paris, Mme *Franzini* Marie.

Chef de station : à La Rivière, M. *Laurillard* Léon (Talmay); à Montoux, M. *Brochet* Marcel (Lorient).

Chef de train : à Montargis, M. *Gantioet* Jules; à Paris, M. *Babaud* Paul; à Sens, M. *Layre* Léopold; à Villeneuve-Saint-Georges-Triage, MM. *Astier* Louis; *Vil-lant* Lucien; *Lécuyer* Marcel (Nuits-sous-Ravières); *Griotel* Louis (Paris); à Dôle, MM. *Alixant* Jean (Dijon); *Martin* Jean (Besançon); à Mouchard, M. *Lancia* Amédée; à Badian-Triage, M. *Murat* Claude (Lyon-Perrache-1); à Lyon-Perrache-1, MM. *Baudry* Henri (Lyon-Guillotière); *Favre-Bully* Jean (Lyon-Vaise); à Lyon-Guillotière, MM. *Berne* Louis; *Seux* Barthélemy; à Saint-Etienne-Châteaureux M. *Gidon* Jean; à Avignon, MM. *Bourguet* Edmond; *Colomb* Henri; *Castellan* Gaston; *Clavel* Paul; *Colambier* Henri; *Deveye* Charles; *Jourdan* Emile; *Trin* Marcel; au Teil, M. *Benott* Joseph; à Portes-Triage, M. *Fugier* Lucien; à Aubagne, M. *Pérazzo* Augustin (Marseille-Arenc); aux Arcs, M. *Roquebrun* Joseph; à Marseille-Saint-Charles, M. *Cordelet* Charles; à Lunel, M. *Rieumal* Paul; à Veynes, M. *Daurmas*

Louis (Pertuis); à Ambérieu, M. *Philibert* Claude; à Annemasse, MM. *Carraux* François; *Jacquier* Léon; à Bellegarde (Ain), M. *Péray* Alexandre; à Bourg, M. *Chapuis* Alexandre; à Chambéry-Challes-les-Eaux, M. *Bourgeois* Jacques.

MATÉRIEL ET TRACTION

Service Central.

Inspecteur de 1^{re} classe : à Paris, MM. *Four-nier* Joseph; *Vannois* Robert.

Chef de groupe : à Oullins, M. *Pradier* Joseph.

Employé principal : à Oullins, M. *Barrillot* Auguste (Lyon-Vaise).

Employé : à Villeneuve-Saint-Georges, M. *Jacquet* Félix; à Lyon-Vaise, M. *Peyronnet* Jean-Baptiste (Marseille); à Marseille, M. *Meirone* Marius.

Agent technique : à Paris, M. *Garnier* Léon.

MATÉRIEL

Service Central.

Sous-Chef de bureau de 2^e classe : à Paris, M. *Sandoz* Alfred.

Agent technique : à Paris, M. *Bodot* Georges.

Services régionaux.

Contremaître 1^{re} Cl^{te} : à Dijon-Perrigny, M. *Royer* Paul (Saint-Marcel).

Contremaître-adjoint : à Courbessac, M. *Bel-litar* Jean (Saint-Marcel).

Employé principal : à Villeneuve-Saint-Georges, M. *Savard* Hoche; à Dijon-Perrigny, M. *Barry* Jean.

SERVICE DES APPROVISIONNEMENTS

Employé : à Villeneuve-Saint-Georges, M. *Plançon* Gustave; à Dijon-Perrigny, M. *Mazel* André (Caronte).

TRACTION

Services régionaux.

Inspecteur de 2^e classe des services actifs : à Paris, M. *Simonet* Antoine (Nîmes); à Marseille, M. *Vernhes* Marcellin.

Chef d'entretien : à Chambéry, M. *Tramier* Daniel.

Sous-Chef de dépôt de 1^{re} catégorie : à Besançon, M. *Beziari* Samson.

Contremaître principal : à Chalons, M. *Bo-chalon* Maurice (Roanne).

Sous-Chef de bureau de 2^e classe : à Nîmes, M. *Mazens* Etienne.
 Attaché de traction (E. 11) : à Lyon, M. *Oizel* Georges.

Contremaître : à Chagny, M. *Béraud* Paul (Nevers); à Marseille, M. *Bouland* Philibert (Chalon).

Sous-Chef de dépôt de 3^e catégorie : au Teil, M. *Amézieux* Honoré (Les Arcs).

Chef de groupe : à Paris, MM. *Bouché* Guillaume; *Chanal* Auguste; à Chalon, M. *Chernet* Georges (Dijon).

Sous-Chef de magasin (Combustibles) : à Laroche, M. *Murgue* Jean (Chambéry).

Garde-magasin (Combustibles) : à Chambéry, M. *Cornand* Joseph.

Contremaître adjoint : à Marseille, M. *Argenson* Pierre (La Blancarde).

Employé principal : à Paris, M. *Pierre* André.

Employé : à Paris, MM. *Duprilot* Louis; *Tanné* Florentin; à Vénissieux, M. *Rochette* Marcel (Nîmes); à Nevers, M. *Jay* René; à Chambéry, M. *Truchet* Gaston; à Marseille, MM. *Tardieu* Séraphin (Arenç); *Porte* Antoine (Lyon).

Expéditionnaire : à Saint-Etienne, M. *Vallat* Pierre; à Veynes, M. *Machin* Georges (Saint-Louis-les-Aygaldes).

Mécanicien de route : à Laroche, MM. *Ferrier* Adrien; *Rappeneau* Louis; à Montargis, M. *Huet* Henri; à Besançon, MM. *Phisalix* François; *Poichet* Lucien; *Rouhier* Jean; à Dôle, MM. *Dufresne* Roger; *Faucillon* René; *Devaux* Georges; *Riot* Claude; aux Laumes, MM. *Lefèvre* Henri; *Nicot* Charles; *André* Léon (Dôle); à Lons-Saunier, MM. *Ethevenot* Paul; *Martin* Claude; à Montbéliard, M. *Bailly* Henri (Besançon); à Clermont-Ferrand, M. *Sinturel* Jean-Baptiste; à Saint-Etienne, MM. *Delanel* Etienne; *Piroux* Albert; *Pinatel* Jean; *Best* Antoine (Pont-de-l'Ane); *Hourcau* Albert (Fraise-Unieux); *Crouzet* Jean (Bonson); *Royer* Xavier (Pont-de-l'Ane); à Avignon, MM. *Puthinier* Jean; *Dormergue* Julien; *Laboureau* Louis; *Parrat* Marius; *Vitalis* Victor; *Limberton* François (Tarascon); *Colombier* Marie (Nice); *Richardot* Emile (Nice); *Gilles* Marcel (Miramas); *Bourgin* Joannès (Pierrelatte); *Bourdier* de *Beauregard* Adolphe (Orange); *Martin* Antoine (Nice); *Olivier* Jean (Nice); *Poulain* René (Miramas); *Fournillier* Emile (Miramas); à Marseille, MM. *Audibert* Louis; *Brun* Joseph; *Vercoutre* Valentin; *Brilliant* Marius; *Lucchesi* Auguste; *Viaud* Henri; *Lattil* François; *Joubert* Louis (Aix); *Robert* Joseph (La Blancarde); *Lançon* Jean-Baptiste (La Blan-

carde); *Doux* Firmin (La Blancarde); *Meissonnier* Louis; à Arenç, MM. *Julien* Paulin; *Crabot* Pierre; *Amic* François; à Nice, MM. *Lanteri* Louis; *Ciais* François; *Ferrier* Marcel; *Curnier* Jean; à Carnoules, MM. *Martel* Justin; *Daloni* Pierre; *Michel* Gabriel; à Veynes, MM. *Martin* Casimir; *Pascal* Jean; *Pastre* Paul; *Jaboulet* Gaston; *Pascal* Raoul (Digne); à Aubagne, M. *Clauzel* Georges.

Élève-mécanicien : à Paris, MIM. *Martin* Edouard; *Bouillon* Armand; *Auroux* Louis; à Laroche, MM. *Benoît* Constant; *Trin* André; *Prieux* Raymond; *Dumaine* Albert; *Deleglise* Gabriel; *Moulin* Victor; *Scurre* Louis; *Duciel* Camille; *Boivin* Georges; à Corbeil, M. *Perret* Eugène (Villeneuve-Saint-Georges); à Clamecy, M. *Jobly* Eugène (Laroche); à Dijon-Perrigny, MM. *Billot* Emile; *Gauthier* Henri; à Besançon, MM. *Clerc* Pierre; *Royer* Maurice; *Coquet* Charles; à Dôle, MM. *Fumey* Louis; *Marinet* Gaston; aux Laumes, MM. *Michon* Louis; *Lantelme-Tournier* Gaston; à Lons-Saunier, M. *Nicot* Lucien; à Badan, MM. *Borie* Thomas; *Jannuel* Jules; à Portes, M. *Reuvre* Louis; à Vénissieux, M. *Guichard* Henri; à Moulins, M. *Dager* Raoul; à Châtel-Guyon, M. *Brosson* Michel; à Saint-Etienne, MM. *Hugonnard* Benoît; *Redon* Félix; *Forestier* Marius; *Ramet* Félix; *Faure* Auguste; à Fraise-Unieux, MM. *Mourier* Joseph; *Demore* Georges (Montbrison); *Cailleux* Joseph (Tarare); à Bonson, M. *Thiéron* Jean-Baptiste (Langeac); à Rive-de-Gier, M. *Pichon* Auguste; à Amberrier, MM. *Guerry* Jules (Saint-Jean-de-Maurienne); *Corde-not* François (Bourg); à Saint-Jean-de-Maurienne, MM. *Glenat* Paul; *Poinat* Henri; à Avignon, MM. *Guillaumont* Louis; *Poulin* Marius; *Baud* Léopold; *Charre* Claude; *Dupeyre* Raoul; *Garaix* Gustave; *Gouyer* Jean; *Ollivier* Augustin; *Fabre* Gal; *Humbert* Marius; *Taulier* Albert; *Olivary* Charles; *Bonnat* Mathieu; *Geronimi* Laurent; *Chabaud* Marcel; *Maval* Etienne; *Sarda* Marius; *Rivas* Auguste; *Brame* Marcel; *Thibault* Louis; *Tardieu* Claude; *Turries* Alexis; à Marseille, MM. *Afred* Justin; *Brilliant* Charles; *Mazoyer* Lucien; *Raison* Alphonse; à Nice, MM. *Grac* Ernest; *Ricci* Joseph; *Martin* Marcel; *Dibon* Antonin (Cannes-la-Bocca); à Miramas, MM. *Borg* Eugène; *Fournier* Augustin; à La Blancarde, MM. *Rodondi* Antoine; *Martinet* Albert; *Pichon* Antoine (Aubagne); à Veynes, MM. *Lucet* Charles; *Cotton* Hector; à Carnoules, M. *Rey* Fernand; à Arenç, M. *Grégoire* Charles; à Orange, M. *David* Marius; à Pertuis, M. *Peyron* Marcel; à Digne, M. *Coutoulin* Ludovic (Marseille).

Mécanicien de manœuvres : à Bercy, MM. *Esberard* Elie (Paris); *François* Emile

(Paris); à Villeneuve-Saint-Georges, MM. *Colnard* Louis; *Daguinot* Alexandre; *Bigot* Léonard; à Arles, M. *Sigaud* Jean-Baptiste (Nice).

VOIE

Service Central.

Ingénieur adjoint : M. *Massard* Joseph.
 Inspecteur Divisionnaire de 1^{re} classe : M. *Bécasse* André.

Inspecteur Divisionnaire de 2^e classe : M. *Chambiron* Marcel.

Inspecteur de 1^{re} classe : à Dijon, M. *Granger* Jules.

Chef d'études de 1^{re} classe : M. *Briffaux* Julien.

Sous-Chef de bureau de 1^{re} classe : M. *Tarjot* Georges.

Contrôleur des services centraux : M. *Valenty* Victor.

Contrôleur technique principal : M. *Rudelin* Henri.

Attaché (Ech. 12) : M. *Chevallier* Marius.
 Employé : M. *Bongibault* Raymond.

Aide-contrôleur technique : M. *Gutierrez* Edmond.

Expéditionnaire : M. *Pernot* Lucien.

Services régionaux.

Ingénieur Chef d'Arrondissement de 1^{re} classe : à Marseille, M. *Séméac* Léon (Grenoble); à Chambéry, M. *Oudotte* Gaston.

Ingénieur Chef d'Arrondissement de 3^e classe : à Grenoble, M. *Chicot* Philippe (Lyon).

Ingénieur adjoint : à Lyon, M. *Rey* Camille (Toulon); à Nîmes, M. *Pougnet* Jean-Baptiste (Paris).

Sous-Ingénieur Chef de section H. C. : à Paris, M. *Borel* Maurice (Melun); à Dijon, M. *Dutto* Jean-Baptiste (Nevers); à Chalon-sur-Saône, M. *Bruyas* Antoine.

Chef de bureau Principal de 1^{re} classe : à Paris, M. *Michaut* Maximilien.

Sous-Ingénieur Chef de section : à Avignon, M. *Guillermon* Jean (Paray-le-Monial); à Toulon, M. *Laget* Fortuné; à Paray-le-Monial, M. *Fournier* Jules (Dijon); à Lyon, M. *Orand* Arthur; à Saint-Germain-des-Fossés, M. *Aumeunier* Claude; à Alès, M. *Delhomme* Louis; à Nîmes, M. *Faure* Aristodème.

Chef de Section Principal : à Alès, M. *Gerber* Jean (Mouchard); à Bellegarde, M. *Palanca* Laurent; au Puy, M. *Auchère* Ernest.
 Chef d'études de 2^e classe : à Lyon, M. *Fouillat* Pierre.

Chef de Section : à Dijon, M. *Rollet* Pierre (Saint-Germain-au-Mont-d'Or).

Chef de district de 1^{re} classe : à Port-de-Bouc, M. *Burel* Joseph (Alès).

Attaché (Echelle 12) : à Lyon, M. *Maurel* Louis.
 Attaché (Echelle 11) : à Dijon, M. *Décologne* Georges; à Valence, M. *Chaillat* Henri.
 Chef de district de 2^e classe : à Donzy, M. *Leguay* Henri (Cosne).
 Chef de groupe : à Montargis, M. *Thibault* Henri; à Paris, M. *Piat* Paul (Corbeil).
 Dessinateur-projeteur de 1^{re} classe : à Grenoble, M. *Morizot* Victor.
 Garde-magasin : à Melun, M. *Chigot* Louis; à Arles, M. *Rainaud* Désiré.
 Employé principal : à Corbeil, M. *Bouard* Henri; à Paris, M. *Joleaud* Robert; à Marseille, MM. *Sauvel* Alfred; *Bertrand* Paul; à Annemasse, M. *Baume* Louis; à Cosne, M. *Pincot* Irénée.
 Attaché (Echelle 8) : à Chambéry, M. *Michel* René; à Grenoble, M. *Romans* Maurice.
 Contrôleur technique adjoint : à Dijon, M. *Mathy* Louis.
 Dessinateur calqueur : à Modane, M. *Sauze* Raymond.
 Employé : à Paris, M. *Zimmermann* Adrien;

à Dijon, M. *Reignard* Pierre; à Tournon, M. *Page* Joseph; à Valence, M. *Gamon* Hugues; à Vichy, M. *Colas* Georges.
 Attaché (Echelle 7) : à Avignon, M. *Ducernet* Pierre.
 Surveillant technique principal fions de surveillant principal de la voie : à Paris, M. *Guay* Eugène.
 Surveillant principal de la voie : au Teil, M. *Astier* Marins (Portes-les-Valence); à Grenoble, M. *Grange* Victor.
 Surveillant de la voie : à Montereau, M. *Jarona* Louis (Saint-Julien-du-Sault); à Marseille-Prado, M. *Bertaigne* Antoine (La Blancarde); à Orange, M. *Robert* Baptiste.
 Expéditionnaire : à Paris, M. *Langlade* Georges; à Lyon, M. *Dufour* Marcel; à Arles, M. *Féraud* Jean-Baptiste; à Chambéry, M. *Jasserme* Paul; à Clermont-Ferrand, M. *Fouverne* Henri; à Saint-Etienne-Châteaureux, M. *Guillot* Marcel (Paray-le-Monial); à Montpellier, M. *Fombarlet* Jean.
 Surveillant du service électrique : à Moulins, M. *Meige* René.

CONSTRUCTION

Service Central.

Ingénieur-adjoint : à Paris, M. *Lefaudeux* Georges (Nice).
 Chef dessinateur : à Paris, M. *Pirodeau* Edouard.
 Employé principal : à Paris, M. *Gauthier* René.

Services régionaux.

Chef de bureau de 1^{re} classe : à Marseille, M. *Blanchard* Emile.
 Chef de bureau de 1^{re} classe : à Lyon, M. *Fréchin* Jean.
 Chef de Section principal : à Saint-Sylvestre, M. *Rivoit* Henri.
 Chef de Section principal : à Brout-Vernet, M. *Naudin* Georges.
 Sous-chef de Section : à Brives-Charensac : M. *Mollard* Victor (Escarfène).
 Dessinateur-projeteur de 2^e classe (détaché au Maroc) : M. *Dugenne* Romain.
 Surveillant principal de travaux : à Drap, M. *Arnoux* Oswald.
 Surveillant principal de travaux : à Saint-Sylvestre, M. *Thomas* Charles.

DIRECTION

Employée : à Alger, M^{lle} *Charles* Edmonde.
 Expéditionnaire : à Alger, M. *Leplus-Habeneck* Henry.

EXPLOITATION

Services régionaux.

Inspecteur Principal adjoint de 2^e classe : à Oran, M. *Bize* Henri (Alger).
 Inspecteur Divisionnaire de 2^e classe : à Oran, M. *Gorce* Paul.
 Chef de gare Principal de 2^e classe : à Oran, M. *Marguet* Gustave.
 Sous-Chef de gare de 4^e classe : à Hussein-Dey, M. *Novack* Alphonse (Agha).
 Chef de gare de 6^e classe : à « Les Arib » (Litré), M. *Bertolini* Jean (El Affroun); à Vesoul-Bemian, M. *Garcia* Juan (Tabia); à Les Heumis, M. *Laval* Joseph (Tabia).
 Intérimaire de 2^e classe : à Agha, M. *Castellani* Charles (Ténès); à Blida, M. *Bezio* Paul (Maison-Carrée); à Affreville, M. *Lagier* Louis (Oran-Marine).

RÉSEAU ALGÉRIEN

Commis de 1^{re} classe : à Oran, M. *Huet* Louis (Oran-Marine).
 Facteur enregistrant : à El-Affroun, M. *Bosch* Jean (Agha); à Affreville, M. *Monso* Venancio (Oran); à Ténès, M. *Renaud* Jules (Tiemcen); à Braza, M. *Almodovar* Joseph (Sidi-bel-Abbès); à Maison-Carrée, M. *Barcelo* Joseph; à Agha, MM. *Paoletti* Edouard (Alger); *Saunier* Alexis (Oued Fodda); *Pretot* Charles (Er Rahel).
 Chef de manutention : à Agha, M. *Neuhautser* Henri.
 Chef de train : à Oran, M. *Artéro* Jean; à Alger, M. *Giner* Antoine; à Blida, M. *Caldes* Nicolas; à Tiemcen, M. *Ravaux* Emile.

MATÉRIEL ET TRACTION

Services régionaux.

Chef mécanicien : à Oran, MM. *Just* Pierre (Alger); *Tourres* François.
 Dessinateur-calqueur : à Blida, M. *Aquadro* René.
 Employée : à Alger, M^{lle} *Beitier* Thérèse.

Expéditionnaire : à Alger, MM. *Michels* Léon; *Dupuy* Fernand.

VOIE

Service Central.

Chef de groupe : à Alger, M. *Wiederspach* Aimé.
 Employé principal : à Alger, MM. *Isnard* Jean; *Gachelin* Emile.
 Employée principale : à Alger, M^{lle} *Gourmel* Jeanne.
 Employé : à Alger, M. *Amalou* Lucien.
 Expéditionnaire : à Alger, M^{lle} *Fleury* Suzanne.

Services régionaux.

Chef de Section principal : à Tiemcen, M. *Delaby* Georges.
 Dessinateur-projeteur de 2^e classe : à Oran, M. *Treuil* Gabriel; à Saint-Lucien, M. *Kehler* Lucien.
 Employés : à Oran, M. *Jeanet* Alfred; à Sidi-bel-Abbès, M. *Roux* Georges.

LES MEMORABLES VOYAGES DE BOGY ET TAMPON

