

QUATRIÈME ANNÉE, N° 19

JANVIER 1932

LE BULLETIN P L M

REVUE BIMESTRIELLE

LE NUMERO : 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, Publicité), s'adresser à la Direction de la Compagnie P. L. M., Service du *Bulletin*, 88, Rue Saint-Lazare, Paris

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.

SOMMAIRE

| | Pages | Pages | |
|--|-------|--|----------------|
| Au Personnel | 1 | Lectures. | 17 |
| Distinctions honorifiques | 2 | Le Secret d'Albertine, Conte | 19 |
| Un beau sauvetage à l'actif d'un navire P. L. M. | 3 | En Margé du métier : | 21 |
| La réparation d'une Mountain aux ateliers d'Oullins, par M. Etaix, Inspecteur divisionnaire aux ateliers de machines d'Oullins | 4 | Arts. — Parmi les richesses artistiques du Réseau (suite). — Flamme de bûche | 22 |
| Consolidation d'une culée de viaduc fondée en terrain instable, par M. Fonlupt, Ingénieur, Chef du 7 ^e Arrondissement de la Voie | 8 | Sports. — L'activité sportive sur le Réseau P. L. M. | 24 |
| Le chauffage à la vapeur des longs trains, par M. Reure, Ingénieur au Service Central du Matériel | 10 | Jardinage. — Carottes nouvelles pour le printemps. — L'arboriculture fruitière (suite) | 26 |
| Chemins de fer et automobiles, par M. E. Holzer, Inspecteur Divisionnaire à la Direction. | 11 | Excursions | 27 |
| Trafic du Réseau P. L. M. | 12 | Autour de ma gare — Saint-Cyr-sur-Mer-la-Cadière. | 27 |
| Revue Documentaire : Les colis-express. — Un mode de réchauffage de l'eau d'alimentation. — Dans nos cités. — Nouveaux pavillons de notre Compagnie à Evian-les-Bains et à Megève. — Congrès annuel de la Société "La Santé de la Famille". — Concours des gares fleuries 1931. .. | 13 | Pêche. | 28 |
| Edison | 16 | Chasse | 28 |
| Évitements les accidents | 16 | T. S. F. — Quelques conseils aux sans-filistes (suite) | 28 |
| L'Hygiène, par M. le Docteur Henry Thierry | 17 | Pour vous Lectrices : | 29 |
| | | La Table. | 30 |
| | | La Mode. | 30 |
| | | Principaux Ordres de Services, Instructions et Circulaires parus | Feuilles roses |
| | | Trois départs en retraite. | Feuilles roses |
| | | Distinctions honorifiques diverses | Feuilles roses |
| | | Avancements en grade (Conseils des 20 novembre et 18 Décembre 1931) | Feuilles roses |

AU PERSONNEL

Le Bulletin P. L. M. entre aujourd'hui dans sa quatrième année. Il est devenu ainsi plus qu'un camarade, — un véritable ami — pour tous les Agents du Réseau.

Aussi est-il d'autant plus qualifié pour leur apporter les vœux bien sincères que je forme pour eux à l'occasion de la nouvelle année.

Cette année débute sans doute sous des aspects défavorables, ceux de la grave crise économique dont la France, après l'étranger, subit les atteintes et dont les répercussions se font sentir sur le trafic des chemins de fer.

Mais notre Pays est par excellence celui de l'équilibre et il ne faut pas douter que des jours meilleurs viendront.

Pour les hâter, le devoir est, chacun à son poste — car tous les efforts comptent —, de travailler plus vaillamment que jamais.

Paris, le 1^{er} janvier 1932.

Le Directeur Général de la Compagnie,
M. MARGOT.

DISTINCTIONS HONORIFIQUES

LÉGION D'HONNEUR

Par décrets des 5 et 8 novembre 1931, ont été nommés dans l'Ordre National de la Légion d'honneur :

Chevaliers : MM. CHANTELOUBE Pierre, Contrôleur technique principal à Paris; GAULON Louis, Chef de Section à Aubenas; MATHIEU Charles, Employé au Service de la Voie à Paris; MICHEL Alfred, Sous-Chef de Division au Service Central de l'Exploitation à Paris; PALANCA Laurent, Chef de Section principal à Bellegarde; PILLARD Albert, Ingénieur attaché au Service Central de la Traction; ROUSSIN Raoul, Employé à Grenoble.

MÉDAILLE MILITAIRE

Par décret du 23 avril 1931, la Médaille Militaire a été conférée à M. MARIAUD Boyer, Conducteur à Marseille-Saint-Charles.

CITATIONS A L'ORDRE DU RÉSEAU

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

M. DUMAS Antoine, Mécanicien de route du dépôt de Saint-Etienne.

Le 1^{er} septembre 1931, a fait preuve de courage et d'initiative en n'hésitant pas à provoquer l'arrêt du train qu'il conduisait, bien que le levier de commande du régulateur fût difficilement accessible en raison d'une fuite importante de vapeur. Blessé assez grièvement aux mains et au visage du fait de cet incident.

M. MARCADET, Chef de Canton à Eze.

Le 27 septembre 1931, alors qu'il était de repos, a fait preuve d'une conduite au-dessus de tout éloge en prenant toutes les initiatives voulues pour faire arrêter la circulation des trains sur le parcours d'Eze à Cap-d'Ail, obstrué par un important éboulement de rochers, dont il venait d'être témoin.

MM. MARQUIS Aristide, Mécanicien de route et VUILLEMIN René, Chauffeur de route du dépôt de Besançon.

Le 7 octobre 1931, obligés d'évacuer la cabine de leur machine en raison d'une importante fuite de vapeur, ont réussi, par leur courage et leur sang-froid, à arrêter leur train, en découpant la conduite automatique entre le tender et le fourgon de tête.

M. MUTIN Marcel, Facteur-mixte à la gare du Moulin-des-Ponts.

Le 15 octobre 1931, alors qu'un train entrerait en gare, s'est courageusement précipité au secours d'une voyageuse qui s'était engagée sur la voie et qu'il a réussi à ramener sur le trottoir au moment où elle allait être happée par la locomotive.

M. MICHELIN Joseph, Garde à Montbéliard.

Le 17 octobre 1931, a fait preuve d'un grand sang-froid et de dévouement en mettant hors de danger deux jeunes enfants qui s'exposaient à se faire écraser en traversant les voies.

M. DUPRÉ Pierre, Aiguilleur de 1^{re} classe à la gare du Coteau.

Le 3 novembre 1931, vers minuit, alors qu'il était de service au poste 2 de la gare du Coteau, a réussi, par sa vigilance et son esprit de décision exemplaires, à prévenir un accident certain au passage à niveau n° 1.

MM. LHOSTE François, Chef de Canton, DESBEURS Jean, DUREL Georges et LEFURE Maurice, Cantonniers, en résidence à Cronat et Vitry-sur-Loire.

Le 5 novembre 1931, alors qu'ils travaillaient à l'entretien des clôtures de la voie ferrée, ont réussi à découvrir et à arrêter, au risque de se faire blesser, un dangereux malfaiteur faisant l'objet d'un mandat d'arrêt depuis le 8 août 1931.

M. CHEMIN Antoine, Homme d'équipe à la gare de Rive-de-Gier.

Le 5 novembre 1931, alors qu'il se trouvait de passage à la gare d'Avignon, s'est courageusement précipité au secours d'une voyageuse qui, pour monter à contre-voie dans une voiture, s'était imprudemment engagée sur une voie où, au même moment, survenait un train.

M. POUCHON Georges, Facteur aux écritures à la gare de Langeac.

Le 11 novembre 1931, alors qu'il se rendait à son domicile, s'est courageusement porté au secours de la fillette d'un mécanicien du dépôt de Langeac, au moment où cette dernière, imprudemment engagée sur le passage à niveau n° 92, allait se faire renverser par une rame en mouvement.

M. SAULMIER Joseph, Gardé-signaux à la gare de Tenay-Hauteville.

Le 15 novembre 1931, a fait preuve de courage et de sang-froid en s'élançant au secours d'un jeune voyageur qui, ayant voulu prendre un train à contre-voie, allait se faire écraser par un rapide arrivant sur lui.

MENTIONS POUR ACTES MÉRITOIRES

Sont en outre à mentionner pour leurs actes méritoires les Agents dont les noms suivent :

MM. CHARDON Pierre, Facteur aux écritures à Roanne; CLAP Gustave, Commis de 2^e classe à Nîmes P. V.; COLLOMB Eugène, Homme d'équipe à Nevers; GARNIER Francis, Expéditionnaire au dépôt de Nice-Saint-Roch; RAUX Lucien, Surveillant des trains de la résidence de Nice; RAYMOND Jean, Homme d'équipe à Arles et SAVE Georges, Vagonnier à Nevers.

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

Exploitation: MM. ANGLEZAN Arsène, Homme d'équipe au Grau-du-Roi; AUVITY Louis, Homme d'équipe à Villeneuve-Saint-Georges; BALMES Raymond, Homme d'équipe à Saint-Hippolyte-du-Fort; BASTET Demis, Contrôleur de gare à Lyon-Perrache-1; BELLOT Paul, Facteur aux écritures à Bourgoin; BERNARD Marius, Homme d'équipe au Martinet; BOCQUET Pierre, Homme d'équipe à la Roche-sur-Foron; BONAFOS François, Facteur aux écritures à Montbrison; BONGIBAUT Louis, Homme d'équipe à Gien; BOUX Elisée, Sous-Chef de bureau de gare à Lyon-Perrache; BRECHOTTE Louis, Sous-Chef lampiste à Paris; BROSSIER Paul, Chef de station à Leugny; BROUJNEL Pierre, Facteur mixte à Valréas; BURCEY Jean, Brigadier à Etang; CAPELLE Gabriel, Facteur mixte intérimaire à Montpellier; CHABOT Francisque, Garde-signaux à Simard; CHAVANCE René, Facteur enregistrant à Courtenay; CHESNEAU Paul, Facteur enregistrant à Carry-le-Rouet; CORNILLON Gilbert, Homme d'équipe à Saint-Germain-des-Fossés; DAUNIS Paul, Sous-Chef de gare à Breil; DELBAC René, Surveillant des trains à Lyon-Perrache; DELHOMME Hippolyte, Surveillant des trains à Lyon-Perrache; DENIS Maurice, Homme d'équipe à Nice-Ville; DERVIEUX François, Garde-signaux aux Roches-de-Condrieu; DESMONET Francisque, Facteur aux écritures à Bellegarde; DUCLOS Louis, Surveillant à Paris; M^{lle} DUFOUR Lucie, Factrice aux écritures à Oyonnax; M^{me} EBRARD Antonine, Receveuse de 1^{re} classe à Clermont-Ferrand; MM. ESCUDIER Albert, Homme d'équipe à La Brillanne-Oraison; FABRE Gustave, Facteur mixte à Théziers; FAGOT Marie, Brigadier Chef à Chambéry; FARAUT Pierre, Homme d'équipe à Nice-Ville; FAUVEL Lucien, homme d'équipe à Bercy; FAVIER Blaise, Contrôleur de gare à Saint-Germain-des-Fossés; FAYOLLE, Homme d'équipe à Marseille-Saint-Charles; M^{me} FIBLEUIL Eugénie, Factrice aux écritures à Tarascon; MM. FROMENTY Martin, Sous-Facteur à Paris; GAGET Marie, Surveillant des trains à Lyon-Perrache-1; GAILLARD Cyprien, Sous-Chef de manutention à Nice-Ville; GAILLARD Joseph, Commis de 2^e classe à Vienne; GAUTHIER Louis, Homme d'équipe à Lyon-Brotteaux; GERIN Gaston, Facteur aux écritures à Oyonnax; GERMOND Paul, Homme d'équipe à Marseille-Abeilles; GIBERT Claudius, Contrôleur adjoint du Service Electrique à Bourgoin; M^{lle} GOTTELAND Anna, Receveuse à Chambéry; MM. GOYARD Jean, Facteur aux écritures à Lyon-Perrache-1; GROSSETTE Jean, Homme d'équipe à Monthuel; GUIBAUD Noël, Commis de 1^{re} classe à Tain-l'Hermitage; JACQUEMET Arsène, Facteur enregistrant à Seyssel-Corbonod.

Matériel et Traction: MM. ABBY Francisque, Manœuvre à Culoz; BERTHELIER Jean, Manœuvre à Lyon-Saint-Paul; BLONDIN François, Manœuvre à Bourg; M^{lle} BONFILS Clotilde, femme-manœuvre à Chambéry; MM. BONNOT Camille, Manœuvre à Lons-le-Saunier; BORDERIE Léonard, Manœuvre à Clermont; BOUVERAT Pierre, Manœuvre spécialisé; BRANCHE Louis, Manœuvre à Bourg; BRANCHU Joseph, Manœuvre à Melun; CHATEAUNEUF Jean, Manœuvre à Langeac; CLAVIERE Gaston, Manœuvre à Nevers; COSTE Célestin, Manœuvre à Nîmes; DEPAS Henri, Aide-ouvrier à Montpellier; FAURE Henri, Journalier-manœuvre à Clermont; GRANGER Louis, Manœuvre spécialisé à Chagny; GRAZIANI Jean, Chef de groupe à Paris; HELOT Albert, Manœuvre spécialisé à Clamecy; HURTARD Désiré, Manœuvre à Dôle-Ville; MALAUSSENA Camille, Manœuvre à Veynes; MARGUIN Auguste, Manœuvre à Lyon-Perrache; MATHIEU Adolphe, Visiteur à Lyon-Guillotière; MICHEL Alexis, Sous-Chef de brigade de manœuvres à Bourg; MONTUPET Jean, Manœuvre à Nevers; PEYROT Louis, Manœuvre à Lyon-Guillotière.

Voie: MM. ANJUERER Jules, Cantonnier à Epineau-les-Voves; BERTRAND Joseph, Cantonnier à La Ciotat; DUFAY Pierre, Chef de canton à Sauve; GIRARD Abel, Cantonnier à Tanlay; LAUGERI François, Cantonnier à Nice; PASQUIER Charles, Cantonnier à Mennecy; SHERY Théodore, Journalier à Saint-Florentin-Vergigny.

Algérie: M. MARTINEZ Joseph, Chauffeur de route au dépôt de Sidi-bel-Abbès.

UN BEAU SAUVETAGE A L'ACTIF D'UN NAVIRE P. L. M.

Le *Bulletin P. L. M.* ne peut passer sous silence ce drame de la mer, que la presse a signalé dernièrement et qui a peut-être étonné certains de nos lecteurs parce qu'il leur révélait l'existence du vapeur *P. L. M. 22*.

Peut-être même ont-ils pensé que ces initiales P. L. M. n'avaient en l'espèce rien de commun avec celles de notre Compagnie. Après avoir lu ces lignes, ils sauront que notre Réseau possède, en vue principalement de son ravitaillement en charbon, un matériel naval qui, à fin 1930, comprenait quatorze bateaux d'une portée, en lourd, de 104 000 t, ayant assuré pour l'exercice considéré le transport de 900 000 t de charbons allemands et anglais dont 50 000 t destinées au P. L. M. algérien.

Et c'est un de ces vapeurs, le *P. L. M. 22*, qui, parti le 6 novembre 1931 de Newport « par jolie brise de sud et temps pluvieux », avec un complet chargement de charbon pour Alger, a trouvé, le 9, presque sur sa route, l'agonie d'un navire en pleine tempête.

S. O. S., 20 h. — Faisant route vers le bâtiment en détresse, le capitaine Lidou, qui commande notre vapeur, aperçoit au bout d'un quart d'heure des signaux lumineux déchirant la noirceur de la nuit. Des cris se font bientôt entendre des matelots du *P. L. M. 22* qui s'est approché du bâtiment en perdition, le *Georgios M.*, vapeur grec se rendant à Anvers avec une cargaison de grains. A 20 h. 30, cinq hommes exténués de fatigue et ruisselants d'eau sont hissés à bord de notre navire, quelques minutes avant que leur baleinière ne coule à pic. Et toute la nuit ce sont des tentatives, malheureusement vaines, de sauvetage où l'héroïsme rejoint l'imprudence pour faire l'impossible. Car la tempête redouble de violence et le 10 vers 11 h. 30, après un assaut plus terrible que les précédents, tous les appels de la T. S. F. restent sans réponse, le *Georgios M.* a disparu.

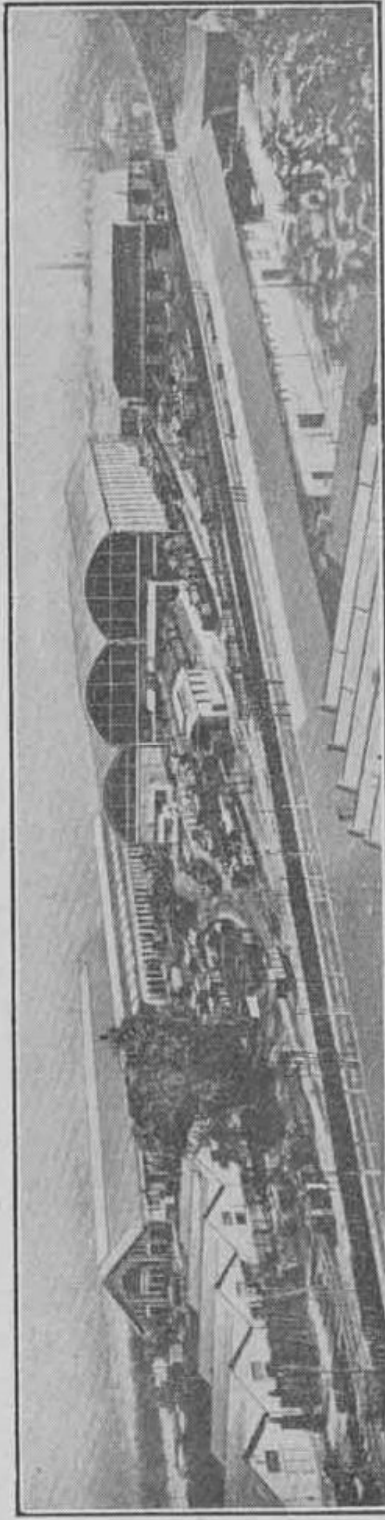
Arrivé à Alger le 19, le *P. L. M. 22*, en la personne de son Commandant, a été l'objet de félicitations bien méritées par son attitude exemplaire et c'est dans ces termes que le Consul de Grèce a remercié tout l'équipage :

« ... Je viens de prendre connaissance de l'acte de dévouement accompli par tout l'équipage du cargo *P. L. M. 22* qui, suivant les braves traditions de la Marine française, a lutté pendant quarante-huit heures contre la tempête déchaînée et au mépris du danger dans le seul but de porter secours au *Georgios M.*

Je m'empresse de vous adresser par la présente mes plus vives félicitations et l'expression de mes sentiments pleins de reconnaissance.

Mes compatriotes les rescapés me prient instamment d'être auprès de vous l'interprète de leur profonde gratitude pour leur salut et pour les soins fraternels qu'ils ont trouvés à bord de votre bateau et l'extrême sympathie avec laquelle ils ont été traités par leurs confrères du *P. L. M. 22*. »

Le *Bulletin P. L. M.* qui, si souvent, a signalé à cette place les beaux actes de dévouement des agents de notre Compagnie, s'associe à l'hommage rendu publiquement à ces autres braves qui ont honoré ainsi à la fois la Marine et les Chemins de fer de notre Pays.



LA RÉPARATION D'UNE MOUNTAIN AUX ATELIERS D'OULLINS

par M. ETAIX, Inspecteur divisionnaire aux Ateliers de Machines d'Oullins.

Lorsqu'une locomotive a effectué un certain nombre de kilomètres, les usures ou les avaries de ses organes deviennent telles que les dépôts ne peuvent plus assurer, par leurs propres moyens, sa remise en état. On décide alors de l'envoyer en *réparation générale* dans un des grands ateliers P. L. M., Oullins ou Arles, ou dans les ateliers de l'Industrie privée qui travaillent sous le contrôle du Réseau.

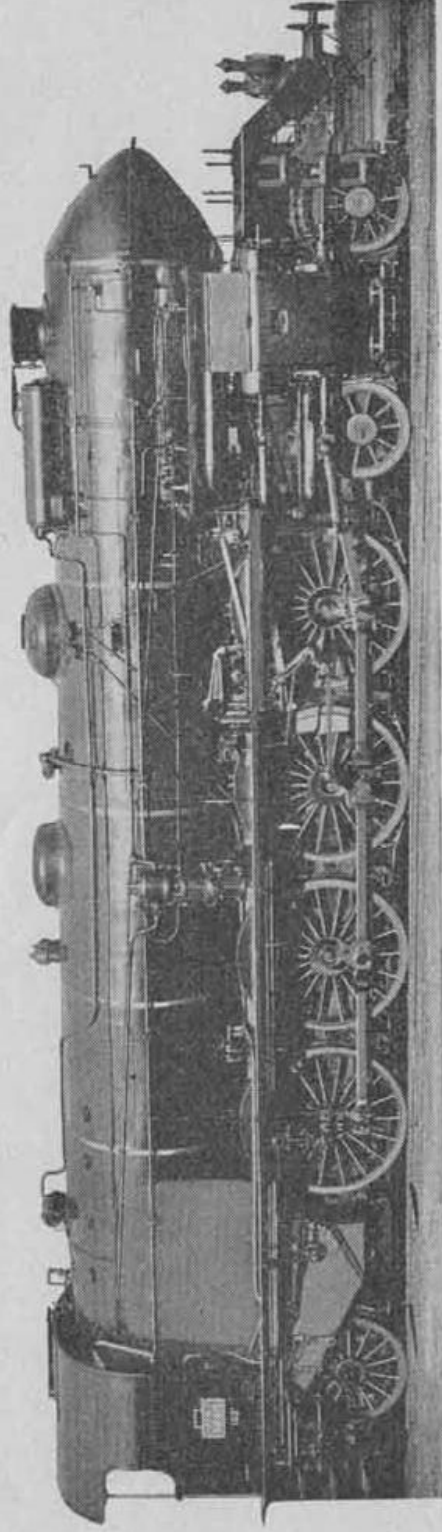
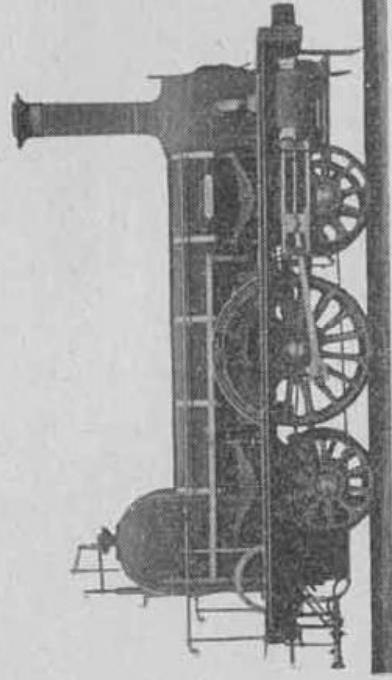
Lorsque la locomotive n'est mise hors de service que par suite de l'avarie d'un organe bien déterminé, alors que toutes les autres parties sont en bon état, on n'effectue qu'une *réparation limitée* à l'organe avarié : remplacement d'un cylindre à longerons, révision de la chaudière, etc...

Dans ce cas, si l'usure des organes de roulement le justifie, on profite de l'immobilisation de la locomotive dans l'Atelier pour effectuer leur remise à neuf. La machine est dite en *réparation limitée avec levage*.

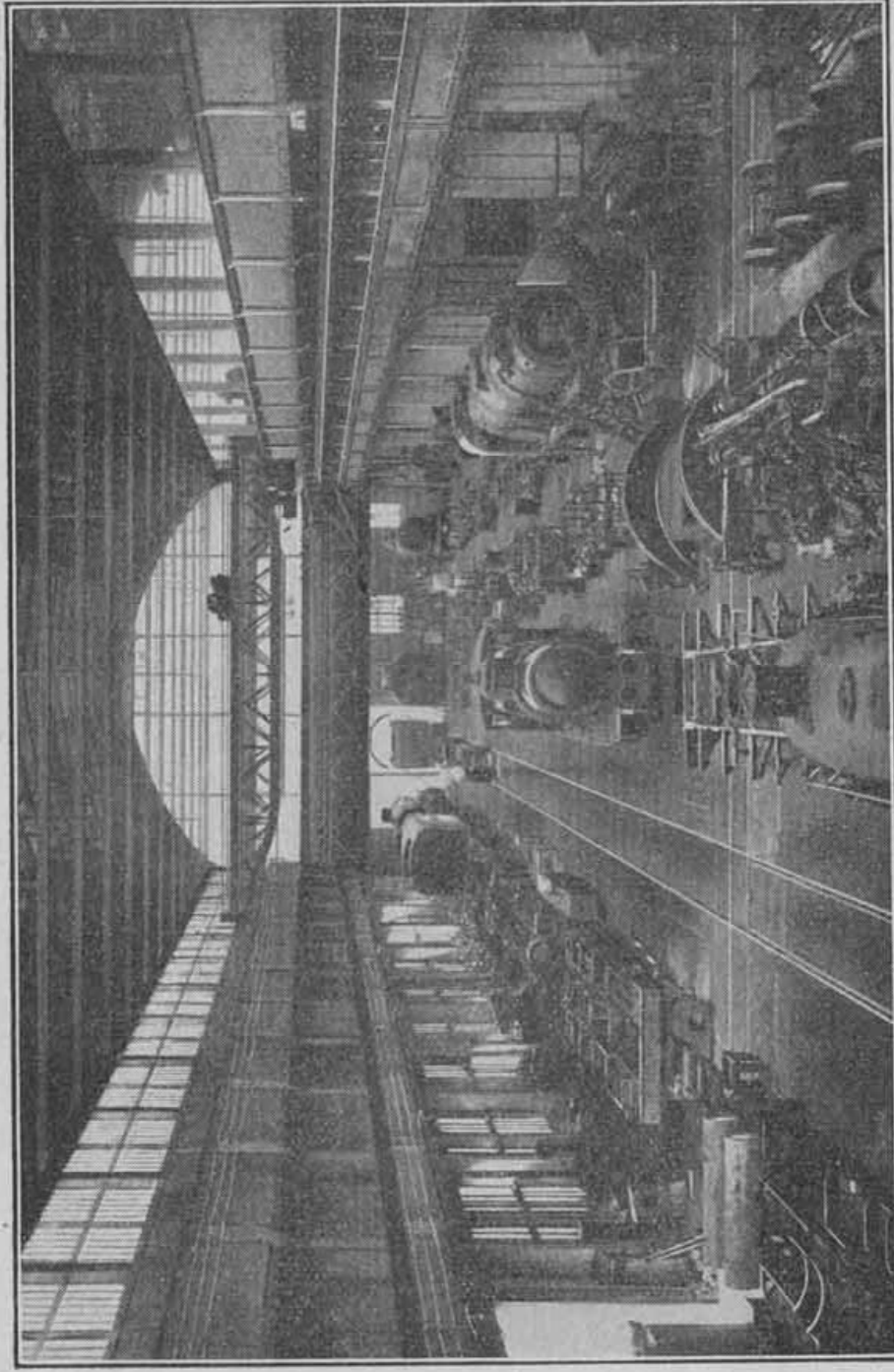
Nous avons tous admiré la ligne à la fois élancée et puissante des locomotives à grande vitesse, type Mountain, qui ont été mises en service sur notre Réseau en 1925. En suivant l'une d'elles envoyée en réparation générale aux Ateliers d'Oullins, nous allons pouvoir l'examiner en détail.

L'importance des Ateliers s'est développée parallèlement à celle du matériel. Les bâtiments où l'on réparait la « Pierrot » (longueur 7,200 m hors tampons), ont fait place aux vastes nefs où vient s'aligner la « Mountain » (longueur 16,450 m).

Aux Ateliers d'Oullins, l'atelier de montage se compose de deux nefs de 127 m sur 26 m. Dans chaque nef, deux ponts transbordeurs de 60 t chacun, dont les mouvements de translation et d'élevation sont rendus solitaires, saisissent la Mountain sur la voie d'entrée, à l'aide de deux étriers qui viennent se placer sous les traverses avant et arrière. Malgré son poids à vide, qui dépasse



Ci-dessus, la « Pierrot » dont la longueur totale hors tampons atteignait 7,200 m ;
au-dessous, la « Mountain », photographiée à la même échelle, et dont la longueur est de 16,450 m



Le montage d'Oullins est du type « en long ». A droite, la 241-A-15 dont la porte de boîte à fumée est ouverte; dans le fond, un pont de 60 t.

100 t, elle est soulevée sans difficulté à 4 m environ du sol et transportée, au-dessus de toutes les autres machines qui se trouvent déjà dans la nef, jusqu'à la fosse de démontage.

Après quelques démontages préalables, on lève de nouveau la machine pour dégager les essieux, qui sont évacués à l'atelier des roues, puis on démonte l'abri, le cendrier, l'enveloppe de la chaudière, les tuyauteries, le tablier, les bielles, le mécanisme, la suspension, la timonerie, etc. Les pièces à nettoyer avant réparation sont déposées sur des plateaux qui seront plongés dans un bain de lessivage bouillant.

Le pont de 60 t saisit la chaudière par son milieu, à l'aide d'une élingue double en acier, dont chaque brin a 50 mm de diamètre. Le poids à soulever est de 30 t. Quand tout est démonté, il ne reste plus que le châssis proprement dit que l'on transporte sur la fosse de remontage où il est posé sur des madriers ou des tréteaux en bois.

Passant à l'atelier de chaudronnerie, où la chaudière a été transportée à l'aide d'un wagonnet spécial, nous pourrions entrer dans le foyer de la chaudière, en avant duquel nous remarquons la chambre de combustion, terminée par la plaque avant avec ses 176 tubes. Après le débûchage, nous pourrions nous introduire dans le corps cylindrique qui a 7 m de long et presque 2 m de diamètre.

Toutes les parties de tôles corrodées ou avariées sont réparées par des pièces ajustées et rivées. Tous les rivets, tirants d'entretoises sont visités, sondés et remplacés s'il y a lieu.

Quand ces réparations sont terminées et les tubes neufs mis en place, on essaye l'ensemble à froid, sous une pression hydraulique de 24 hectopièzes (1), puis à chaud à 16 Hpz. Au moment de l'essai hydraulique, la chaudière contient plus de 15 000 l d'eau.

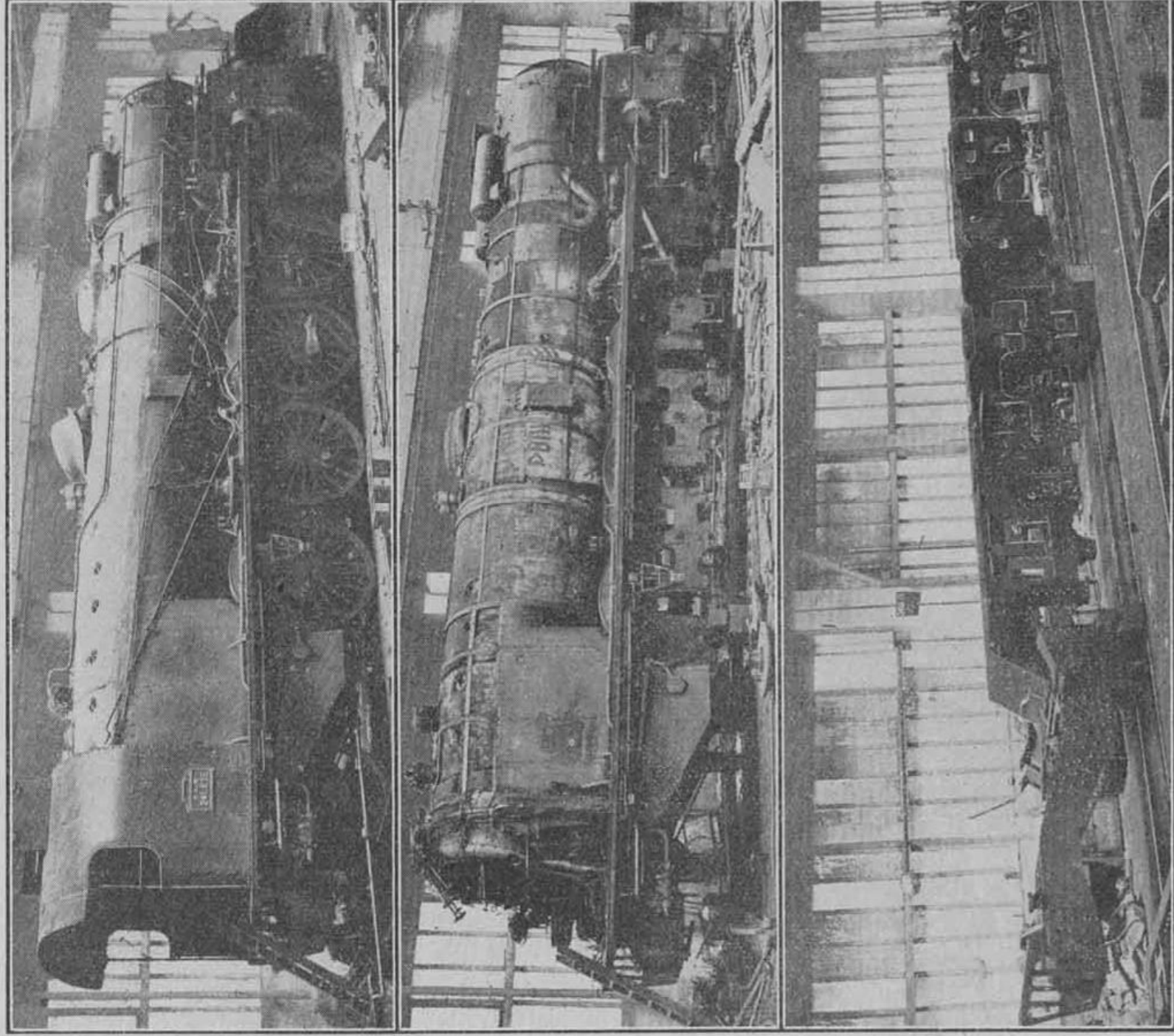
Dans les ateliers d'usinage (Forges, Ajustage, Machines-outils, Précision, etc.), chaque ensemble de pièces est réparé d'après un programme fixé une fois pour toutes, par une équipe d'ouvriers spécialisés. Il importe, en effet, que les diverses opérations se suivent dans un ordre rigoureux, de manière à éviter les à-coups et à livrer en temps voulu à l'atelier de montage toutes les pièces dont il a besoin au fur et à mesure du remontage.

Depuis la pièce la plus lourde (le cylindre double haute-pression pèse 2 850 kg), jusqu'à la plus délicate (indicateur de vitesse Flaman, par exemple), tous les organes sont vérifiés et réparés ou rafraîchis. En outre, tous les organes intéressant la sécurité sont passés sur des bancs d'essais (essais de traction pour les organes d'attelage, les chaînes, etc., essais à la vapeur pour les soupapes de sûreté de chaudière, la pompe à air, essais hydrauliques pour les tubes à fumée et les organes de surchauffeurs).

A l'atelier des roues, on sonde tous les éléments susceptibles de s'ébranler, on remplace toutes les parties usées ou fissurées (axes, bandages, etc.).

On profite d'ailleurs du passage de la locomotive aux ateliers pour lui faire subir toutes les modifications dont

(1) L'Hectopièze (Hpz) vaut environ 1 kilogramme par centimètre carré.



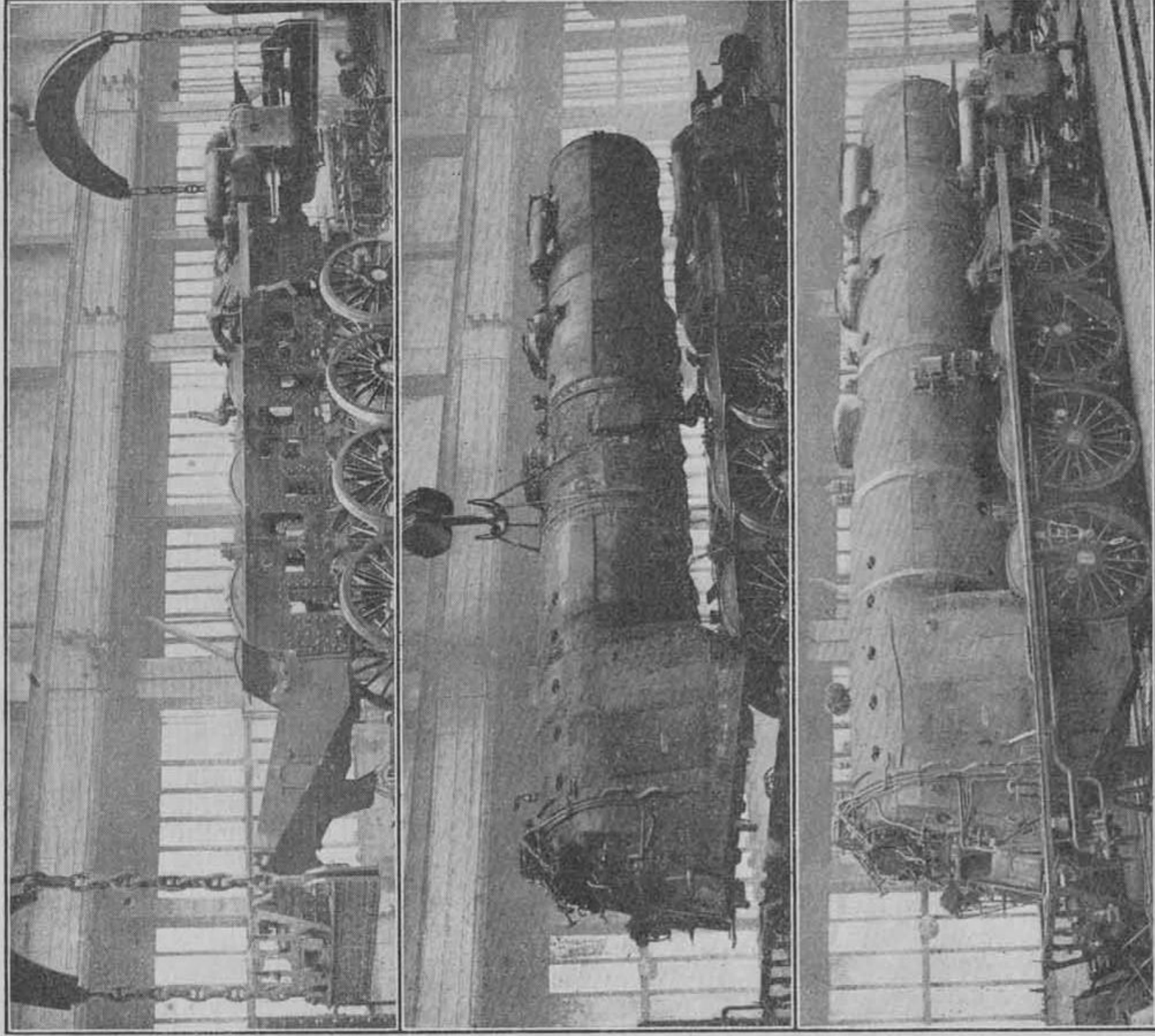
LE DÉMONTAGE.

De haut en bas : Commencement du démontage; fin du démontage après enlèvement des essieux et démontage du châssis.

la nécessité résulte de l'étude ou de l'expérience. C'est ainsi qu'ayant reconnu des avaries systématiques dans l'essieu-axe coudé sur lequel agissent les pistons HP (deuxième essieu moteur), on le remplace par un essieu auto-équilibré où les efforts de flexion et de torsion sont annulés grâce à des contrepooids. Ce nouvel essieu pèse plus de 5 000 kg.

Aux jours fixés, les ensembles de pièces réparées reviennent au montage où une seule équipe les reçoit et les met en place. Une des phases les plus intéressantes

du remontage est le réglage de la distribution. On sait que la Mountain est une machine compound, c'est-à-dire qu'elle possède des cylindres d'admission (HP = haute pression) et des cylindres de détente (BP = basse pression). Les bielles motrices et le mouvement étant remontés, on place sous les roues un appareil vireur électrique permettant de faire patiner lentement les essieux sous la machine qui reste fixe. Chaque position des pistons et des tiroirs peut ainsi être repérée et réglée. Le réglage est fait environ cinq jours avant la fin de la réparation. Il ne reste plus qu'à



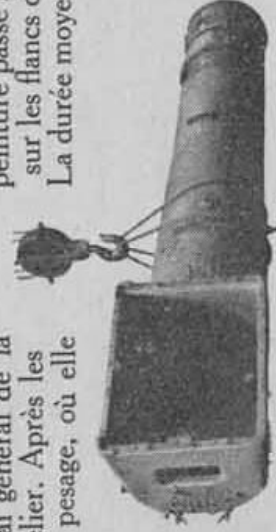
LE REMONTAGE.
De haut en bas : Mise sur roues, mise en place de la chaudière et fin du remontage.

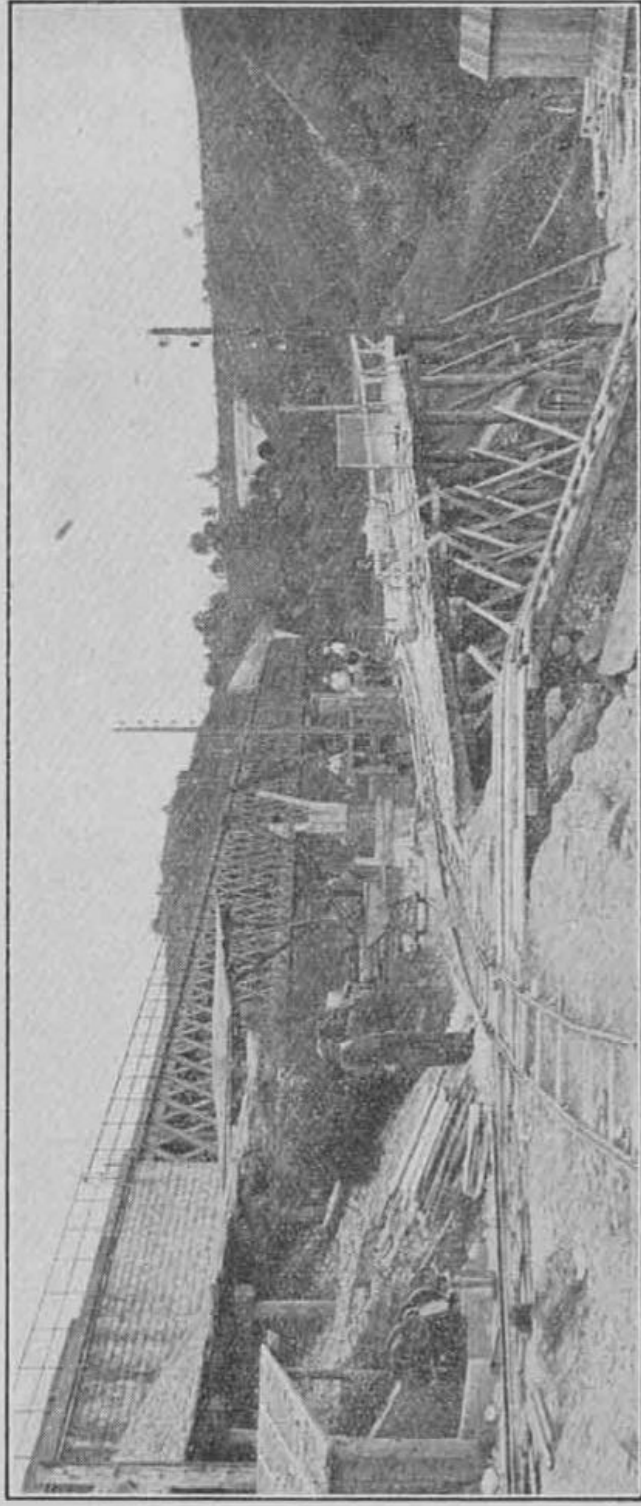
monter les bielles d'accouplement et les organes de détail.

Quand tout est prêt, on fait un essai général de la machine en feu sur les voies de l'Atelier. Après les dernières retouches on la conduit au pesage, où elle est équilibrée sur les plateaux d'une bascule Schenk à 16 éléments, de façon à répartir sur chaque roue les poids

prévus par les dessins. Pendant ce temps, une équipe de peinture passe les dernières couches du « vert P. L. M. » sur les flancs du monstre impatient de partir.

La durée moyenne d'une réparation générale de Moutain aux Ateliers d'Oullins est actuellement de cinquante jours à seul poste de huit heures de travail.





Cl. Ehrer, Beillegarde.

CONSOLIDATION D'UNE CULÉE DE VIADUC FONDÉE EN TERRAIN INSTABLE

par M. FONLUPT, Ingénieur, Chef du 7^e arrondissement de la Voie.

La ligne de Longeray à Divonne, ouverte à la circulation en 1899, franchit, entre les gares de Collonges et de Paradis, le ravin dit du Grand Echaud par un viaduc de 120 m d'ouverture en trois travées métalliques.

Le lit de ce torrent est creusé dans des terrains glaciaires constitués sur de très grandes épaisseurs par des couches d'argiles séparées entre elles par des filons de sable très fin.

Ces terrains fortement inclinés vers le Rhône, qui coule à leur pied, sont en mouvement sur de nombreux points et, dès 1905, on constatait un déplacement de la culée côté Collonges de l'ouvrage du Grand Echaud.

Des observations périodiques montrèrent qu'il s'agissait d'un mouvement très lent et l'on pouvait espérer une stabilisation. Mais vers 1927, des fissures s'amorcèrent dans le parement de la culée, l'amplitude totale du mouvement atteignant alors 0,38 m environ. La consolidation de la culée s'imposait.

La construction de cette culée avait nécessité d'importants travaux de consolidation et de fondation. Le rocher se trouvant à 60 ou 70 m de profondeur, le niveau des fondations fut arrêté à 23 m sur des argiles sèches et compactes. Pour permettre, dans un terrain de cette nature, l'ouverture des fouilles larges et profondes nécessaires pour les fondations, il avait fallu au préalable assainir les abords par un réseau de galeries souterraines.

La consolidation d'une culée établie dans de semblables conditions représentait un problème délicat qui fut résolu de la façon suivante :

Le renversement de la culée étant la conséquence de la poussée des terrains supérieurs sur le pylône de 23 m constituant sa fondation, un contrefort souterrain (fig. 1), construit du côté opposé à la poussée, s'appuyant sur la culée et conçu pour résister, à lui seul, à la poussée des terres sur les maçonneries, devait arrêter ces mouvements.

Pour ne pas causer de désordres dans les couches de terres environnant la culée, ce contrefort devait être fondé aussi loin que possible de la culée et plus profondément. Pour répondre à ces conditions, on a adopté le contrefort en forme d'arc de la figure 2 orienté suivant le sens du glissement des terres du coteau.

Le contrefort réalisé est un bloc monolithe de béton de ciment à base très large pour réduire les pressions unitaires sur le terrain, la surface des fondations est inclinée du côté de la poussée; le contact du contrefort et de la culée est réalisé par un vousoir en béton armé formant clé qui s'appuie sur une dalle également en béton armé solidement ancrée dans la culée.

Le contrefort devant s'appuyer sur la culée sans y adhérer, des dispositions spéciales des surfaces de contact permettent les mouvements relatifs des deux massifs sans risque de détérioration des maçonneries.

La réalisation de ce projet comportait de nombreux aléas en raison de l'instabilité des terrains et de la nécessité de n'apporter aucun trouble dans l'équilibre des terres aux abords de la culée; il était notamment impossible d'ouvrir en grand les fouilles nécessaires à la construction d'un seul jet de l'ensemble de l'arc monolithe.

Des travaux d'assainissement ont été exécutés au préalable; les eaux de ruissellement des terrains supérieurs ont été captées par des fossés appropriés et 180 m de galeries visitables ont été réalisés.

Les travaux de l'arc ont été ensuite exécutés dans l'ordre suivant (fig. 3) :

1^o Fonçage d'une grande fouille pour l'établissement de la base du contrefort, avec galeries latérales pour réaliser l'épanouissement de la surface des fondations, simultanément avec l'exécution des fouilles ci-dessus; ouverture de la fouille de tête contre la culée pour exploration des maçonneries et préparation de la surface d'appui sur la culée;

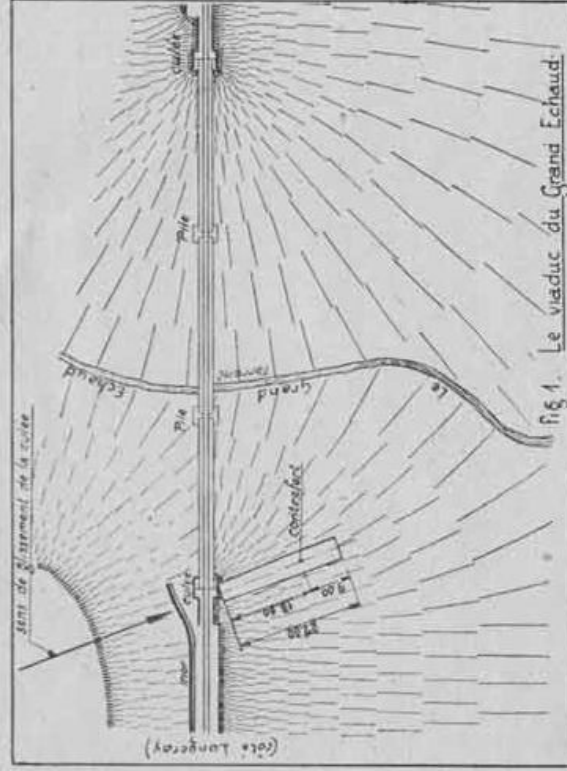


fig. 1. Le viaduc du Grand Echaud.

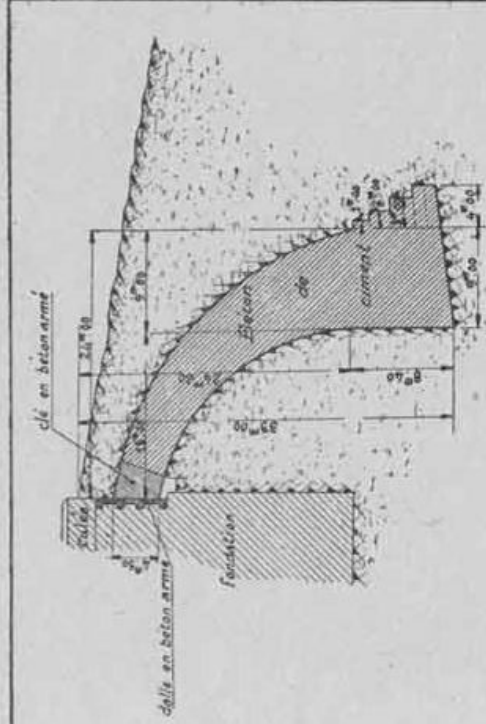


fig. 2. Le contrefort (coupe en long)

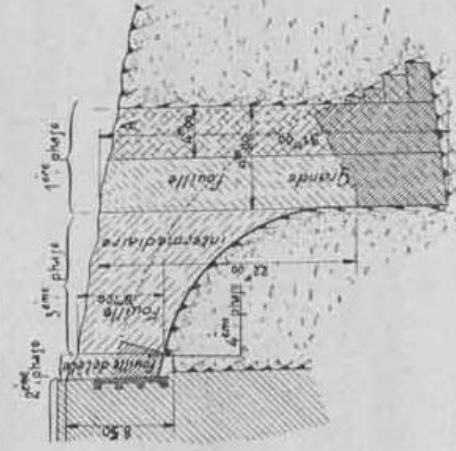


fig. 3. Les phases des travaux.

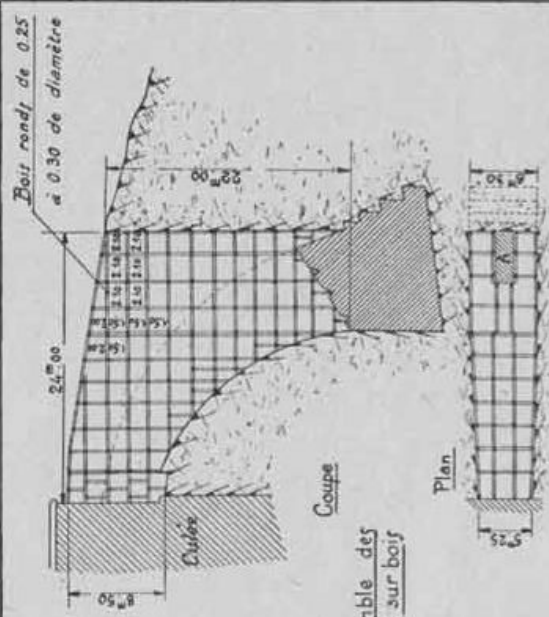


fig. 4. l'ensemble des fouilles sur bois

2° Confection de la maçonnerie de béton de la partie de l'arc s'inscrivant dans la grande fouille et des galeries latérales;

3° Fonçage de la fouille intermédiaire et achèvement de la maçonnerie de l'arc;

4° Confection du voussoir de tête en béton armé.

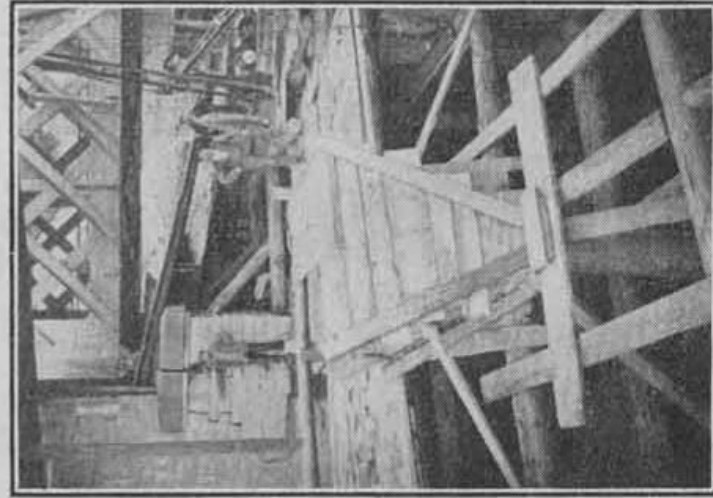
Dès le début du travail, alors que la grande fouille n'était qu'à 2 m de profondeur, on s'aperçut qu'elle se déplaçait en grand avec ses boisages.

On fut alors conduit à exécuter d'abord un puits plus petit en A (fig. 4) puis à remplir ce puits de béton riche armé de vieux rails. Le pilier ainsi constitué servit d'arrêt aux boisages de la grande fouille.

L'ensemble des travaux a pu, dans la suite, être réalisé sans nouvel incident.

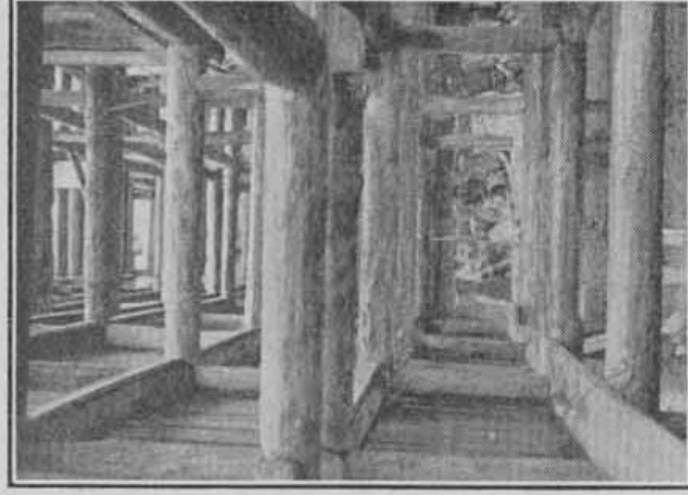
Une galerie de visite a été aménagée pour permettre d'accéder à la partie supérieure des surfaces de contact du contrefort et de la culée, où un dispositif de repérage permet de déceler les déplacements relatifs de la culée et du contrefort.

Depuis l'achèvement des travaux en juillet 1930, aucun mouvement n'a été observé.



Cl. Ehrer.

La culée fissurée.



Cl. Ehrer.

Les boisages des fouilles.

LE CHAUFFAGE A LA VAPEUR DES LONGS TRAINS

par M. REURE, Ingénieur au Service Central du Matériel.

Le tonnage des grands trains partant de Paris, atteignait à peine 350 t en 1913; il dépasse maintenant couramment 500 t. Le chauffage par la vapeur de trains aussi longs devient très difficile surtout au moment des grands froids.

La pression de la vapeur envoyée par la machine diminue très vite dans la première partie du train, et les voitures de queue sont à peine chauffées.

Pour deux trains particulièrement longs, on a assuré jusqu'à l'année dernière le chauffage avec un fourgon-chaudière placé en queue. Mais c'est un procédé qu'il serait très malaisé pour le service, et très dispendieux, d'étendre davantage.

On a légèrement amélioré la situation en entourant les canalisations de vapeur des voitures avec un garnissage calorifuge choisi à la suite d'essais méthodiques. On a réduit de la sorte les pertes de vapeur par condensation.

Mais l'expérience a montré que la vapeur perdait une très grosse partie de sa pression dans la traversée des demi-accouplements métalliques reliant les véhicules entre eux (1). La vapeur serpente dans ces accouplements et la forme contournée de leurs articulations en fait, par ailleurs, de

(1) Voir pour plus de détail le n° de Décembre 1929 de la *Revue Générale des Chemins de Fer* qui a rendu compte des essais effectués par notre Compagnie à ce sujet, avec une rame de 12 véhicules à bogies à intercirculation, spécialement équipée afin qu'on pût connaître, à chaque instant, la pression régnant dans la conduite principale aux deux extrémités de chaque véhicule, ainsi que la température extérieure; la pression initiale de chauffage du train ainsi que sa vitesse étaient relevées en même temps sur la locomotive.

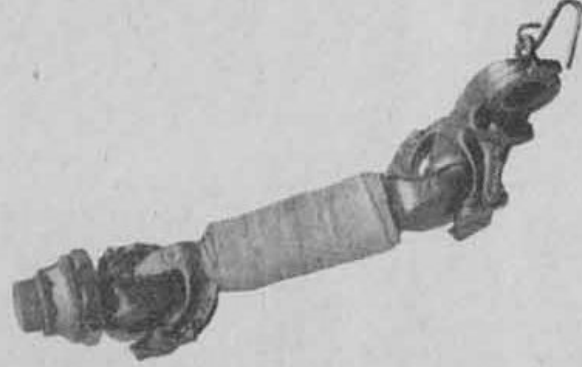


Fig. 1. Les anciens demi-accouplements métalliques avaient des articulations d'une forme contournée, qui en faisaient de véritables petits radiateurs.



Fig. 2. Le nouveau type de demi-accouplement offre à la vapeur un passage aussi droit que possible.



Fig. 3. Raccord permettant d'assurer la jonction d'un demi-accouplement ancien avec un nouveau.

véritables petits radiateurs (fig. 1). On a été ainsi conduit à étudier un nouveau modèle d'accouplement qui fût facile à recouvrir d'un garnissage calorifuge et qui offrît à la vapeur un passage aussi droit que possible. Ce double but a été atteint avec le nouveau type de demi-accouplement monté sur tout le matériel à bogies entrant dans la composition de nos grands trains (fig. 2). Il possède une tête à passage direct qui ne peut pas s'accoupler avec celle des demi-accouplements anciens; aussi place-t-on sur chaque traverse de tête des véhicules munis des nouveaux demi-accouplements, un raccord (fig. 3) possédant à la fois l'ancienne et la nouvelle tête. Ce raccord permet d'assurer la jonction d'un demi-accouplement ancien avec un nouveau.

L'expérience a montré que les plus fortes compositions actuellement utilisées sur notre Réseau peuvent être chauffées sans difficulté lorsque toutes les voitures sont munies du nouveau modèle de demi-accouplement. C'est ainsi qu'au cours de l'hiver 1928-1929, on a obtenu une pression de 2 kg à l'extrémité du train 21, marchant à 90 km à l'heure, avec une température extérieure de -9° , avec une pression de 5 kg au fourgon-chaudière, alors que dans les mêmes conditions, sur la même rame, munie de demi-accouplements ordinaires, on a obtenu seulement une pression de 150 gr à l'extrémité du train avec une pression de 5,600 kg au fourgon-chaudière.

Aussi tous les réseaux sur lesquels circulent des express à forte composition se préoccupent-ils d'adopter des accouplements de chauffage du même genre.

CHEMINS DE FER ET AUTOMOBILES

par M. E. HOLZER, *Inspecteur Divisionnaire à la Direction.*

La concurrence faite aux chemins de fer par les transports automobiles est un fait caractéristique de notre époque.

Dans la lutte à laquelle nous assistons, le nouveau mode de transport — nous ne dirons pas le dernier né car dès maintenant il faut compter avec l'avion — n'a pas tout le mérite des victoires que ça et là il remporte. N'a-t-il pas le privilège d'utiliser la route, gratuitement accessible à tous, alors que le chemin de fer doit supporter tout ou partie des frais d'établissement de la voie ferrée et tous les frais d'entretien et de renouvellement? N'a-t-il pas aussi le droit de choisir son trafic et le droit de refuser le transport? Le chemin de fer, par contre, a l'obligation de transporter toutes les marchandises qui lui sont présentées quelles qu'en soient la nature et la quantité.

L'automobile a bien d'autres avantages encore et il n'est pas douteux que, si les armes étaient égales, le chemin de fer n'aurait rien à redouter. Les transports automobiles n'en auraient d'ailleurs pas moins un rôle important à jouer comme affluents des lignes de chemins de fer, avec mission, tant en ce qui concerne les transports de marchandises que ceux des voyageurs, de faciliter le développement de la vie économique dans les régions éloignées de toute voie ferrée.

Bien des pages ont été écrites sur le développement de la concurrence faite au chemin de fer par l'automobile depuis une dizaine d'années. Certains voient dans cette concurrence une source d'émulation salutaire. Plus généralement on considère avec raison qu'elle est, dans la forme excessive qu'elle a prise, nuisible à l'intérêt général en raison des conditions mêmes dans lesquelles elle s'exerce : liberté à peu près absolue pour l'automobile, sujétions nombreuses — et par conséquent dépenses importantes — pour la voie ferrée.

Les Réseaux ne pouvaient pas rester inactifs en présence d'un tel problème et ils ont pris de nombreuses mesures dictées par les circonstances : assouplissement de certains tarifs, bonifications pour remises importantes, accélération des délais de transport, etc. Mais à côté de ces mesures, destinées à offrir dans le cadre du chemin de fer des facilités nouvelles au public, il est une autre tendance des Réseaux moins connue peut-être, mais très significative, tendance qui consiste à utiliser l'automobile lorsque son emploi offre des avantages à la fois au chemin de fer et au public.

Aucun des Grands Réseaux n'a encore réalisé le programme envisagé par eux et consistant à distribuer ou à ramasser les marchandises de détail au moyen de camions automobiles, au départ ou à destination de certaines gares importantes fonctionnant comme gares-centres et chargées de former des wagons complets de groupages, mais déjà sur certaines lignes secondaires des trains de voyageurs peu utilisés ont été remplacés par des autobus.

Étant donné, en effet, que le prix de revient par kilomètre est beaucoup moins élevé pour un autobus que pour un train de voyageurs, même de faible composition, il est évident qu'il est avantageux de procéder au remplacement, chaque fois que le nombre de voyageurs à transporter correspond au maximum au nombre de places offertes par un autobus et cette circonstance se présente souvent sur les lignes secondaires.

Ce principe est à la base de toutes les études entreprises sur la question, mais il va sans dire que de nombreux autres facteurs doivent être pris en considération. Il faut en particulier que la route à suivre soit en bon état et qu'elle passe au centre ou tout au moins au voisinage des localités précédemment desservies par les trains, il faut également tenir compte des « pointes » de trafic fréquemment constatées les jours de marché, de fêtes, etc., et sur ce dernier point aucune règle générale ne peut être posée. Suivant les circonstances, la solution consistera tantôt à prévoir un autobus de dédoublement, tantôt à maintenir purement et simplement un ou plusieurs trains de voyageurs.

Mais l'autobus n'est pas lui-même un moyen de transport exempt de critiques et les réseaux ont tout naturellement songé à combiner les avantages qui lui sont propres avec ceux que seule peut donner la voie ferrée : chemin de roulement parfaitement lisse à déclivités très faibles comparées à celles des routes; absence d'obstacles donc vitesse constante et, par suite, économie de combustible; grande facilité de conduite, le conducteur n'ayant pas à s'occuper de la direction.

C'est ainsi que le problème de l'autorail s'est trouvé posé.

Chaque Réseau cherche à le résoudre sur son terrain. Notre Compagnie a estimé que la méthode la plus sûre pour obtenir des types de véhicules offrant les qualités nécessaires, consistait à ouvrir un concours entre les principaux constructeurs.

Les propositions des constructeurs doivent cadrer avec un programme dont voici les grandes lignes :

A classe unique, le véhicule devra pouvoir transporter au moins quarante voyageurs assis et dix debout. Le coffre à bagages devra être prévu pour contenir 1 000 kg.

La vitesse sera de 90 km/h en palier et 60 km/h en rampe de 15 mm par mètre.

A la même vitesse de 90 km/h, l'arrêt devra, en pente de 5 mm, être obtenu en 120 m au plus.

Le combustible utilisé sera l'huile lourde et le moteur devra pouvoir être changé sans démontage de la caisse du véhicule.

D'autre part, ne devant pas être incorporé dans un train, le nouveau véhicule n'aura pas à être doté des appareils de choc et de traction du type courant, mais un dispositif devra néanmoins permettre l'accouplement de deux unités.

Les résultats d'un certain nombre de projets ont déjà été reçus. Le *Bulletin* P. L. M. ne manquera pas de revenir sur cette question.

Les autorails ne seront pas exclusivement affectés au remplacement de certains trains de voyageurs sur les lignes secondaires. Sans doute à l'usage reconnaîtra-t-on

que ce nouvel engin, quand il sera très au point, trouvera d'utiles applications sur les grandes lignes, par exemple pour l'établissement de relations rapides entre deux grands centres, ou encore pour la desserte de la banlieue d'une ville lorsqu'il serait trop onéreux de faire circuler des trains fréquents dont l'utilisation serait insuffisante.

Ainsi le temps n'est pas très loin où le train omnibus de nos lignes secondaires sera un souvenir. L'autorail rapide fréquent, léger, l'aura remplacé. Ailleurs on aura préféré l'autobus, parce que les gares seront trop éloignées des agglomérations ou pour toute autre cause provenant de circonstances locales.

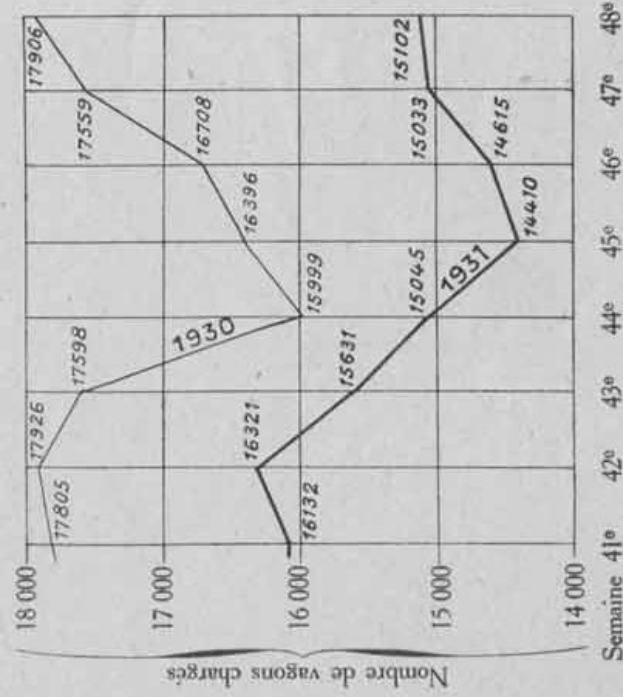
Enfin le transport des marchandises lui-même est appelé à évoluer, le wagon étant réservé aux charges complètes, les services de ramassage et de distribution étant par contre effectués au moyen de camions.

Chaque fois qu'ils en ont eu l'occasion, les Réseaux ont exprimé aux Pouvoirs publics le vœu de voir s'établir une collaboration effective de la route et du rail avec comme objectif final l'intérêt du public. Leur politique en la matière, telle qu'elle vient d'être sommairement exposée, n'est-elle pas en parfaite concordance avec les théories qu'ils défendent ?

Trafic du Réseau P. L. M.

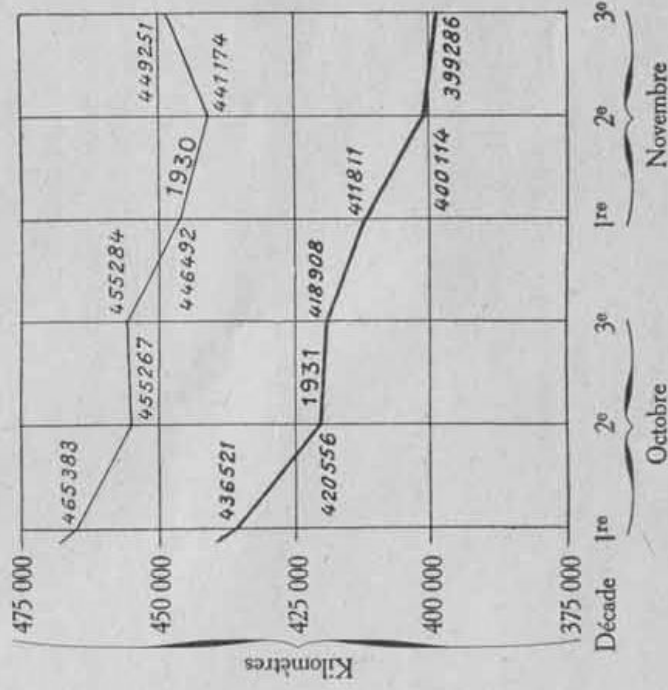
Nombre moyen journalier

de wagons chargés pendant une semaine, du 8 octobre au 2 décembre 1931.



Parcours moyen journalier

des locomotives pendant une décade, du 1^{er} octobre au 30 novembre 1931.



REVUE DOCUMENTAIRE

Les colis express.

En vue de faciliter l'acheminement rapide de certains envois urgents, les Grands Réseaux ont mis en vigueur, le 4 octobre dernier, un nouveau tarif G. V. 10/110, pour « colis express », permettant l'expédition de colis dans les mêmes conditions de vitesse que les bagages ordinaires.

De par sa rapidité et sa commodité, ce nouveau mode de transport ne pouvait manquer d'être apprécié du public, en raison notamment de ce que ces colis peuvent être expédiés ou reçus de toutes les gares ouvertes au service des bagages.

Dans le cas de livraison à domicile, les colis sont livrés dans les dix heures suivant leur arrivée à destination et même, dans certaines localités importantes, il est prévu des livraisons par exprès, effectuées dans un délai de deux heures seulement. Bien entendu, dans ces deux cas, la période de 20 h à 6 h n'est pas comprise dans le calcul des délais.

Seules les Ceintures ne participent pas à ces nouveaux tarifs et, de ce fait, les colis expédiés *via* Paris sont soumis, pour la traversée d'une gare de Paris à une autre, à une taxe spéciale de factage.

Un mode de réchauffage de l'eau d'alimentation.

On sait tout l'intérêt qui s'attache à l'amélioration du rendement des locomotives, amélioration qui se traduit, en définitive, à puissance égale, par une économie de charbon, ou, à consommation égale, par une augmentation de puissance.

Sans entrer, pour aujourd'hui, dans l'examen détaillé des perfectionnements apportés dans ce but aux locomotives de notre Réseau, nous croyons intéressant d'indiquer sommairement le principe de l'un des plus récents : le réchauffage de l'eau d'alimentation par les gaz de la combustion,

réalisé au moyen d'appareils appelés « économiseurs ». Ces appareils ont pour but de permettre la récupération d'une partie de la chaleur que contiennent encore les gaz de la combustion au moment où, ayant parcouru les tubes à fumée de la chaudière, ils vont s'échapper à l'atmosphère par la cheminée.

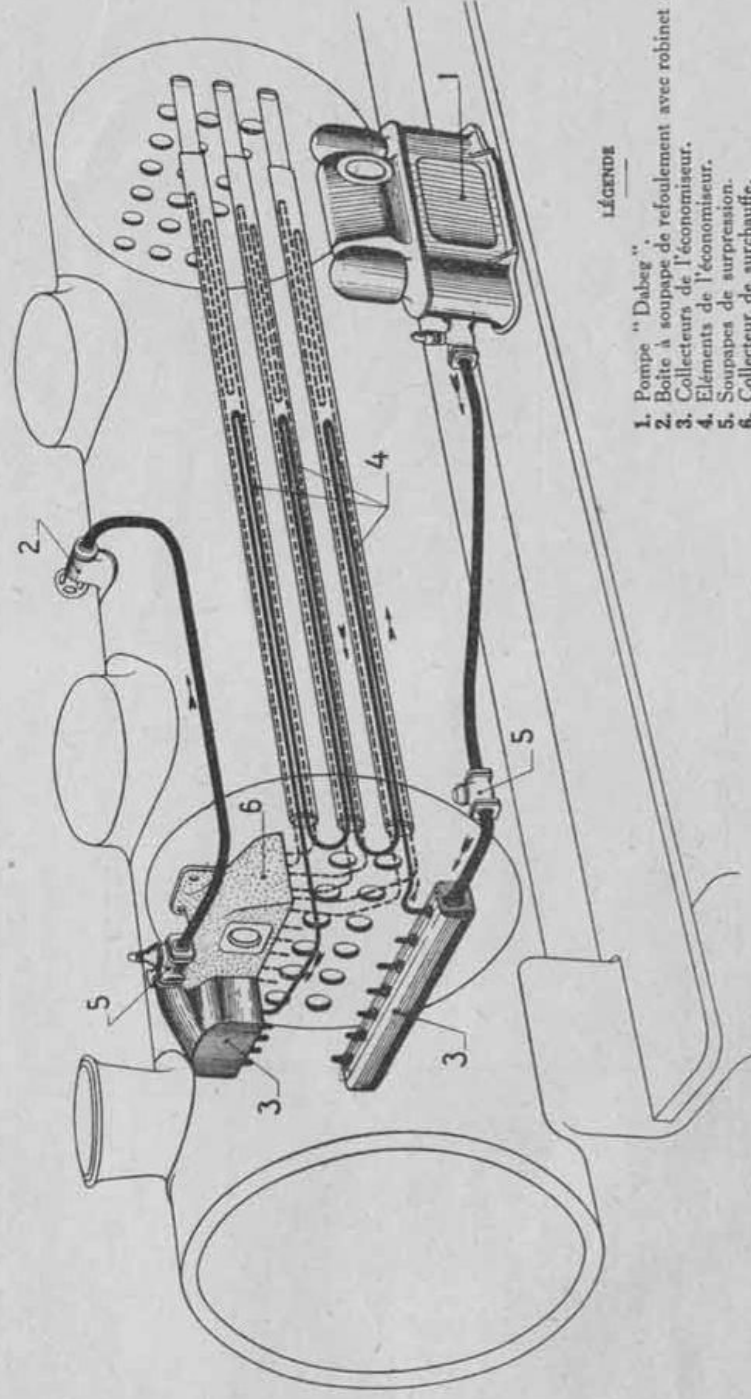
On a eu l'idée pour cela de faire circuler ces gaz autour d'un certain nombre de tubes dans lesquels on fait passer, avant son introduction dans la chaudière, l'eau d'alimentation. Au contact de gaz qui sont encore à une température assez élevée, l'eau s'échauffe notablement. Quand elle se trouvera ensuite introduite dans la chaudière, il faudra donc moins de calories, c'est-à-dire une moindre dépense de charbon, pour la vaporiser.

Pratiquement, dans le type adopté sur nos locomotives, type qui est construit par la Société Dabeg, les tubes, ou éléments, dans lesquels on fait circuler l'eau d'alimentation sont placés à l'intérieur des gros tubes à fumée, dans leur partie avant. Le schéma de la figure 1 permet de se rendre compte aisément du fonctionnement.

A l'heure actuelle, le nombre des locomotives sur lesquelles l'application d'un économiseur est réalisée ou en cours est de 150 environ. Ce perfectionnement a permis d'augmenter de 10 % les charges de ces locomotives.

Dans nos cités.

A Lyon-Croix-Rousse. — Une nouvelle cité a été récemment ouverte à nos Agents à Lyon-Croix-Rousse. Construite, à proximité immédiate de la gare, elle va permettre d'épargner au personnel les longues allées et venues auxquelles les contraignaient les difficultés résultant de la crise des logements, non moindre à Lyon que dans les autres grands centres du Réseau. Enfin, dans la plupart des cas, cette cité va procurer aux Agents une intéressante amélioration de leurs conditions d'hygiène familiale.



LÉGENDE

1. Pompe "Dabeg".
 2. Boîte à soupape de refoulement avec robinet d'arrêt.
 3. Collecteurs de l'économiseur.
 4. Eléments de l'économiseur.
 5. Soupapes de surpression.
 6. Collecteur de surchauffe.
- Tracé des éléments économiseurs
 Tracé des éléments de surchauffeurs.

Fig. 1. Economiseur "Dabeg" à éléments mixtes.

Située entre la rue Denfert-Rochereau et les installations de la gare de Croix-Rousse, la nouvelle cité (fig. 2) se compose de trois maisons comportant un ensemble de vingt-quatre logements ainsi répartis :

Une maison à quatre logements de cinq pièces pour agents dirigeants;

Deux maisons à dix logements de quatre pièces pour agents subalternes.

Ces vingt-quatre logements sont pourvus de W.-C., cave

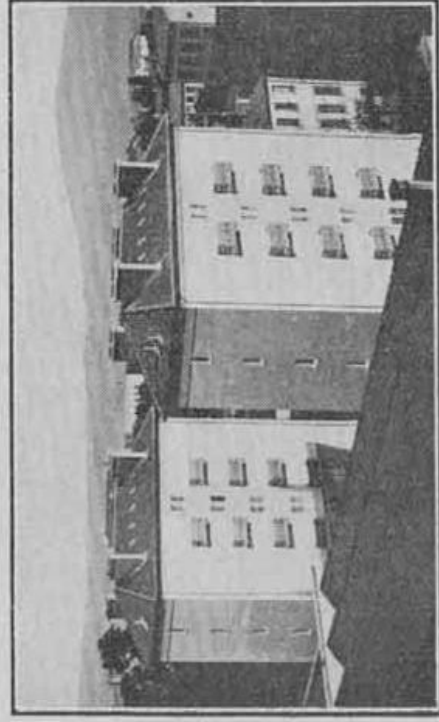


Fig. 2.

et grenier. Ils comportent tous l'eau potable sur évier, le gaz et l'électricité.

Deux lavoirs avec cours d'étendage ont été construits dans la cité. Ce n'est pas tout : pour joindre l'agréable à l'utile, il faut signaler que des jardins d'agrément avec pelouses et arbustes, vont être aménagés aux abords des maisons.

Nouveaux pavillons de notre Compagnie à Evian-les-Bains et à Mégève.

Notre Compagnie a ouvert en juillet dernier à Evian-les-Bains, un Pavillon de Renseignements qui a été très rapidement apprécié par le public touristique qui fréquente cette élégante ville d'eau. Il faut dire que jusqu'alors, nos agents avaient profité de la gracieuse hospitalité que leur offrait la Société des Eaux Minérales d'Evian, dans son grandiose hall d'entrée du bâtiment principal de la Source.

Notre nouveau pavillon « Evian-Plage » se trouve sur un emplacement judicieux choisi. Sa façade Nord domine le Lac Léman dont il n'est séparé que par la route internationale Paris-Milan : sa façade Ouest est tournée vers la Plage d'Evian, sa façade Est surplombe les superbes jardins du Casino. Ces trois façades sont toutes en larges baies vitrées qui en font une véritable maison de verre, permettant d'admirer, dans toute son am-

pleur, le merveilleux décor que constituent les côtes de la Suisse Romande, la chaîne du Jura, les montagnes de la Savoie et, tout au loin, les Alpes Bernoises avec leurs pics couverts de neige.

La décoration architecturale intérieure de ce pavillon, d'un style moderne, a été extrêmement soignée.

Le hall réservé au public, séparé de l'emplacement affecté au personnel par une grande banque, est de dimensions spacieuses. Le sol est en marbre gris et blanc d'un beau poli avec entourage en marbre jaune. Des fauteuils et des chaises recouvertes de velours havane, des tables et des écritoirs, tous en chêne ciré clair, meublent cette salle et offrent le plus grand confort aux voyageurs.

On sait que le Pavillon d'Evian se trouve tête de ligne du circuit d'autocars « Evian-Nice » par la célèbre route des Alpes, et terminus « Besançon-Lausanne-Ouchy-Evian ». Le Service des Voyageurs (renseignements, délivrance des billets de toute nature, location de places de luxe et ordinaires), fonctionne au grand complet dans le nouveau pavillon; la location des places de wagons-lits s'y effectue également.

Cette réalisation pratique et élégante n'a pas été sans ajouter un nouveau lustre aux beautés de la station d'Evian-les-Bains.

Certains de nos lecteurs seront peut-être étonnés d'apprendre que la station de Mégève qui, en 1926, pouvait à peine loger de 800 à 900 personnes, peut recevoir maintenant de 5.000 à 6.000 visiteurs.

Cette station est reliée à la gare de Sallanches (13 km) par des services d'autobus très confortables, qui desservent également le Grand Hôtel P. L. M. de Combloux. Jusqu'ici, les autobus stationnaient sur la place; on ne disposait pour le service des voyageurs que d'un bureau très exigu au rez-de-chaussée de la mairie et il n'existait pas de local pour les bagages. Pendant les pleines saisons d'hiver et d'été, en raison de l'affluence des touristes, la Compagnie P. L. M. avait, il est vrai, depuis deux ans déjà, installé à Mégève un de ses agents, mais devant la fréquentation de plus en plus considérable de cette station, il était devenu indispensable de donner au public des facilités nouvelles et, par suite, la construction d'un bâtiment plus important s'imposait.

Cet immeuble, tout récemment achevé, a été construit à l'orée du bourg — côté Sallanches — sur la route nationale. Il s'harmonise heureusement avec la couleur locale et son architecture présente, dans les grandes lignes, la caractéristique des constructions du pays.

Les divers services P. L. M. qui y sont installés fonctionnent comme annexes de la gare de Sallanches, dénommée d'ailleurs « Sallanches - Combloux-Mégève ». On peut donc, de Mégève tout comme de notre gare de Sallanches, obtenir la délivrance de billets directs, l'enregistre-

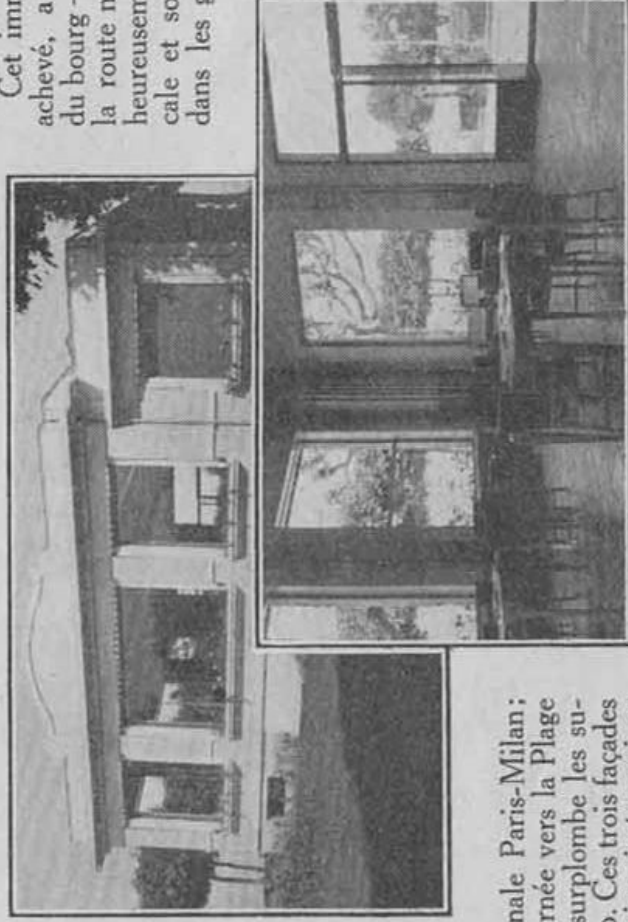


Fig. 3.

ment de bagages pour toutes destinations et louer des places (P. L. M. et W.-L.).

La façade du bâtiment sur la route a cinq ouvertures, dont quatre portes en plein cintre. Sous une marquise, un trottoir longe la construction. Dans l'axe du bâtiment est disposée une enseigne lumineuse; à la partie supérieure, une horloge a été placée.

La façade opposée comporte une véranda en ciment armé avec trottoir surélevé et abrité, où le service des voyageurs et des bagages peut se faire commodément par n'importe quel temps. Au niveau du sol, en contre-bas, un garage peut recevoir trois autobus.

Le rez-de-chaussée comprend deux locaux. L'un, de dimensions spacieuses, fait l'office de salle des pas-perdus, de salle d'attente et de bureau de renseignements; une banquette y sépare le personnel du public; le mobilier, de style rustique, est composé de banquettes, de sièges et de fauteuils confortables. L'autre local est affecté à l'enregistrement et à la livraison des bagages.

Au premier étage, de coquets logements sont aménagés pour le personnel.

On peut espérer que la station de Megève, dotée maintenant d'installations mieux en rapport avec les besoins de la clientèle, va voir se développer encore son mouvement touristique.

Congrès annuel de la Société « La Santé de la Famille ».

Le Congrès annuel de 1931 de la Société « La Santé de la Famille », société de cheminots luttant contre l'alcoolisme et la mauvaise hygiène, a eu lieu les 15 et 17 octobre sous la présidence de M. Justin Godart, sénateur et ancien Ministre.

A ce Congrès assistaient plusieurs personnalités des chemins de fer français, des délégués cheminots étrangers et 140 représentants de la Société appartenant à plusieurs des grands Réseaux.

Le 16, les délégués réunis au Musée Social, 8, rue Las Cases, ont examiné différentes questions; certains vœux et propositions ont été adoptés, notamment le vœu qui avait pour objet de changer le nom de la Société, jusqu'alors dénommée *Société antialcoolique des agents de chemins de fer*.

Ce faisant, les délégués n'ont entendu renier en rien le passé de leur Société, qui place toujours au premier rang de ses préoccupations la lutte contre les abus de l'alcoolisme.

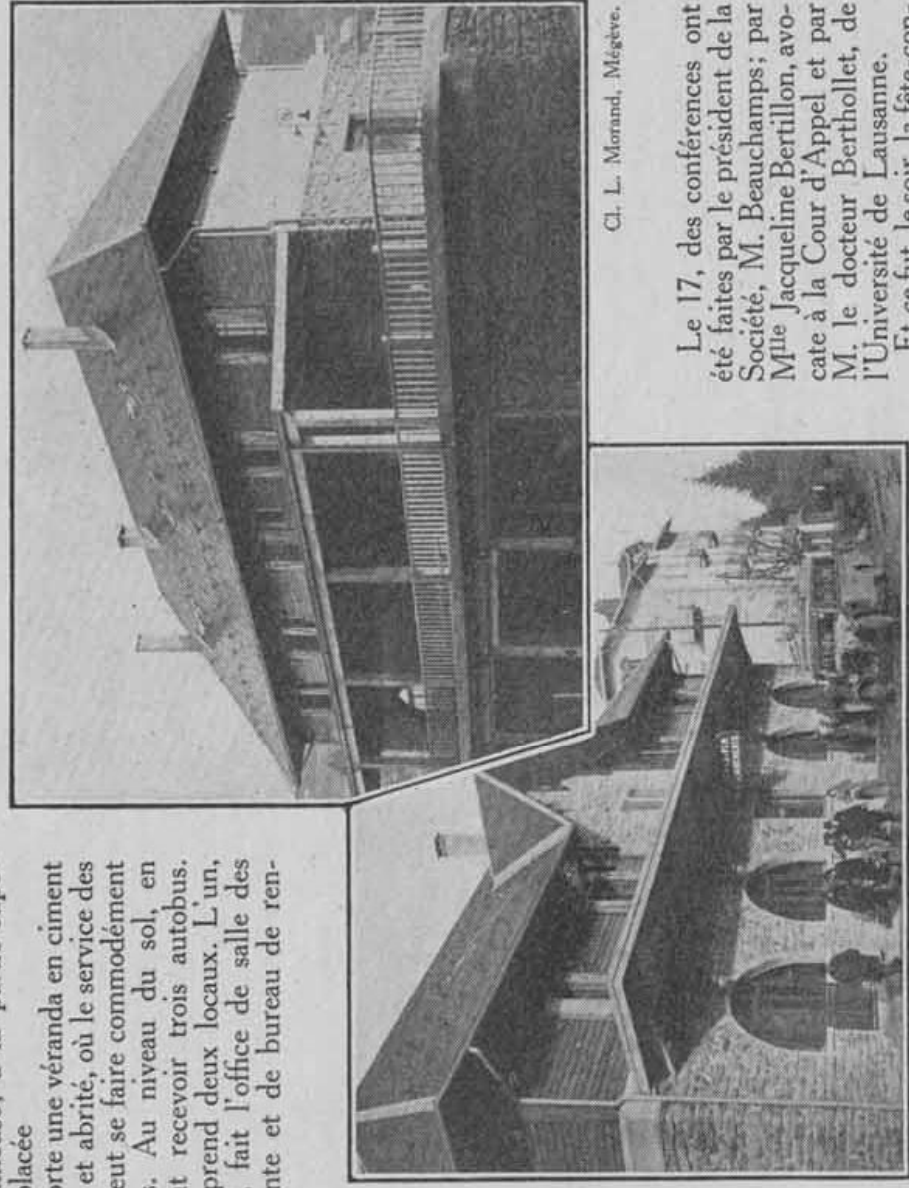
Il est d'ailleurs intéressant de citer l'article 1^{er} des statuts modifiés par le dernier Congrès :

Article premier. — La Société Antialcoolique des Agents de Chemins de fer français, ayant pour nouveau titre : « La Santé de la Famille, société de cheminots luttant contre l'alcoolisme et la mauvaise hygiène », est une œuvre sociale ayant pour but :

1^o De grouper les Agents de tous les Réseaux de Chemins de fer français pour la diffusion des principes d'antialcoolisme et d'hygiène, afin de maintenir parmi eux une saine mentalité; de sauvegarder leur

santé et celle de leur descendance et aussi de leur assurer une vieillesse exempte de tares et de misères.

2^o D'encourager par des primes spéciales sous certaines conditions, les naissances d'enfants sains (donc issus de parents sobres) et allaités au sein maternel, afin de réduire la mortalité infantile.



Cl. L. Morand, Mégève.

Le 17, des conférences ont été faites par le président de la Société, M. Beauchamps; par M^{lle} Jacqueline Bertillon, avocate à la Cour d'Appel et par M. le docteur Berthollet, de l'Université de Lausanne.

Et ce fut, le soir, la fête-concert traditionnelle, réunissant dans le grand amphithéâtre de la Sorbonne, un nombre considérable d'auditeurs, sous la présidence de M. Foulon, sous-secrétaire d'Etat, assisté de M. Brissac, représentant M. le Ministre des Travaux publics.

Enfin, le 18, les délégués, réunis dans la salle des Congrès de l'Exposition Coloniale, ont entendu une causerie de M. Galine, secrétaire général de la Croix bleue sur l'alcoolisme aux colonies. Ce n'est que fort tard qu'ils se séparèrent, après un déjeuner servi dans un restaurant des bords du lac Daumesnil, déjeuner suivi naturellement d'une visite des mille merveilles de l'Exposition Coloniale.

Concours des gares fleuries 1931.

Novembre a vu se clore le concours des gares fleuries, organisé chaque année entre tous les Réseaux par le Touring Club de France.

Notre Réseau offrait pour cette compétition une gamme de décors de gares des plus intéressantes, puisque les régions appelées à concourir étaient celles du Jura, de l'Auvergne, des Alpes et de la Côte d'Azur.

Disons que, malgré les économies partout réalisées, de fort belles présentations ont été retenues pour être soumises à l'examen du jury chargé d'attribuer les récompenses.

Le *Bulletin* de mars prochain publiera les résultats définitifs du concours et reproduira les photographies de quelques-unes de nos gares primées.

Fig. 4.

EDISON

A plus d'un titre, le *Bulletin P. L. M.* et ses lecteurs se doivent de participer aux regrets universels dont s'entoure cette perte. La grande leur qui s'est éteinte outre-Atlantique, après s'être projetée durant tant d'années sur tous les continents, n'est pas une légende pour petits enfants. Elle restera la preuve éclatante et salutaire de ce que peuvent réaliser un caractère tenace et un esprit studieux, même chez l'homme en apparence le moins préparé à une grande carrière.

Volonté et travail, ces deux qualités ne sont-elles pas toujours, en effet, les conditions nécessaires de nos humaines réalisations, qu'elles soient modestes ou grandioses? Pour avoir, toute sa longue vie, compris cette double nécessité, l'illustre Américain Edison laisse au monde plus de mille brevets d'inventions. Existe-t-il un modèle plus parfait à proposer à nos « figures d'agents » ces chercheurs dont les inventions sont fréquemment signalées dans ces colonnes?

Le nom d'Edison appelle d'ailleurs notre vive sympathie.

Edison, c'est tout d'abord ce frêle enfant qu'anime le feu sacré pour le travail tout court, ensuite pour l'étude qui lui permettra d'ennoblir ce travail et de le faire fructifier. Pareil à certains de nos apprentis, ce petit Homme d'équipe de 12 ans vit tout entier pour le *Grand Trunk Railway of Canada and Central Michigan*, cette Compagnie de chemins de fer où il est entré, naturellement sans le moindre bagage universitaire.

Mais, avec sa curiosité toujours en éveil, le « boy » profite des courts instants de répit que lui laisse le service des voyageurs durant les longs parcours des trains qu'il accompagne. Et voici qu'un beau jour, le « boy » se révèle à la fois imprimeur, éditeur et journaliste! Amusés par le jeune prodige, les voyageurs du train lui achètent des exemplaires du journal quotidien qu'il vient de

fonder à leur intention et qui donne des nouvelles de la Compagnie et d'ailleurs.

Edison, c'est aussi le dévouement — ce dévouement de vous tous, Agents cités à l'Ordre du Réseau —, lorsque, jeune adolescent encore, il sauve, au péril de sa vie, celle de l'enfant d'un fonctionnaire du chemin de fer.

Et c'est, par dessus tout, l'inventeur, le réalisateur qu'est venu couronner un rare succès — rare surtout parce qu'il n'a pas corrompu l'homme. Jusqu'à sa mort, dédaignant l'argent ou plutôt s'en servant comme d'un moyen pour mieux outiller ses immenses laboratoires, il n'aura cessé de créer de la richesse, dans le patient labeur des nuits sans sommeil dont sont sorties ses innombrables découvertes pratiques, avec leurs merveilleuses possibilités d'application courante.

Connaissant le rôle qu'a joué Edison dans les inventions successives et solidaires qui nous ont donné tant de progrès : lampe électrique à incandescence, télégraphe et téléphone, phonographe, cinématographe, etc., nous ressentons tous de quel tribut de reconnaissance nous sommes redevables à cet homme, comme à tous ces inventeurs sans lesquels le labeur humain resterait enfermé dans une routine mortelle.

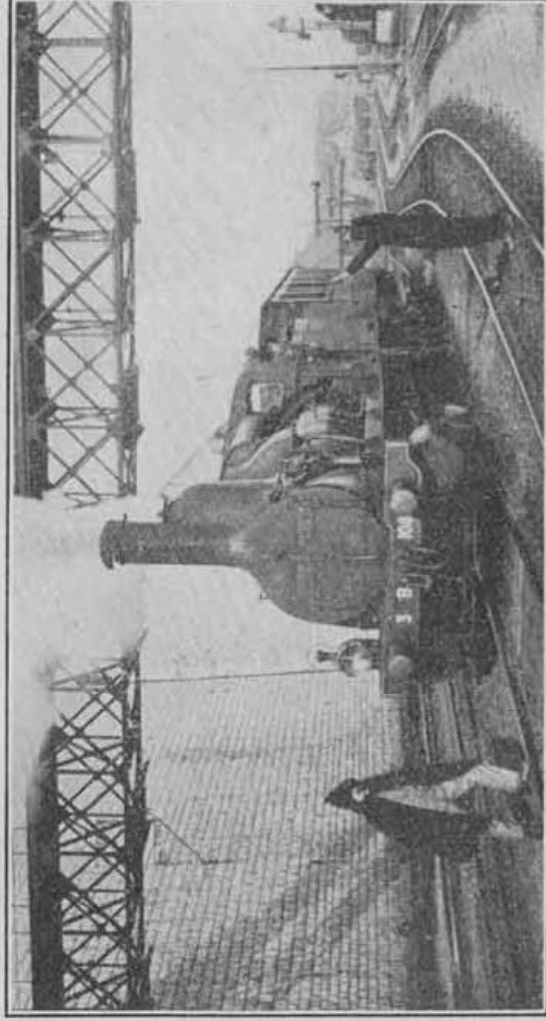
Mais, pour nous Français, il y a encore qu'Edison, dont le prestige était considérable aux Etats-Unis, s'est montré notre véritable ami à certaines heures combien critiques et sombres de la guerre. « La France, déclarait-il, est la bannière de la civilisation. Quand elle est en péril, les peuples libres doivent voler à son secours, comme ils voleraient à la défense de leur propre drapeau »

A l'égal d'un Hugo ou d'un Pasteur, Edison, ce « magicien » des foules américaines — dont il est issu —, pourra rester dans nos mémoires comme un superbe monument d'humanité.

ÉVITONS LES ACCIDENTS

NE PERDEZ JAMAIS DE VUE...

...QU'EN CIRCULANT
SUR LES VOIES
AVEC UN CAPUCHON,
VOUS RISQUEZ
D'ÊTRE ÉCRASÉ PAR
UN TRAIN QUE VOUS
NE VOYEZ PAS ARRIVER.





EN MARGE DU MÉTIER



Parmi les richesses artistiques du Réseau (suite).

Les précédents appels du *Bulletin P. L. M.* (1) ne sont pas restés vains. Plusieurs agents, photographes à leurs heures de loisirs, se sont empressés d'y répondre et même certains d'entre eux ont accompagné l'envoi de leurs clichés de textes relatifs à l'histoire ou à la légende qui s'attache à ces monuments dont leur objectif avait su prendre les aspects les plus curieux.

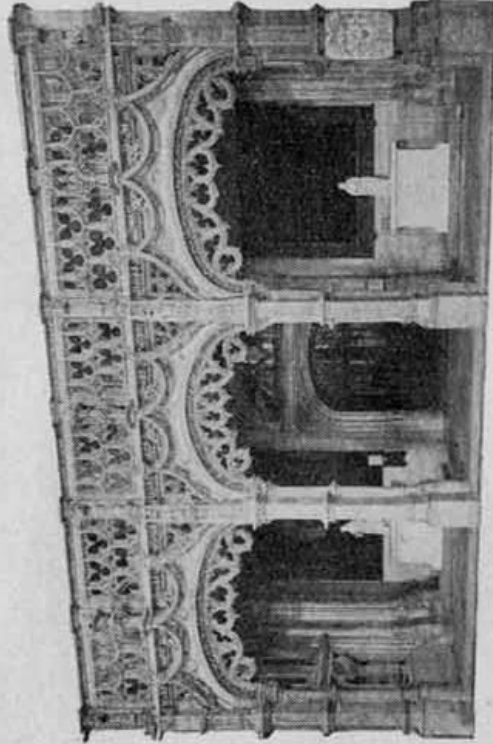
Le *Bulletin* aura sûrement, quelque jour, l'occasion de livrer tout ou partie de ces envois à la curiosité artistique de ses lecteurs.

Il convient d'attendre pour cela que soit terminée la publication complète de la liste des diverses catégories de monuments dont notre Compagnie possède, dans ses archives, des reproductions photographiques intéressantes.

Après ceux de la *première catégorie* — vestiges du premier âge et de l'époque gallo-romaine —, après ceux de la *deuxième catégorie* — Moyen Age —, viennent, dans la *troisième catégorie*, les monuments de la Renaissance, des XVII^e et XVIII^e siècles. Après avoir lu l'énumération qui suit — malheureusement trop courte —, nos lecteurs photographes auront à cœur, espérons-le, de combler les lacunes qu'ils constateront.

ARCHITECTURE RELIGIEUSE

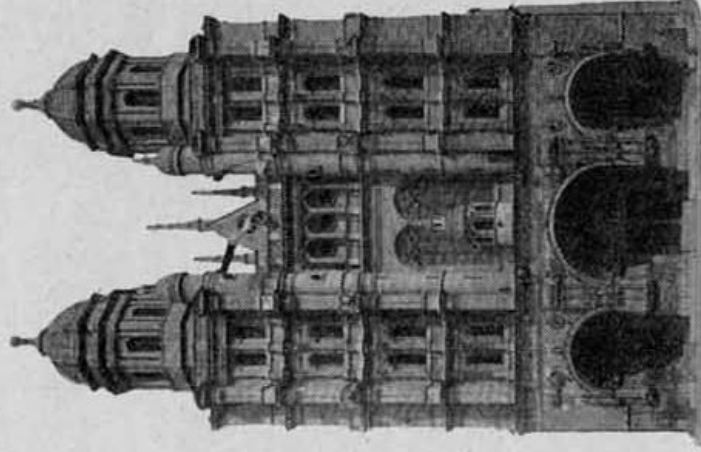
Eglise Saint-Pierre et son portail à Auxerre, Eglise Saint-Michel et son porche à Dijon, Eglise de Brou à Bourg, Bâtimens du couvent de la Grande-Chartreuse.



Eglise de Brou. — Le Jubé.

ARCHITECTURE CIVILE

Cour des Adieux, Façades sur l'étang des carpes au Palais de Fontainebleau, Tour de l'Horloge à Avallon, Château de Tanlay, Palais de Justice et la Maison des Cariatides à Dijon, Château à Montbéliard, Palais ducal à Nevers, Façades Est



Dijon. — Eglise Saint-Michel.

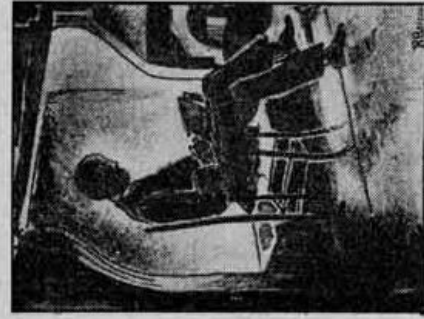
et Ouest de l'Hôtel de Ville à Lyon, Tour de l'Horloge et la Fontaine d'Adam et Eve à Riom, Palais de Justice à Grenoble, Façade du Château de Vézille sur le parc, Château des ducs à Chambéry, Fontaine d'Amboise à Clermont-Ferrand, Le Duché à Uzès, un aspect de la Fontaine à Nîmes, Pavillon de la Reine Jeanne aux Baux.

Bourg-en-Bresse et Dijon figurent ici avec deux photographies d'églises, l'une et l'autre fort curieuses parmi les nombreux trésors d'art dont s'enorgueillissent à juste titre ces deux capitales de l'Ain et de la Bourgogne.

Ce jubé de l'église de Brou est sans doute unique sur notre Réseau. Quant à Saint-Michel de Dijon, il faut bien croire que sa contemplation charme le sens artistique des plus difficiles, quand on sait qu'un Rodin, invité à confier au livre d'or d'un hôtel dijonnais ses impressions sur une ville si riche en œuvres d'art, s'est contenté d'exprimer son admiration pour la façade de cette église.

Quelle aurait été cette admiration, si le grand sculpteur avait pu voir, comme maintenant, les merveilleux effets des modernes illuminations par projections ?

(1) Prière de revoir ces appels dans les n^{os} de Septembre 1931, p. 160 et de Novembre 1931, p. 191.



Flammes de bûche. Hier soir j'attendais un ami : « L'ami qui sait intéresser sans parler uniquement femmes, sport ou labeur journalistique. »

La rareté de cette espèce mérite bien l'expectative.

J'avais jugé inutile d'éclairer l'appartement : la flamme capricieuse d'une bûche s'adapte mieux à mes idées que la froide lumière de la lampe électrique.

Celle-ci, habile et rapide, se glisse dans les moindres recoins, con-temple d'un air satisfait et hautain ce qui devrait rester caché et s'ins-talle en maîtresse jusqu'à ce qu'on se parle-moi de la flamme caressante et souple d'une belle bûche; avec elle, rien de morne, rien de blafard. Les objets n'ont plus une couleur, mais des couleurs et leurs formes sont aussi étendues que mon imagination.

D'un coup, la bibliothèque se met à livrer une bataille sournoise avec le plafond, la froide bibliothèque se révolte. Peu lui importe que les livres se serrent les coudes pour mieux protester... elle n'en a que faire à cette heure.

Messieurs les bibliophiles, écoutez : la bibliothèque a une âme, elle suit la loi commune, elle évolue, elle veut dépasser le plafond pour être gratte-ciel.

Cela n'est rien. Le portrait de ma mère tremble, se dédouble, s'agrandit, le voilà qui parle et qui s'anime, ce n'est plus ma mère, c'est, je crois, la même image composite, qui tourmenta jadis l'esprit du pauvre Galton.

Mon vieux fauteuil provençal se sent rajeuni : une belle ombre épaisse inonde dans une sorte d'asphalte son pied cassé, et sa paille, sa pauvre paille filandreuse et décolorée, retrouve l'or et le pourpre de sa patrie et de ses premiers jours.

Tout mijote dans cette atmosphère faite de plans différents; seuls, quelques îlots de lumière surgissent parfois et s'affalent bientôt dans l'ombre.

...J'ai passé une journée faite d'agitation, de mouvements méthodiques, de paroles et de bruits multiples.

Je me retrouve seul, je prends contact avec un monde nouveau, mon âme soulève le couvercle qui la retenait; elle penche la tête timidement au dehors, regarde à droite et à gauche, se hasarde à passer par-dessus bord une jambe, puis l'autre... la voilà libre.

Pourquoi donc à cette heure, te hasardes-tu à sortir, mon âme?

Est-ce cette ambiance seule, produite par la flamme d'un bois mort?

Je cherche, je pense, j'examine les contrastes, j'appelle en vain les bonshommes qui peuplent l'inconscient.

Je trouve.

Ombre et silence. Ce sont ceux-ci que recherche mon âme. C'est quand tout dort autour de lui que l'esprit s'éveille.

C'est ce silence qui m'a donné le bonheur hier soir de me sentir autre chose que l'homme qui, obligatoirement, automatiquement, va tous les jours gagner sa vie.

Au milieu des bruits de sirènes, de klaxons, de machines de la Cité moderne, soumise aux contingences, je sens bien que l'âme ne peut vivre et se développer.

Il lui faut « un presque rien », ce presque rien, c'est le silence. Alors, ce qu'il y a de plus sale dans le monde s'entoure d'un halo lumineux et protecteur; dans ce silence, les socles de la Science et de l'Art s'échafaudent, les infiniment petits osent dresser la tête et les idées générales mènent le bal.

Dans ces instants de recueillement, toutes les mesquineries, toutes les banalités disparaissent. « Plus » ou « moins » ne sont que des mots, seule la notion de personnalité humaine apparaît sous son visible jour.

...J'ai pensé alors avec une joie profonde que le plus humble d'entre nous peut, après une journée de fatigue et de labeur, s'asseoir comme moi auprès d'une braise, se réjouir les yeux en regardant s'élever la flamme, symbole de ses aspirations, et, dans le silence, savourer les trésors de son âme.

René BASCOU,

Attaché au Service de la Voie, Nîmes.



L'activité sportive sur le Réseau P. L. M.

Les rencontres interrégionales de football-association organisées par l'Union Sportive des Cheminots français (U. S. C. F.) commenceront le 13 mars 1932 par les matches suivants : Métro contre P. L. M.; Etat contre Ceinture sur le terrain du Nord au Bourget.

A noter qu'au cours de ces rencontres s'opèrera la sélection des cheminots français appelés à jouer leur rôle dans le domaine international et notamment ceux qui devront être opposés aux cheminots italiens (match retour) dans le courant de l'année.

Les différents challenges mis en compétition par l'Amicale Sportive des Cheminots du P. L. M. ont donné lieu ces temps derniers à plusieurs rencontres entre sociétés sportives cheminotes du Réseau :

En football-association étaient opposés, à Miramas, le 29 novembre, les cheminots de Carnoules à ceux du Club local et les cheminots de Nice à ceux de La Seyne-Tamaris. Carnoules s'est assuré le meilleur sur Miramas par 4 buts à 2, tandis que Nice et La Seyne faisaient match nul (1 à 1). Une nouvelle rencontre de ces deux derniers clubs à Marseille permit à Nice de s'assurer la victoire.

A Villeneuve-Saint-Georges, sur le stade de l'U. S. P. L. M. de Paris s'est disputé le deuxième tour éliminatoire mettant aux prises les cheminots parisiens avec les cheminots stéphanois et les cheminots de Nîmes avec ceux de Montargis. Paris triompha de Saint-Etienne par 3 à 1 et Nîmes de Montargis par 4 à 2.

Le deuxième tour doit se poursuivre à Marseille par les rencontres suivantes : Marseille contre Nice et Sète contre Carnoules. Les gagnants de ces deux matches doivent participer aux demi-finales avec Paris et Nîmes.

En basket-ball, la première rencontre comptant pour le challenge du Réseau mettait aux prises le 1^{er} novembre à Oullins, l'équipe de Saint-Etienne avec l'équipe formée récemment à Carnoules. Cette dernière succomba par 40 à 9. Oullins qui devait rencontrer Nice le même jour fut déclaré gagnant par suite du forfait des Niçois.

Le deuxième tour eut lieu le 15 novembre à Saint-Etienne où l'équipe des cheminots d'Oullins était opposée à celle de l'U. S. P. L. M. de Paris. Les Parisiens durent s'incliner par 51 à 19 devant leur scientifique adversaire, beaucoup plus athlétique.

La finale doit se disputer le 31 janvier à Villeneuve-Saint-Georges entre les équipes cheminotes d'Oullins et de Saint-Etienne.

En rugby. — L'A. S. C. P. L. M. a décidé de mettre en compétition pour la présente saison un challenge de rugby dont le règlement est en voie d'élaboration.

Les clubs susceptibles et désireux de prendre part à ce challenge doivent s'adresser à M. Philibert, Président du S. O. P. L. M. de Marseille, gare de Marseille-Saint-Charles.

Dans les différents clubs locaux, l'activité sportive hivernale bat son plein. On peut noter :

A PARIS. — Football-Association. — A la fin des matches aller, l'équipe première arrive en tête au classement du championnat

parisien de promotion de première série. Ce redressement permet quelques espoirs pour les matches retour.

En ce qui concerne l'équipe Réserve, une seule défaite est à enregistrer contre l'U. S. Marais (4 à 0).

Quant à l'équipe « Wanderers », elle a participé à de nombreux déplacements et matches amicaux au cours desquels elle a marqué de réels progrès.

Cross-Country. — L'U. S. P. L. M. est chargée cette année de l'organisation de la Coupe de la Côte d'Or et du Challenge Cédéon, épreuves à disputer (pour la sixième fois) sur une distance de 8,500 km environ. Ces challenges sont actuellement détenus l'un par le C. A. P., l'autre par l'U. A. I.

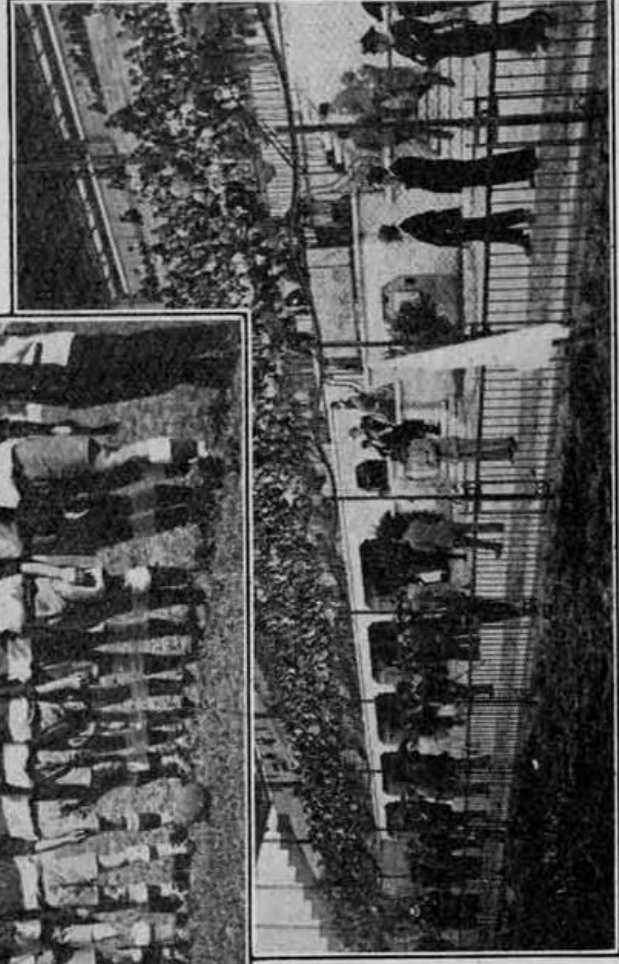
Basket-Ball. — Diverses rencontres contre de bonnes équipes ont permis aux joueurs de perfectionner leur technique et d'améliorer leurs moyens physiques.

Plusieurs victoires sont à enregistrer, notamment contre l'E. S. Villabé par 35 à 14 et 27 à 12. En championnat, l'équipe première s'est assurée une victoire des plus difficiles sur l'U. S. C. Ceinture par 15 à 14. Nos juniors ont par ailleurs triomphé de ceux de



← L'équipe des Agents de chemins de fer français qui a été opposée à celle des italiens, le 4 juin 1931 à Milan. (Match nul : 2 à 2.)

Un coin de la tribune officielle.



Cl. Morbelli, Varèse.

Bon Conseil par 22 points à 12 et enregistré une victoire sur Dourdan Sports par 38 à 19. Par contre, une défaite par Oullins est à enregistrer pour le challenge du Réseau dont les résultats figurent d'autre part.

MARSEILLE. — Les débuts de la saison sont plutôt encourageants.

En Association, l'équipe première opposée à l'équipe du Provena Sports s'assura le meilleur par 2 à 0. Cette rencontre comptait pour le championnat de promotion de première division du district de Provence. Peu après, toujours en championnat, elle inflige une défaite sévère à la Provençale par le score flatteur de 4 à 0.

Sont en outre à noter : une victoire sur Vidauban par 1 à 0, un match nul (4 à 4) avec Vaison-la-Romaine et deux défaites infligées par Port-de-Bouc et Port-Saint-Louis-du-Rhône.

Les autres équipes connaissent également d'heureux succès. Notons les résultats suivants en faveur de S. O. P. L. M. — 5 à 2 contre l'Etoile sportive Phocéenne — 5 à 0 contre les Hellènes.

En Rugby, l'ouverture de la saison officielle permit au quinze marseillais engagé dans le championnat du Littoral deuxième série, de battre l'A. S. P. T. T. de Marseille qui n'opposa d'ailleurs pas une grande résistance. La rencontre les opposant à l'Etoile sportive de Saint-Rambert-en-Bugey, équipe réputée du Lyonnais, se termina par un match nul.

En championnat le S. O. P. L. M. arrive en tête de la poule des Bouches-du-Rhône en battant par 9 à 0, les verts du S. O. Menpenti. En matches amicaux on peut signaler une victoire contre le S. C. Barnabé (6 à 0) et une défaite par les Seynois.

D'autres rencontres intéressantes sont prévues, notamment contre le C. S. Lédonien, champion de Franche-Comté et l'Union sportive Aptésienne. Les rugers Marseillais sont en pleine forme et se préparent sérieusement en vue de la finale du championnat.

Le S. O. P. L. M. s'occupe activement du remplacement du terrain du Canet devenu indisponible par nécessité de service.

MONTARGIS. — En Association, l'équipe de Montargis a remporté de nombreux succès dans différents matches de coupe et amicaux. A noter en matches amicaux, des victoires cheminotes sur le G. A. V. par 7 à 0, Souppes (2) par 13 à 0, Chatillon (1), par 3 à 1 et Briare (2) par 5 à 0. En coupe Robert, elle bat l'U. S. Briare (1) par 3 à 1, puis Nemours (1) par 4 à 2.

SAINT-ETIENNE. — L'activité continue à régner dans ce centre et les équipes de basket et d'association se préparent activement pour les prochaines rencontres comptant pour le challenge du Réseau.

Différentes matches ont été disputés ces temps derniers contre d'excellentes formations de la Loire et du Lyonnais.

En basket, on enregistre deux défaites et deux matches nuls. En Association, on peut noter deux victoires et deux matches nuls.

La section de gymnastique continue son entraînement hebdomadaire.

MONTPELLIER. — L'équipe d'association de Montpellier composée d'excellents éléments, a rencontré l'équipe de Courmoult (champion de première série) qu'elle a battue par 2 à 0. La rencontre l'opposant à l'équipe première du « Montpellier Université Club » (champion de France universitaire 1928-1929-1930 et finaliste 1931) se termina par un match nul, bien que les cheminots aient constamment dominé.

En Coupe du Sud, mise en compétition par le journal *Le Sud* et à disputer entre les équipes corporatives de la ville, les cheminots Montpelliérains étaient opposés aux employés municipaux et départementaux qu'ils battirent par 2 à 1.

Dans un match amical, les mettant aux prises avec les cheminots Nimois, ils s'assurèrent le meilleur par deux fois avec les scores

éloquent de 6 à 0 et de 5 à 1. Une autre victoire intéressante est à noter sur Langogne.

Quand l'organisation au point de vue licences sera résolue, nul doute que les cheminots Montpelliérains ne jouent un rôle prépondérant dans le challenge du Réseau.

MIRAMAS. — Les cheminots de Miramas ont inscrit ces derniers temps de nouveaux succès à leur palmarès. Cinq matches de championnat totalisant 20 buts à 7, leur donnent la place de premier dans les matches aller. Trois matches de Coupe Sidéo leur permirent de totaliser 9 à 0. Si on ajoute le résultat de deux matches amicaux, soit 6 à 4, on obtient au total 35 buts marqués contre 11.

En challenge de Réseau, les cheminots de Miramas ont assuré, avec un soin parfait, l'organisation du premier tour dont les résultats figurent d'autre part. Malheureusement, le vent violent qui ne cessa de sévir durant toute la partie, ne permit pas d'assister à un jeu précis.

CARNOULES. — L'équipe d'association des Cheminots de Carnoules vient de se qualifier pour le deuxième tour éliminatoire du challenge du Réseau par sa victoire sur les cheminots de Miramas.

NICE et LA SEYNE-TAMARIS. — Les équipes d'association de ces deux clubs se sont rencontrées pour le challenge de Réseau une première fois à Miramas sans résultat et une seconde fois à Marseille où Nice s'est assuré la victoire par 2 buts à 1.

OULLINS. — En *basket-ball*, Oullins s'affirme de bonne classe si on en juge par les résultats obtenus sur plusieurs équipes réputées. Nos Agents sont d'ailleurs dès maintenant assurés de participer à la finale du challenge du Réseau.

Le Comité des cheminots sportifs d'Oullins suit avec la plus grande attention la question du terrain qui vient de se poser avec acuité. Il est permis d'espérer qu'une solution conforme à ses désirs pourra intervenir.

NÎMES. — Ainsi que nous l'annonçons d'autre part, l'équipe 1 d'association s'est qualifiée pour la demi-finale du challenge du Réseau.

LANGÉAC (Association). — La première équipe complètement réorganisée vient d'obtenir de légitimes succès — 4 victoires, 1 défaite et 1 match nul sont à enregistrer. Des rencontres contre les cheminots de Paris et Marseille sont à l'étude.

Boxites. — Cette section s'étend de plus en plus et la formation de 12 quadrettes pour la prochaine saison est à prévoir.

Les Clubs d'Annemasse, Grenoble, Le Teil, Sète, Portes-les-Valence, Alès, Bourg, bien que n'ayant pas fait parvenir leurs résultats, continuent à faire preuve d'activité dans les différentes sections sportives qu'ils ont créées.

E. CAMUS,

Président de l'A. S. C. P. L. M.

P.-S. — « A quoi sert le sport? », tel est le titre d'un récent article paru dans la revue *Eau-Sport-Soleil*, sous la signature de son directeur, M. Roland-Lennad.

Je ne résiste pas au plaisir de citer à nos camarades sportifs du Réseau quelques extraits de cette définition excellente, à mon avis, et combien réconfortante :

« N'y a-t-il, dans le sport, que l'attrait que l'on peut éprouver à courir, à sauter ou à se montrer brutal, se demandent souvent les profanes? Plaisir bien mince, en vérité!

Non. Le sport n'est pas seulement la joie sourde et un peu sauvage qu'on ressent à taper dans un ballon et à laisser ses muscles « vivre » pleinement dans l'enceinte des stades. Le sport, c'est bien cela, mais c'est aussi autre chose. C'est du rire qui déferle, après le travail, sur

nos soucis de citadins; c'est de la jeunesse qui se retrouve et de l'amitié qui s'éveille; de la méditation qui naît, douce et sereine, quand la carcasse est lasse; de la mélancolie qui coule aussi, alors que revient l'heure de reprendre le harnais de la vie et de se quitter. Le sport c'est le sport et c'est aussi mille riens qui vous envoient.

On rentre. Les jambes sont lourdes d'avoir absorbé trop de foulées et dans chacun de nous il y a un silence qui remplit tout notre être et qui monte comme la griserie trouble d'un spleen lointain parce que la nuit est lente à descendre. Mon Dieu! qu'il est donc triste, le chemin du retour, alors que, dans les campagnes, les lumières s'allument ainsi que des lucioles sous la chaleur des tropiques!

Et quand, les amis dispersés, la nuit est tout à fait tombée, on se sent un grand vide dans le cœur. Un ennui indéfini tourmente l'âme et vaguement on perçoit que quelque chose vient de se défaire.

Pourtant, tous ces camarades d'équipe qu'on vient de quitter n'étaient point pareils à soi-même. Celui-là était ouvrier et cet autre fils de banquier, et celui-ci savait à peine écrire et le grand Robert faisait Centrale, et les uns étaient pauvres et les autres ne l'étaient point.

Tous différents dans l'échelle sociale, devant la richesse, devant la chance, devant la vie, mais tous pareils devant le sport. L'existence les divise et les éloigne, le sport les rapproche.

A quoi peut bien servir le sport, vous demandez-vous parfois? A vivre, à comprendre, à sentir ensemble, et peut-être bien aussi à s'aimer ».

E. C.



Dans une série d'articles donnés ici au cours de l'année dernière notre distingué collaborateur, M. Moulinot a passé en revue les travaux du jardinage à effectuer mois par mois.

Toujours dans le but d'être utile à la foule de nos jardiniers-amateurs, M. Moulinot veut bien continuer sa collaboration au Bulletin et, au cours des mois qui vont suivre, il se livrera à l'étude particulière et détaillée des principaux et bons légumes.

N. D. L. R.

Des carottes « nouvelles » pour le printemps.

Au nombre des produits potagers que nous apprécions le plus au printemps, ceux dont les ménagères sont heureuses de pouvoir, aussitôt que possible, agrémenter la table familiale, se place la carotte « nouvelle ».

Ce n'est point que, en règle générale, soit complètement épuisée au printemps la provision des carottes récoltées avant l'hiver et serrées en cave ou au cellier; mais arrivés à une certaine date qui varie avec la température, ces produits « vieillots » ayant perdu beaucoup de leurs qualités comestibles, sinon toute leur saveur, rentrent dans la catégorie des légumes dits « à pot-au-feu », quand ils ne sont pas tout simplement rejetés par la cuisine et destinés, tout au plus, à l'alimentation des bêtes de la basse-cour.

C'est alors que les carottes « nouvelles » sont d'autant plus appréciées qu'elles se présentent avec leurs réelles qualités de primeurs.

Aussi bien, pour ne pas être pris au dépourvu, il convient, la carotte exigeant, même au printemps, plusieurs mois pour sa production, d'en préparer dès que possible une première culture.

Evidemment, les qualités et le rendement satisfaisant d'un légume nouveau ne sauraient s'obtenir sans une culture appropriée à la saison et au climat. Aussi, il faut savoir distinguer et agir en tenant compte de l'époque plus ou moins avancée où on opère, du matériel de protection qu'on a à sa portée, aussi et surtout des matières premières dont on dispose. Autrement dit, suivant les dépenses à engager, le degré de précocité à atteindre, le rendement à obtenir, il faut en règle générale opérer : en décembre, sur couche chaude; en fin janvier et début de février, sur couche

PRINCIPAUX ORDRES DE SERVICE, INSTRUCTIONS ET CIRCULAIRES PARUS

du 15 octobre 1931 au 14 décembre 1931

| DOCUMENTS | DATES | OBJET |
|-----------|-------|-------|
|-----------|-------|-------|

DOCUMENTS ÉMANANT DE LA DIRECTION

| | | |
|------------------------------------|------------------|--|
| Ordre de Service..... | 16 octobre 1931 | { Application de l'article 49 de la loi sur les Assurances Sociales aux Agents du cadre permanent. |
| Ordre de Service n° 22 (1931)..... | 16 novembre 1931 | { Prix auxquels doivent être décomptées les manœuvres effectuées par les machines mises à la disposition des gares dans les conditions fixées par le chapitre IV de l'Ordre général n° 14. |
| Ordre de Service..... | 15 décembre 1931 | { Représentation du personnel (élections complémentaires). |

DOCUMENTS COMMUNS A PLUSIEURS SERVICES

| | | |
|--|-----------------|---|
| Bulletin rectificatif n° 2 à l'Ordre de Service | 4 novembre 1931 | { Limitations spéciales de vitesses à observer par diverses séries de machines au passage de certains ouvrages. |
| Ordre de Service n° 1482 du Matériel et de la Traction | 3 décembre 1931 | { Publication d'une 4 ^e Annexe au Règlement général d'Exploitation. (Edition de 1905. Tirage de 1928.) |
| Circulaire n° 8 (1931) de l'Exploitation (Service des gares et des trains)..... | | |
| Ordre de Service | 4 décembre 1931 | { Service du wagon chasse-neige spécial CNF n° 1 sur la ligne de Culoz à Modane. |
| Annexe B à l'Instruction n° 489 (nouvelle série) du Matériel et de la Traction | 5 décembre 1931 | { Essai du frein continu automatique spécial sur les trains de marchandises. |
| Circulaire n° 3 (1931) de l'Exploitation. (Service des gares et des trains)..... | | |

DOCUMENTS ÉMANANT DU SERVICE DE L'EXPLOITATION

| | | |
|---|----------------|--|
| 12 ^e Annexe à la Circulaire n° 10 (1913). (Service des gares et des trains)..... | 19 août 1931 | { Application du Règlement du 12 novembre 1907 (édition de 1913) pour le transport par chemin de fer des matières dangereuses et des matières infectes. |
| Note..... | 6 octobre 1931 | { Services G. V. et P. V. — Voitures automobiles expédiées par les titulaires de billets aller et retour délivrés aux conditions des chapitres I et II du Tarif V n°s 6/106 Fourniture du matériel, chargement, arrimage et déchargement. Location de bâches spéciales pour voitures automobiles expédiées aux conditions des tarifs G. V. et P. V. n°s 28/128. |

| | | |
|--|-------------------------------|--|
| 1 ^{re} Annexe à la Circulaire n° 19 (1931). (Comptabilité des gares)..... | 8 octobre 1931. | { Bagages et G. V. — Prescriptions comptables à observer pour les colis express (tarif spécial G. V. 10/110). |
| 2 ^e Annexe à la Circulaire n° 2 (1899) (Service des gares et des trains. Édition de 1930)..... | 14 octobre 1931 | { Instructions relatives au Service des Signaux et des Aiguilles. |
| Circulaire n° 7 (1931). (Service des gares et des trains)..... | 15 octobre 1931 | { Désinfection du matériel roulant. |
| Circulaire n° 21 (1931). (Comptabilité des gares)..... | 16 octobre 1931 | { Arrondissement du prix des billets; modification des dispositions concernant les frais de confection. |
| Note..... | 22 octobre 1931 | { Restrictions de transport édictées pour lutter contre la propagation du doryphore. |
| 7 ^e Annexe à la Circulaire n° 2 (1928). (Comptabilité des gares)..... | 31 octobre 1931 | { Voyageurs et chiens avec billets. Additions à apporter au tableau n° 7, Etat C. (Personnel de la Marine bénéficiant du tarif militaire). |
| Ordre de Service n° 38 (1931)..... | 20 novembre 1931 | { Modifications à la marche des trains applicables à dater du 1 ^{er} décembre 1931. |
| Circulaire n° 22 (1931). (Comptabilité des gares)..... | 24 novembre 1931 | { Colis postaux. — Faculté, pour les expéditeurs de colis postaux du régime intérieur continental, de prendre à leur charge les droits d'octroi. Perception d'un droit de commission de 1 franc. |
| Note..... | 1 ^{er} décembre 1931 | { Annonce du départ des trains de voyageurs. (Restriction à l'emploi du sifflet sur les locomotives.) |
| Circulaire n° 23 (1931). (Comptabilité des gares)..... | 9 décembre 1931 | { Modifications apportées à la comptabilité du Portefeuille. { Etablissement d'une statistique des indemnités payées. { Modification des dates d'envoi, contre reprise, des pièces de crédit régulières à verser à la 5 ^e Division. |
| Ordre de Service n° 1481..... | 3 novembre 1931 | { Frais généraux de la Division des Magasins. |
| Bulletin rectificatif n° 10 aux tableaux des rampes fictives (édition de 1928)..... | 9 novembre 1931 | { Modifications des rampes fictives des raccordements de Badan. |

DOCUMENT ÉMANANT DU SERVICE DE LA VOIE

| | | |
|---|------------------|--|
| 1 ^{re} Annexe à l'Instruction n° 3329 du Tableau Chronologique..... | 25 novembre 1931 | { Calage des signaux avancés en position de fermeture. |
|---|------------------|--|

DÉPARTS EN RETRAITE

Notre Compagnie vient d'accorder leur retraite, à partir du 1^{er} janvier, à trois de ses Agents supérieurs des Services de la Voie, de la Traction et du Matériel :

M. JACQUEY Henri, né le 23 janvier 1871, avait fait ses études à l'Ecole Industrielle de Reims et était entré, à l'âge de 22 ans, comme Expéditionnaire au Service de la Voie, qu'il quitte aujourd'hui avec le grade d'Ingénieur, après trente-huit ans de services.

M. ROBIN Fernand, né le 21 août 1874, était entré au Service de la Traction à l'âge de 19 ans, dès sa sortie de l'Ecole des Arts et Métiers de Chalons. Après être successivement passé par tous les grades de sa filière (Chauffeur, Mécanicien de route, Chef mécanicien, Sous-Chef de dépôt, etc.), il est arrivé au grade d'Ingénieur, Chef d'une Section de Traction, et part en retraite après trente-huit ans de services.

M. TÊTE Joseph, né le 2 janvier 1868, était également entré, à l'âge de 19 ans, dès sa sortie de l'École des Arts et Métiers d'Aix, aux Ateliers de Machines d'Oullins. L'heure de la retraite le retrouve, quarante-quatre ans après, dans ces mêmes ateliers, parvenu lui aussi au grade d'Ingénieur.

Le *Bulletin P. L. M.* est heureux de rendre hommage à ces trois belles carrières, marquées par le labeur et le dévouement, et prie MM. JACQUEY, ROBIN et TÊTE d'accepter ses vœux de bonne et longue retraite.

DISTINCTIONS HONORIFIQUES DIVERSES

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

PALMES ACADÉMIQUES

A été nommé *Officier d'Académie* :

M. BRUNET Guillaume, Chef de bureau principal à Alger.

A été nommé *Chevalier* :

M. NIGON Henri, Sous-Chef de gare à Portes-Triage, détaché comme Chef de gare à Petitjean (Maroc).

MÉDAILLE D'HONNEUR DE L'ASSISTANCE PUBLIQUE

A reçu la *médaille de bronze* :

M. MOLLION Marcel, Chef de bureau du Service de la Voie à Nîmes

AVANCEMENTS EN GRADE ⁽¹⁾

(Personnel relevant directement du Conseil d'Administration)

Par décision du Conseil d'Administration en date du 20 novembre 1931, ont été nommés ou promus :

EXPLOITATION

Service central.

Inspecteur de 1^{re} classe : à Paris, M. Bernard Léonce (Clamecy).

Rédacteur principal : à Paris, M. Lecerf Pierre.

Employé : à Paris, M. Marin Claudius.

Expéditionnaire : à Paris, MM. Pellier Joseph (Vallorbe); Caillot Louis (Saint-Germain-des-Fossés); Briane Georges (Civiers).

Calqueur : à Paris, M. Baudot Marcel (Cosne).

Services régionaux.

Inspecteur de 1^{re} classe : à Dijon, M. Geoffroy Paul.

Inspecteur de 2^o classe : à Clamecy, M. Pascal Paul (Dôle); à Valence, M. Fritsch Georges.

Sous-Chef de gare principal : à Paris, M. Perrin Gustave.

Chef de gare de 3^o classe : à Auxonne, M. Guirot Albert (Cenlis).

Sous-Chef de gare de 1^{re} classe : à Paris, M. Simon Julien; M. Desserteau Maurice.

Contrôleur du Service Electrique : à Paris-Centre, M. Poinat Georges (Moret-les-Sablons).

Chef de bureau de gare de 2^o classe : à Ville-neuve-Saint-Georges-Triage, M. Horrique Paul (Modane).

Sous-Chef de gare de 2^o classe (Dispatcher) : à Valence, M. Pascalin Alexandre (Paris)

Sous-Chef de gare de 2^o classe : à Paris, M. Marault Georges; à Dijon-Ville, M. Martin Fernand (Clermont-Ferrand).

Chef de gare de 4^o classe : à Villars (Loire), M. Bérille Léopold (Miramas).

(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.

Sous-Chef de bureau de gare : à Marseille-Saint-Charles, M. *Subrini* Jacques.
Caisnier de 3^e classe : à Lyon-Perrache, M. *Reboulin* Auguste (Monte-Carlo).

Sous-Chef de gare de 3^e classe (Dispatcher) : à Paris, M. *Pharrisien* Lucien (La Fouillouse).

Sous-Chef de gare de 3^e classe : à Clermont-Ferrand, M. *Duchet* Edmond (Randan); à Miramas, M. *Sirnil* Honoré (Montpellier).

Employé : à Nevers-Centre, M. *Ausset* Amédée; à Lyon-Centre, M. *Galfier* Joseph; à Chambéry-Centre, M. *Simonne* François.

Facteur-Chef : à Montereau, M. *Aliger* Albin; à Villeneuve-Saint-Georges, M. *Borhomet* Camille (Bercy).

Commis principal : à Voiron, M. *Chapperon* Jean.

Chef de gare de 5^e classe : à Uchizy, M. *Genetier* Jean (Lyon-Vaise); à Saint-Julien-Montricher, M. *Mosson* Frédéric (Croisy-Thorens-la-Caille).

Sous-Chef de gare de 4^e classe : à Lyon-Croix-Rousse, M. *Massotier* Eugène (Lyon-Gorge-de-Loup); à La Fouillouse, M. *Cuny* Etienne (Saint-Etienne-Châteaucreux).

Chef de manœuvres principal : à Marseille-Saint-Charles, M. *Maurin* Clément (Marseille-Joliette-Arenc).

Commis de 1^{re} classe : à Montereau, M. *Péfigny* Henri (Villeneuve-Saint-Georges-Triage); à Paris, M. *Boudouille* René (bureau de Ville de Paris-Tiquetonne); à Bercy, M. *Clayrac* Camille; à Voiron, M. *Sibellas* Auguste (Roman-Bourg-de-Péage); à Saint-Jean-de-Maurienne, M. *Cabaribère* Joseph.

Chef de gare de 6^e classe : aux Hôpitaux-Neufs-Jougne, M. *Serrigny* Louis (Essertenne-Cecey); à Boulieu-les-Annonnay, M. *Ginbert* Louis (Valinches); à Calissanne, M. *Tonnaire* Edmond (Entressen); à Groisy-Thorens-la-Caille, M. *Genoud* Evainiste (La Praz).

Intérimaire de 2^e classe : à Lyon-Vaise, M. *Marduel* Jean (Saint-Victor-Thizy).

Chef de station : à Essertenne-Cecey, M. *Paguet* Paul (Dannemarie-Velesmes).

Calqueur : à Dijon-Centre, M. *Bouvet* Henri (Bellegarde-Ain).

Chef de manœuvres : à Marseille-Joliette-Arenc, M. *Tiran* Henri (Marseille-Saint-Charles).

Receveur de 2^e classe aux billets : à Lyon-Perrache, M. *Colenne* Marcel (Lyon-Saint-Paul).

Commis de 2^e classe : à Villeneuve-Saint-Georges-Triage, M. *Loreau* Jean; au Bureau de Ville de Paris-Tiquetonne, M. *Beaulteu* Charles (Paris); à Montceau-les-Mines, M. *Gelin* Félix; à Arles, M. *Gibert* Emile (Miramas).

Facteur enregistreur : à Lods, M. *Voisin* Joseph (Mervans); à Brassac-les-Mines-Sainte-Florine, M. *Cavard* Léon (Saint-Rémy-sur-Durolle); à Borne, M. *Ranchet* André (Le Puy); à Boulieu-les-Annonnay, M. *Satre* Joseph (Firminy); à Saint-Etienne-Châteaucreux, M. *Decharanne* Irénée; à Pontcharra-sur-Bréda-Allevard, M. *Meyer* Jules (Le Grand-Lemps); à Saint-Julien-en-Genevois, M. *Ballivet* Louis (Annecy); à La Praz, M. *Thabuis* René (Tenay-Hauteville).

Chef de train : à Laroche-Migennes, M. *Geoffroy* Joseph; à Cercy-la-Tour, M. *Queston* Maurice (Montargis); à Besançon, MM. *Bredillot* Gustave; *Bredin* Charles; *Maillet* Paul; *Mortet* Marius; à Lons-le-Saunier, MM. *Fernoux* Adolphe (Dôle); *Jacques* Antoine; *Saillard* François; à Dijon, MM. *Biossac* Jean; *Calandre* René; *Joderet* Joseph; *Lacomme* Maurice; *Monnier* Paul; *Ponsard* Théophile; *Vuillet* Marcel; à Dôle, MM. *Montel* Annet; *Nicolas* Félix; à Montbéliard, M. *Cheval* Marc; à Morteau, M. *Perrin* Marcel (Chalon-sur-Saône); à Pontarlier, M. *Robertin* Louis; à Vesoul, M. *Briaucourt* Joseph; à Lyon-Guillotière, M. *Ribet* Isaac (Lyon-Perrache); *Touchebaux* Jean (Lyon-Brotteaux); à Saint-Germain-des-Fossés, M. *Sentenac* Rémi; à Roanne, M. *Forest* Claude; à La Voulte-sur-Rhône, M. *Seignobosc* Louis; au Teil, M. *Thomassin* François (Cavaillon).

MATÉRIEL ET TRACTION

Services régionaux.

Inspecteur de 2^e classe des Services actifs : à Valence, M. *Loubrot* Eugène (Portes).

Chef de dépôt de 2^e classe : à Chagny, M. *Garbès* Auguste (Avignon).

Chef de dépôt de 3^e classe : à Lunel, M. *Conche* Joseph (Nevers).

Sous-Chef de dépôt de 2^e catégorie : aux Laumes, M. *Milano* Joseph (Chambéry); à Venissieux, M. *Lécuyer* Georges (Paris); à Nevers, M. *Gabein* Louis (Dijon); à

Clermont, M. *Ménétrier* René (Marsaille); au Teil, M. *Amésteux* Honoré.

VOIE

Service central.

Ingenieur : à Paris, M. *Jacquey* Henri.
Attaché (Echelle 10) : à Paris, M. *Pignal* Emile.

Employé : à Paris, MM. *Courtin* Paul; *Gucé* rlin Jean.

Employée : à Paris, M^{lle} *Dumas-Vorzet* Pauline.

Services régionaux.

Chef de groupe : à Nevers, M. *Grandmaison* Louis (Dijon).

Dessinateur-projeteur de 2^e classe : à Montargis, M. *Perrot* Robert; à Pontarlier, M. *Trémeaux* Camille (Saint-Etienne); à Vichy, M. *Delaux* Aimé; à Alès, M. *Nogues* Marcel (Montpellier).

Attaché (Echelle 9) : à Lyon, M. *Geoffroy* Georges.

Employé principal : à Dijon, M. *Garnier* Lucien.

Dessinateur-calqueur : à Paris, M. *Deschanel* Louis; à Modane, M. *Evrax* Jules; à Saint-Etienne-Bellevue, M. *Artru* Marcel; à Montpellier, M. *Reboul* Maurice.

Employé : à Lyon, M. *Pellerin* Raymond; à Marseille, M. *Berthomieu* Paul; à Cannes, M. *Boutreux* Maurice; à Toulon, M. *Mauriel* André; à Moulins, M. *Prade* Jean.

Attaché (Echelle 7) : à Tournon, M. *Jourdet* Robert; à Saint-Germain-des-Fossés, M. *Borrie* Roger; à Paray-le-Monial, M. *Feyard* Jean.

Surveillant principal de la Voie : à Manosque, M. *Brochier* Pierre (Saint-Martin-le-Vieux).

Expéditionnaire : à Grenoble, M. *Carle* Albert; à Manosque, M. *Armand* Georges; à Chambéry, MM. *Martin* Marcel; *Fonlaine* Aimé; à Bourg, M. *Bouillanne* Paul; à Ambérieu, M. *Fieurian* André; à Lyon, MM. *Nicolier* René; *Chatard* Marcel.

Chef de canton principal : à Saint-Martin-le-Vieux, M. *Reynaud* Marius (Grenoble).

CONSTRUCTION

Services régionaux.

Dessinateur principal : à Nice, M. *Ramzejer* Marcel.

Dessinateur-calqueur : à Chorges, M. *Deslattes* Antonin.

RÉSEAU ALGÉRIEN

EXPLOITATION (Service central). — Employée : à Alger, Mme Guérin Marie.

VOIE (Service central). — Téléphoniste : à Alger, M^{lle} Dubief Anne.

Services régionaux. — Chef de district de 1^{re} classe : à Alger, M. Tremège Lucien.
Dessinateur-calqueur : à Alger, M. Arnet André.
Expéditionnaire : à Orléansville, M. Bonnet Charles.

Par décision du Conseil d'Administration en date du 18 décembre 1931, ont été nommés ou promus :

RÉSEAU MÉTROPOLITAIN

SECRETARIAT ET PERSONNEL

Sous-Chef de bureau de 2^e classe : M. *Boucher* Amédée.
Employé principal : M. *Jeanin* Léon.
Employé : M. *Rezeau* Pierre.
Employée : Mme *Charpin* Jeanne.

ÉCONOMIE SOCIALE

Inspecteur divisionnaire de 2^e classe : M. *Nicot* Louis.
Inspecteur de 1^{re} classe : M. *Auguste* Marcel.

SECRETARIAT DE LA COMPAGNIE

Sous-Chef de Division : M. *Despeaux* Gaston.
Chef de bureau de 1^{re} classe : M. *Baudeloque* Charles.
Chef de bureau de 2^e classe : M. *Thieriot* René.
Sous-Chef de bureau de 1^{re} classe : MM. *Caurès* Ernest; *Reydel* Albert.
Contrôleur des Services centraux : M. *Lnaillier* Charles.
Sous-Chef de bureau de 2^e classe : à Bourg, M. *Fondraz* François.
Chef de groupe : à Paris, MM. *Fayn* Gaston; *Leledier* Louis; *Duval* Joseph.
Employé principal : à Paris, MM. *Balange* Eugène; *Mongenel* Eugène; à Bourg, M. *Granier* René.
Employé : M. *Dory* Albert.
Aide-Contrôleur technique : M. *Housay* Jean.
Agent technique principal : M. *Doret* Henri.
Agent technique : MM. *Jodéls-Lartigau* Joseph; *Lhuillier* Louis.
Classeur principal : à Bourg, M. *Lethenet* Claude.

COMPTABILITÉ GÉNÉRALE ET FINANCES

Inspecteur de 1^{re} classe : M. *Chevalier* Georges.
Chef de bureau de 2^e classe : MM. *Laugier* Paul; *Gagnon* Eugène.
Sous-Chef de bureau de 1^{re} classe : MM. *Petit-Jean-Borel* Lucien; *Proux* Edouard.
Contrôleur des Services centraux : M. *Eyraud* André.
Contrôleur technique principal : M. *Gridaine* Maurice.
Caisset : M. *Bléger* René.
Chef de groupe : MM. *Dornier* Pierre; *Leclerc* Henri.
Employé principal : MM. *Ballaire* Paul; *Boumiot* Georges; *Rameau* Henri; *Déchambre* Eugène.
Employé : MM. *Bernardi* Raoul; *Sibelle* Charles; *Languel* Jean; *Attané* Adrien.
Expéditionnaire : MM. *Toyer* Roger; *Lauquier* Jean; *Guyonnet* Raymond.
CONTENTIEUX
Employé : M. *Pasquette* César.
Expéditionnaire : Mme *Berlin* Germaine.

EXPLOITATION

Service central.
Ingénieur principal attaché au Service Central de l'Exploitation : à Paris, M. *Bocquet* Emile.
Inspecteur divisionnaire de 1^{re} classe : à Paris, MM. *Natali* Jean-Baptiste (Marseille); *Lacroix* de Carriés de Séuilhes Jean.

Inspecteur divisionnaire de 2^e classe : à Paris, MM. *Retournard* Léon; *Crépeaux* Robert.
Chef de bureau principal de 2^e classe : à Paris, M. *Joly* Jules.
Inspecteur de 1^{re} classe : à Paris, MM. *Carpenlier* Jean (Neyvers); *Parrot* Thomas; à Marseille, M. *Perroux* Jean (Dijon).
Chef de bureau de 1^{re} classe : à Paris, MM. *Gonnet* Fernand; *Dégornet* Louis.
Inspecteur de 2^e classe : à Paris, M. *Cureau* André.
Sous-Chef de bureau de 1^{re} classe : à Paris, M. *Gacon* Abel.
Contrôleur technique principal : à Paris, M. *Gaillard* Jean.
Contrôleur principal des trains : à Paris, M. *Araquillière* Emile (Nîmes).
Chef de groupe : à Paris, M. *Bénard* Gaston; M^{lle} *Picard* Marie.
Employé principal : à Paris, MM. *Bernard* Claude; *Marguet* François.
Employée principale : à Paris, M^{me} *Renou* Marguerite; M^{lle} *Hardy* Marthe.
Employé : à Paris, MM. *Vaillermet* René; *Terrat* Georges; *Robert* Jean; *Brelin* Edmond; *Renou* Georges.
Employée : à Paris, M^{lle} *Lauziard* Alice; M^{mes} *Rousouil* Marie; *Andrieux* Marie-Louise;
Agent technique principal : à Paris, M. *Houdot* Lucien.
Surveillant principal du Service Electrique : à Dijon, M. *Jarzaguet* Louis.
Expéditionnaire : à Paris, MM. *Gaillard* Louis (Langeac); *Brugnot* Albert (Cosne).
Surveillant du Service Electrique : à Dijon, M. *Vignand* Jean (Paris).
Agent technique : à Paris, M. *Claude* Georges.

Services régionaux.

Inspecteur de 2^e classe : à Nevers, M. de la Coudre Marie (Gap).

Chef de gare de 1^{re} classe : au Teil, M. Gilbert Jules (Aubagne); à Portes-Triage, M. Perrin Paul (Cavaillon).

Sous-Inspecteur : à Dijon, M. Péghaire Henri (Pontarlier).

Chef de gare de 2^e classe : à Besançon-Mouillère, M. Chaboin Alexandre (Grenoble); à Pontarlier, M. Goubereau Henri (Chalon-sur-Saône); au Puy, M. Grenet Baptiste (Thiers); à Livron, M. Fournay Edouard (Paris); à Barbantane, M. Pascal Séverin (Beaulieu-sur-Mer); à Aubagne, M. Aubonneuil Emile (Avignon); à Montceau-les-Mines, M. Bonnet Philémon (Portes-Triage).

Sous-Chef de gare principal : à Miramas, M. Ricordeau Louis (Le Teil); à Portes-Triage, M. Niceau Pierre (Lyon-Guillonière).

Chef de bureau de gare principal : à Paris, M. Dorzel Frédéric.

Chef de gare de 3^e classe : à Malesherbes, M. Pelle Antoine (Chalon-sur-Saône); à Epinac-les-Mines, M. Rongier Paul (Bourg); au Coteau, M. Trambouze Elie (Roanne); à Tain-l'Hermitage, M. Biallet Marius (Beaurepaire).

Chef de bureau de gare de 1^{re} classe : à Chalon-sur-Saône, M. Calaud François (Chambéry-Challes-les-Eaux).

Sous-Chef de gare de 1^{re} classe : à Roanne, M. Féliol Pierre.

Chef de bureau de gare de 2^e classe : à Paris, M. Bourgoïn Lucien; à Villeneuve-Saint-Georges-Triage, M. Viltien Elie (Saint-Etienne-Châteaureux); à Marseille-Saint-Charles, MM. Dufau Marcellin (Marseille B. V.); Bertrand Camille à Chambéry-Challes-les-Eaux, M. Padovani Ignace (Chambéry-Centre).

Chef de gare de 4^e classe : à Andrieux, M. Besson Claudius (Rive-de-Gier); à Charlieu, M. Gaudillot Claude (Corgojoin); à Donzère, M. Verdier Louis (Saint-Paul-Trois-Châteaux); à Saint-Gilles, M. Pons Laurent (Sénas); à Saint-Georges-d'Aurac, M. Fressard Alphonse (La Praz); à Beaurepaire, M. Cadoux François (Bons-Saint-Didier).

Sous-Chef de bureau de gare : à Bercy, M. Bacon Jean; à Marseille B. V., M. Roix Paul (Marseille-Saint-Charles); à Modane, M. Gravier Joseph.

Contrôleur adjoint du Service Electrique : à Moret-les-Sablons, M. Colombier Jean (Paris).

Employée : à Chambéry-Centre, M^{lle} Paydel Jeanne (Chambéry-Challes-les-Eaux). Facteur-Chef : à Lyon-Perrache, M. Humbert Camille (Saint-Marcel-les-Chalon); à Rive-de-Gier, M. Dament Pierre (Maircigny); à Moirans, M. Codur Louis (Aouste).

Commis principal : à Paris, M. Dubourg Aimé; à Lyon-Guillotière, M. Berthier Alphonse; au Chambon-Feugerolles, M. Legat Claudius (Couzon-Loire); à Roanne, M. Veyssière Lucien; à Saint-Etienne-Châteaureux, M. Reymondon Pierre; à Grasse, M. Denans Roger (Toulon); à Marseille-Saint-Charles, M. Peyraud Victor (Marseille-Joliette-Arenc); à Monaco, M. Cros Gaston (Marseille-Joliette-Arenc); à Modane, MM. Fontaine Emile; Brugère Jean.

Chef de gare de 5^e classe : à Champagne-sur-Seine, M. Laitlot Camille (Bercy); à Pouillyenay, M. Camus Henri (Vuillafans); à Saint-Germain-du-Bois-Devrouse, M. Cottin Gabriel (Longemaison); à Vernaison, M. Ceccaldi Joseph (Lyon-Vaise); à Cadenet, M. Martin Ferdinand (Bonnieux); à Chamaret-Grignan, M. Gros André (Valence); à Saint-Paul-Trois-Châteaux, M. Rioux Louis (Goul-Lumières); à Laissey, M. Clavelot Louis (Villersexel).

Contrôleur adjoint des trains : à Badand-Triage, M. Ray Jules (Lyon-Perrache); à Ambérieu, M. Luc Marius (Marseille-Saint-Charles).

Chef de manutention principal : à Ville-neuve-Saint-Georges-Triage, M. Ozil Denis (Montereaux).

Chef de manœuvres principal : à Miramas, M. Jauffret Maurice.

Receveuse de 1^{re} classe aux billets : à Maisons-Alfort-Alfortville, M^{lle} Godard Roberte (Montereaux).

Commis de 1^{re} classe : à Bercy, M. Mongcol Henri; à Paris, MM. Godard Pierre; Lefer Jean; à Lyon-Guillotière, M. Favier François; à Lyon-Perrache, M. Debiesse Louis; à Couzon (Loire), M. Criet Jean (Firminy); à Roanne, MM. Gras Claude; Recorbet Barthélemy (Feurs); à La Palisse-Saint-Prix, M. Bazin Joanny (Firminy); à Saint-Etienne-Châteaureux, MM. Chabrot Jean (Saint-Etienne-le-Clapier); Va-

lent Barthélemy; Gay Marius; à Montbrison, M. Fournoux Pierre (Sembadel); à Marseille-Joliette-Arenc, MM. Chapuis Augustin (Marseille-Saint-Charles); Laveyssière Louis; Beauchière Marius; à Frontignan, M. Viviers Noël; à Nîmes P. V., M. Lescaze François; à Sète, M. Donadille Louis; à Bourg, M. Monnet Gaston; à Modane, M. Bouvier Marcel; à Digoin, M. Quéroy Louis (Varennès-sur-Allier).

Chef de gare de 6^e classe : à Vuillafans, M. Ribier Jean (Mérey-Vieilley); à La Tour-de-Salvagny, M. Thevenin Charles (Pontcharra-Saint-Forgeux); à Prades-Saint-Julien, M. Mongel Pierre (La Chaud); à Montceau-Vindécy, M. Faure Jean (Terrenoire); à Bonnieux, M. Pascal Joseph (Pernes); à Goull-Lumières, M. Malignon Louis (Lalevade-d'Ardèche-Prades); à Pont-des-Charrettes, M. Baldit Louis (Beauvoisin); à Poliénas, M. Bouvier Jean (Domène).

Intérimaire de 2^e classe : à Mâcon, M. Auceur Jean (Chasse); à Lyon-Vaise, M. Masson Claudius (Limonest); à Saint-Rambert-d'Albon, M. Faure Adolphe (Nyons).

Expéditionnaire : à Nevers-Centre, M. Lechaux René (Decize).

Brigadier-Chef des garçons de bureau : à Dijon-Centre, M. Brès Numa.

Chef de manutention : à Vichy, M. Appel Jean (Saint-Yorre).

Chef de manœuvres : à Montargis, MM. Herbelot Gustave (Moret-les-Sablons); Verneau Louis (Montereaux); à Saincaize, M. Chopard Leon; à Lyon-Perrache, M. Cornéloup Claude (Lyon-Brotteaux).

Chef aiguilleur : à Nice-Ville, M. Plénel Marius (Miramas); à Bourg, M. Allombert Jean.

Receveur de 2^e classe aux billets : à Salon, M. Vachier Jacques (Menton).

Receveuse de 2^e classe aux billets : à Montereau, M^{lle} Chavance Louise.

Commis de 2^e classe : à Villefranche-sur-Saône, M. Desroches Jean-Baptiste; à Roanne, M. Chabrol Antonin; à Firminy, MM. Ardail Emile (Saint-Etienne-Châteaureux); Guinand Michel (Balbignaux); à Saint-Etienne-le-Clapier, M. Deveau Jean (Saint-Etienne-Châteaureux); à Saint-Etienne-Châteaureux, M. Clavelotte Claudius (Roanne); à Carpentras, M. Hennebois André; à Valence, M. Archimard René; à Marseille-Joliette-Arenc,

MM. *Reymier* Fortuné (Marseille-Saint-Charles); *Cochet* Maurice (Marseille-Prado); à Marseille-Saint-Charles, M. *Fort* Victor; aux Arcs, M. *Cotte* Jean (Toulon); à Alès, M. *Gendrier* Gabriel; à Bourg, M. *Faure* Louis (Geneve-Cornavin).

Facteur enregistrant : à Aunay, M. *Bonnol* Jean-Baptiste (Epiry-Montreuil); à Lyon-Saint-Clair, M. *Chalaton* Louis (Givors-Canal); à Saint-Marcel-lès-Chalon, M. *Lumel* Paul (Lyon-Croix-Rousse); à Terrenoire, M. *Signaire* Camille (Givors); à Marcigny, M. *Girard* Jean; à Feurs, M. *Teyssonniere* Antoine (Bas-Monistrol); à Sembadel, M. *Barge* Louis (Saint-Marcel-les-Annonay); à Pernes, M. *Carloux* Jules; à Bollène-la-Croisière, M. *Badet* Joanny (Saint-Just-Saint-Marcel); à Peyraud, M. *Girard* René (Tain-l'Hermitage); à Lalevade-d'Ardeche-Prades, M. *Lafond* Henri (Andance); à Gap, M. *Millié* Marius; à Domène, M. *Mallet* Raoul (Serres); à Ambronay-Privy, M. *Dabourget* Paul (St-Julien-en-Génevois).

Chef de train : à Langeac, MM. *Paulin* Auguste; *Forestier* Benoît (Clermont-Ferrand); à Noirétable, M. *Cartailler* Alphonse (Clermont-Ferrand); à Brioude, M. *Brunel* Jean; à Valence, M. *Espenel* Paul; à Aix, M. *Bonfillon* Paul (Gardanne); à Alès, MM. *Marion* Felicien; *Brun* Gabriel; à Lunel, MM. *Raynaud* Jules; *Cabanis* Marcel (Nîmes); à Montpelier, M. *Tremollet* Lucien; à Tarascon, M. *Bernard* Henri; à Grenoble, MM. *Barthalay* Paul; *Deldon* Eugène; *Giraud* Henri; *Margailhon* Félix (Forcalquier); à Annecy, M. *Nicoud* Auguste (Bellegarde-Ain).

MATÉRIEL ET TRACTION

Service central.

Chef de bureau principal de 2^e classe : à Paris, M. *Gigon* Emile.
Employé : à Paris, M. *Jean* Etienne.
Brigadier-Chef des garçons de bureau : à Paris, M. *Roux* Louis.

MATÉRIEL

Services centraux.

Chef d'études de 1^{re} classe : à Paris, M. *Berlin* Eugène.
Chef d'études de 2^e classe : à Paris, M. *Pellegrin* Auguste.

Inspecteur de 2^e classe des Services Centraux : à Paris, M. *Nereux* Sylvain.
Sous-Chef d'études de 2^e classe : à Paris, M. *Jourdan* Jacques.

Chef dessinateur : à Paris, M. *Auffret* Jean.
Dessinateur principal : à Paris, MM. *Ponston* Jean; *Boutet* Paul; *Blanchet* René.
Contremaître de 1^{re} catégorie : à l'Horme, M. *Pontier* Gilbert (Oullins).
Garde-magasin : à Nevers, M. *Chassagne* Charles (Oullins).

Services régionaux.

Inspecteur de 2^e classe des Services actifs : à Chambéry, M. *Crochon* Maurice.

Sous-Chef des ateliers : à Oullins, M. *Joly* Louis.

Chef de bureau de 2^e classe : à Arles, M. *Jacquet* Louis (Oullins).

Chef Divisionnaire d'atelier de 1^{re} catégorie : à Paris, M. *Duchesse* Joseph (Oullins); à Marseille, M. *Robillon* Gabriel (Ville neuve-Saint-Georges).

Sous-Chef de bureau de 1^{re} classe : à Oullins, M. *Pons* Henri.

Contremaître principal : à Oullins, MM. *Paulin* Michel; *Foret* Georges (Vénissieux); à Courbessac, M. *Gaillard* Louis (Ville neuve-Saint-Georges).

Sous-Chef de bureau de 2^e classe : à Oullins, M. *Salignac* Marcel (Arles).

Contremaître de 1^{re} catégorie : à Ville neuve-Saint-Georges, M. *Chapdaniel* Joseph; à Oullins, MM. *Gaucher* Léon (Arles); *Giraud* Gabriel.

Dessinateur projecteur de 1^{re} classe : à Oullins, M. *Poupon* Raymond.

Chef de Station Electrique de 2^e classe : à Saint-Pierre-d'Albigny, M. *Delafoy* René.
Chef de groupe : à Ville neuve-Saint-Georges, M. *Demure* Georges; à Dijon, M. *Félicie* Aimé (Arles).

Contremaître adjoint : à Ville neuve-Saint-Georges, MM. *André* Charles; *Pignault* André; à Clermont, M. *Morel* Barthelemy.
Chef de rayon : à Oullins, M. *Perret* Jean.
Chef de Station Electrique de 3^e classe : à Epierre, M. *Teissier* Henri.

Employé principal : à Ville neuve-Saint-Georges, MM. *Droger* Ernest (Paris); *Tachet* Claudius (Oullins); à Dijon, M. *Ginet* Francis (Vénissieux).

Employé : à Oullins, M. *Carit* André.
Chef distributeur : à Dijon, M. *Audibert* Claudius (Arles).

SERVICE DES APPROVISIONNEMENTS

Chef de magasin principal de 1^{re} classe : à Ville neuve-Saint-Georges-Prainé, M. *Viani* Adolphe (Paris).

Inspecteur de 2^e classe : à Paris, M. *Maréchal* Albert.

Chef de magasin de 2^e classe : à Ville neuve-Saint-Georges-Prainé, M. *Vignerot* Firmin.

Chef de groupe : à Paris, M. *Roussey* Ferdinand.

Chef de rayon : à Lyon, M. *Cherpin* Benoît.
Employé principal : à Paris, M. *Birker* Hubert.

Employé : à Ville neuve-Saint-Georges-Prainé, M. *Valet* Germain; à Carante, M. *Lathier* René.

Employée : à Paris, M^{me} *Chalage* Lucienne.
Chef distributeur : à Ville neuve-Saint-Georges-Prainé, M. *Ravau* Louis.

TRACTION

Service central.

Ingénieur adjoint : à Dijon, M. *Ampaud* Albert (Nîmes).

Services régionaux.

Ingénieur : à Saint-Etienne, M. *Gaget* Edouard (Dijon).

Chef de dépôt principal : à Nîmes, M. *Guyonnet* Denis (Chalon).

Chef de dépôt de 1^{re} classe : à Chalon, M. *Guin* Emile (Les Laumes).

Chef de dépôt de 2^e classe : aux Laumes, M. *Caine* Albert (Laroche).

Sous-Chef de dépôt de 3^e catégorie : à Lyon-Mouche, M. *Roblin* Paul (Marseille).

Interimaire de la Traction : à Dijon, M. *Charnier* Albert (Paray-le-Monial).

Chef de réserve : à Montbrison, M. *Pi-chard* Jean (Saint-Germain-des-Fosses).

Sous-Chef de magasin : à Laroche, M. *Sotlier* André (Clermont).

Garde-magasin : à Clermont, M. *Maréchal* Lucien (Nevers); au Teil, M. *Pater* Louis (Lons-le-Saunier).

VOIE

Service central.

Ingénieur : à Paris, MM. *Chicot* Philippe (Grenoble); *Chauvet* Augustin.
Sous-Ingénieur : à Paris, M. *Bonnami* Charles.

Inspecteur de 1^{re} classe : à Paris, M. *Eyries Léon*; à Dijon, M. *Sutermeister* Arnauld.
 Chef de bureau de 2^e classe : à Paris, M. *Joubert* Edmond.

Sous-Chef de bureau de 1^{re} classe : à Paris, M. *Genty* Louis.
 Attaché (Echelle 11) : à Paris, M. *Roy* Fernand.
 Chef de groupe : à Paris, M. *Dachatelet* Francisque.
 Expéditionnaire : à Paris, MM. *Huré* André; *Chauché* Robert.

Services régionaux.

Ingénieur Chef d'arrondissement : à Grenoble, M. *Feyrabend* Charles (Paris).
 Chef d'Études principal : à Lyon, M. *Renoux* Edouard.

Sous-Ingénieur Chef de Section : à Monterau, M. *Machuel* Henri; à Nevers, M. *Ancelin* Jean.

Chef d'Études de 1^{re} classe : à Marseille, M. *Alloard* Léon.

Chef de Section principal : à Saint-Jean-de-Maurienne, M. *Joegne* Lucien; à Gap, M. *Thomas* Louis; à Annemasse, M. *Jacquin* René (Thiers).

Chef de Section : au Teil, M. *Poirier* René (Montbard).

Chef de district principal : à Dijon, M. *Bailly* Joseph.

Sous-Chef de bureau de 1^{re} classe : à Dijon, M. *Delay* Louis (Paris); à Lyon, M. *Apprin* Henri.

Chef Dessinateur : à Nice, M. *Dumas* Louis.
 Employée principale : à Dijon, M^{lle} *Geiger* Madeleine.

Attaché (Echelle 7) : à Marseille, M. *Dame* Joseph.

Surveillant principal de la Voie : à Chalon-sur-Saône, M. *Pailoux* Francis; à Alès, M. *Tritignac* Auguste (Montpellier).

Expéditionnaire : à Dijon, M. *Baud* Eugène; à Valence, M. *Gérard* René; à Clermont-Ferrand, M. *Delaux* Georges.

Chef de canton principal : à Montpellier, M. *Jourdan* Fernand (Ribaute).

CONSTRUCTION

Service central.

Chef d'études de 2^e classe : à Paris, M. *Marfinet* Paul.

Inspecteur de 1^{re} classe : à Paris, M. *Villain* Jules.

Aide-Contrôleur technique : à Paris, M. *Flocard* Charles.

Services régionaux.

Sous-Ingénieur-Inspecteur H. C. : à Grasse, M. *Bourgoin* Auguste (Drap).

Inspecteur divisionnaire de 2^e classe : à Lyon, M. *Girard* Victor.

Sous-Chef de Section : à Grasse, M. *Carre-Pistolet* Marius (Drap).

Sous-Chef d'études de 2^e classe : à Nice, M. *Rangheard* Léon.

Sous-Chef de bureau de 1^{re} classe : à Lyon, M. *Chapellier* Fernand (Nice).

Chef dessinateur : à Nice, M. *Brunet* Edouard.

Conducteur de travaux de 2^e classe, détaché au Maroc, M. *Robert* Jean.

Attaché (Echelle 8) : à Rians, M. *Faraut* Jean.

Employé : au Puy, M. *Porte* Jean.

Calqueur : à Nice, M. *Carton* Jean.

RÉSEAU ALGÉRIEN

Commis de 1^{re} classe : à Alger, M. *Schlafmüller* Maurice.

Commis de 2^e classe : à Alger, MM. *Clergeaud* Eugène (Maison-Carrée); *Collonge* Léopold.

Chef de manutention : à Alger, M. *Charbournier* Alphonse.

Facteur enregistreur : à Hassi-Bahbah, M. *Scotto* d'Apollonia Jean (Alger).

MATÉRIEL ET TRACTION

Services régionaux.

Sous-Chef des ateliers : à Alger, M. *Parasoli* Eugène.

SERVICES GÉNÉRAUX

Contrôle Répartiteur des Colis Postaux.

Chef de groupe : à Alger, M. *Paumier* Lucien.

Employée principal : à Alger, M^{lle} *Matta* Henriette.

Employée : à Alger, M^{lle} *Morel* Marthe.

EXPLOITATION

Services régionaux.

Contrôleur adjoint du Service Electrique : à Orléansville, M. *Dedieu* Paul.

Chef de train : à Alger, M. *Amoros* Manuel.

Chef de gare de 5^e classe : à Lamoricière, M. *Lafort* Alfred (Camp des Chênes).

Employé : à Alger, M. *Maria* Philippe.

VOIE

Chef de district de 1^{re} classe : à Sidi-bel-Abbès, M. *Alamy* Claude; à Oued-Fodda, M. *Burdayron* François; à Orléansville, M. *Lorentz* Emile (Duperré).

Surveillant principal : à Tlemcen, M. *Arnold* Fernand (Alger).

Chef de Canton principal : à Alger, M. *Guibert* Gustave (Sidi-bel-Abbes).

Attaché (Echelle 8) : à Oran, M. *Lopez* Pierre.

BELLE JARDINIÈRE

RUE DU PONT-NEUF

TOUS LES ACHATS AU-DESSUS DE 50 Fcs SONT EXPÉDIÉS FRANCO DE PORT ET D'EMBALLAGE DANS TOUTE LA FRANCE

PARIS Succursale : 1, PLACE DE CLICHY
VÊTEMENTS TOUT FAITS
SUR MESURE

Hommes - Dames - Jeunes Gens - Garçonnetts - Fillettes

SUR LE RÉSEAU, SEULES SUCCURSALES : LYON et MARSEILLE

ENVOI FRANCO SUR DEMANDE DE :

CATALOGUES,
 FEUILLETS DE MESURES
 ET ÉCHANTILLONS

LA PAGE DES ENFANTS

LES MÉMORABLES VOYAGES DE BOGY ET TANPON

HE HE LE BALLON
JE DÉGONFLE

Y A PAS DE TANGER
MOM

NICE FRANCE !
P. L. M. !

J'AI VU ÇA SUR DES
CARTES POSTALES

CE DOIT ÊTRE
LA LIGNE DES
ALPES, ON DIRAIT
QU'ELLE MONTE

MAIS NON C'EST NOUS
QUI DESCENDONS !

A PRÉSENT
LEQUEL DE NOUS
TROIS
SALE FUMÉE
BRIKETT !
COMMENT
T'AVOIR

C'EST UNE
VÉRITABLE
ANCRE NOIRE

UNE GARE, CHANGEONS
DE VOITURE

...ET
LAISSONS
BRIKETT
CONTINUER

- JE PERDS MON
BOURNOUS

i M'A LISSÉ
LI PARACHUTE
LI GENTIL
TANPON

- C'EST ENCORE HEUREUX
DE TOMBER SUR UNE GARE ...

- OUI ! ÇA TOMBE BIEN ...
ET VITE !

MAIS NON !
NOUS N'EN
AVONS MÊME
PAS POUR LA
SORTIE

MI VOILA !
ENCORE LUI !

EH LÀ ! LES NÈGRES, PAS TANT DE BRUIT !
AVEZ-VOUS, AU MOINS, DES
BILLETS D'ENTRÉE EN GARE ?

EM. PIGNAL

