

QUATRIÈME ANNÉE, N° 20

MARS 1932

# LE BULLETIN P L M

REVUE BIMESTRIELLE

LE NUMÉRO : 2 FRANCS — DISTRIBUTION GRATUITE AU PERSONNEL DE LA COMPAGNIE  
RÉDACTION ET ADMINISTRATION : 88, RUE S<sup>T</sup>-LAZARE, PARIS

Price

# LE BULLETIN P L M

## ABONNEMENTS

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

## Le Numéro : 2 francs

*Distribution gratuite au Personnel de la Compagnie.  
Mise en vente au Public dans les principales gares.*

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 (9<sup>e</sup>)

## 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
Distinctions honorifiques .. .. .	33
La locomotive 241-B-1 à très haute pression de la Compagnie P. L. M., par M. Parmanhier, Ingénieur en Chef adjoint du Matériel .. .. .	36
Une belle œuvre sur le Réseau Algérien P. L. M. « Le Petit Cheminot P. L. M. à la Montagne », par M. Léon Adoue, Chef de bureau en retraite .. .. .	39
Trafic du Réseau P. L. M. .. .. .	41
Revue documentaire : Acquisition d'autorails par notre Réseau. — Solidité des voitures métalliques. — Restrictions apportées à l'emploi du sifflet des locomotives. — A propos de l'acquisition de locomotives articulées pour notre Réseau Algérien. — La nouvelle trompe de chantier. — Dans nos Cités. — La Maison de France .. .. .	41
Évitons les accidents .. .. .	45
Les belles familles P. L. M. .. .. .	46
L'Hygiène, par M. le Docteur Henry Thierry .. .. .	46
Lectures .. .. .	47
La Chèvre d'or, Conte .. .. .	49
La Gare fleurie, concours de 1931. .. .. .	51

	Pages
Petite Gare fleurie, par M. de Francqueville .. .. .	54
En Marge du métier :	
Arts. — Parmi les richesses artistiques du Réseau ( <i>suite</i> ). Poètes et enlumineurs du rail. .. .. .	55
Sports. — L'activité sportive sur le Réseau P. L. M. .. .. .	57
Jardinage. — Quelques mots sur le melon. — L'arboriculture fruitière ( <i>suite</i> ) .. .. .	59
<i>Autour de ma gare.</i> — Le Tricastin. — Cien. .. .. .	60
Chasse .. .. .	61
Pêche .. .. .	62
T. S. F. — Quelques conseils aux sans-filistes ( <i>suite</i> ) .. .. .	62
Pour vous, Lectrices :	
<i>La Table</i> .. .. .	63
<i>La Mode</i> .. .. .	64
Principaux Ordres de Service, Instructions et Circulaires parus .. .. .	Feuilles roses
Médaille d'honneur. .. .. .	Feuilles roses
Distinctions honorifiques diverses .. .. .	Feuilles roses
Avancements en grade (Conseils des 22 janvier et 19 février 1932). .. .. .	Feuilles roses

## DISTINCTIONS HONORIFIQUES

### LÉGION D'HONNEUR

Par décrets des 5 novembre, 29, 30 et 31 décembre 1931, 12 et 13 janvier 1932, 6 et 9 février 1932 ont été nommés dans l'Ordre National de la Légion d'Honneur :

*Chevaliers* : MM. ALBERTIN Pierre, Commis de 2<sup>e</sup> classe à Marseille-Joliette-Areac; BIRJU-DUVAL Charles, Sous-Chef de gare de 3<sup>e</sup> classe à Anancy; DELMAS François, Médecin de la Compagnie à Antibes; DROME Louis, Chef de gare principal à Nice-Ville; DURAND Armand, Médecin Honoraire de la Compagnie à Donzy; FLEURIAT Jean-Baptiste, Employé (Matériel et Traction) à Paris; GASQUET, Chef de groupe au Secrétariat de la Compagnie à Paris; GUIGONNET Paul, Chef de bureau à Alger; HUE Léon, Inspecteur Divisionnaire au Service Central du Matériel à Paris; LAVONDES Emile, Employé principal de la Traction à Lyon; MANSARD Gaston, Chef de Division au Secrétariat de la Compagnie à Paris; MOUROT Pierre, Chef de Section principal de la Voie à Auxerre; NÉRAUD Pierre, Sous-Chef de bureau au Contentieux à Paris; PAOLETTI Henri, Employé à Alger; POMME Georges, Médecin Honoraire de la Compagnie à Givors; REYMOND Charles, Commis de 2<sup>e</sup> classe à Avignon; SABATIER Joseph, Chef de Section principal de la Voie à Bourg; SENNEPIN Edouard, Chef de groupe du Service de la Voie à Annemasse; TEDDE Joseph, Employé principal à Oran; TUJA Jean, Ingénieur en Chef adjoint de l'Exploitation à Paris.

## MÉDAILLE MILITAIRE

Par décrets des 27 décembre 1930, 23 avril, 28 juillet, 13 novembre et 30 décembre 1931, la Médaille militaire a été conférée aux Agents dont les noms suivent :

BOGGIANO Etienne, Mécanicien de route à La Blancarde; CHIOUSSE André, Mécanicien de route à Aix-en-Provence; VALAT Armand, Chef de gare à Magenta; PERRET Eugène, Conducteur de machine-outil à Arles; TROUBAT Louis, Conducteur à Marseille-Saint-Charles; MOURIER Pierre, Chef surveillant de ronde à Lyon-Guillotière; CHOMAT Léon, Chef de canton à Sisteron; GAY Pierre, Cantonnier principal à Paris; FERRATIER Pierre, Vagonnier à Miramas; VATTAN Louis, Mécanicien de route à Vénissieux; PETITGUILLAUME Gustave, Sous-Facteur à Paris; ROUMÉAS Firmin, Manœuvre à Valence; TROUBAT Marius, Conducteur à Aubagne; MICHEL Henri, Chef surveillant de ronde à Marseille-Saint-Charles; APFEL Ernest, Commis de 2<sup>e</sup> classe à La Seyne-Tamaris-sur-Mer; BEAUJARD Gaston, Sous-Chef de manœuvres à Villeneuve-Triage; GUÉRIN Maurice, Manœuvre spécialisé à Paris; GAY Jérémie, Aide-Ouvrier à Oullins; BÉROUD Gabriel, Facteur enregistrant à Vaugris; FAGGIANELLI Jean, Commis de 2<sup>e</sup> classe à Monaco; FÉRAUD Albin, Conducteur aux Arcs; MARCEAU Jean, Employé principal à Paris (Exploitation); MOUGEVILLE Augustin, Brigadier de manutention à Paris; GALLOIS Ferdinand, Conducteur électricien à Chambéry; BETTLÉHEM Emile, Expéditionnaire à Paris (Matériel et Traction); LAURENT André, Aide-Distributeur à Clermont; BOURGEOIS Jean, Aiguilleur de 1<sup>re</sup> classe à Laroche-Migennes; FRECON Claudius, Facteur aux écritures à Bercy; ISOART Pierre, Cantonnier à Nice; VILAIN Oswald, Brigadier de manutention à Paris; PICOT Pierre, Conducteur à Chagny; ALBERTELLA Ambert, Vagonnier à Autun; DESMOINEAUX Louis, Facteur enregistrant à Bonnard-Bassou; ROUX Henri, Manœuvre spécialisé à Lyon; NOIR Prosper, Aiguilleur de 1<sup>re</sup> classe à Valence; PROUVÈZE Jules, Aide-Ouvrier à Courbessac; VIALATTE Pierre, Ouvrier à Oullins; BRESSON Guillaume, Chef visiteur au Teil; MELISSE Joseph, Sous-Chef de brigade d'ouvriers à Oullins; CONNAT Georges, Chef visiteur à Melun; CAIRE Jules, Facteur aux écritures à Miramas; CHAPELLE Gabriel, Aide-Ouvrier à Villeneuve; GALLIER Félix, Contrôleur technique adjoint à Marseille-Arenc (Matériel et Traction); LEMOINE Etienne, Receveur de 1<sup>re</sup> classe à Cannes; FOURNIER Jean, Visiteur à Courbessac;

DUPUIS Fernand, Cantonnier à Essonnes; MEYSSONNIER Reynaud, Mécanicien de route à Grenoble; SIMON Fernand, Surveillant de ronde à Villeneuve-Triage; SCHMITT Emile, Commis de 2<sup>e</sup> classe à Lons-le-Saunier; BOUCHE Auguste, Facteur mixte à Tarascon; BÉRANGER Aristide, Contremaître adjoint à Lyon-Vénissieux; GRELLIER Frédéric, Sous-Chef de gare de 3<sup>e</sup> classe à Modane; FOURQUET Jules, Aide-Ouvrier à Villeneuve; LONGÈRE Marius, Ouvrier à Oullins; SÉBASTIANI Toussaint, Facteur aux écritures à Marseille-Joliette-Arenc; GENTILHOMME Emile, Aide-Ouvrier à Dijon; FLORET-MIGUET Joseph, Chef de train à Albertville; RICHARD Pierre, Surveillant des trains à Paris; GALLET Louis, Conducteur à Chalon-sur-Saône; GUIGUE Maximilien, Chef de train à Chalon-sur-Saône; MÉLARES Charles, Conducteur de machine-outil à Oullins; BERINGHIER Jean-Baptiste, Aide-Ouvrier à Nice; VANNÈREUX Louis, Visiteur à Nevers; FANTON Jean, Expéditionnaire à Arles (Matériel et Traction); MACREAU Georges, Homme d'équipe à Paris; COQUET Amédée, Chef de brigade de manœuvres à Laroche; TOURNOIS Paul, Aide-Ouvrier à Dijon; ARNOUX Emile, Aiguilleur de 2<sup>e</sup> classe aux Arcs; BERLIOUX Georges, Aiguilleur de 2<sup>e</sup> classe à Maisons-Alfort; CLÉMENT Paul, Garçon de bureau à Paris; FOURNIAL Emile, Chef de train à Noirétable; PACHOUD Joseph, Conducteur à Chambéry; PERNOT François, Aiguilleur de 2<sup>e</sup> classe à Chalon-sur-Saône; DENIS Claude, Chef de train à Noirétable; DUNAND Eugène, Homme d'équipe à Grenoble; SYLVESTRE Joseph, Homme d'équipe à Tarascon; ROSSILLON François, Facteur enregistrant à Divonne-les-Bains; BESSE Jean, Aide-Ouvrier à Villeneuve; LAMBERT Jean, Lampiste-appareilleur à Grenoble; AUROUX Jean, Conducteur à Roanne; BEAULIEU Charles, Commis de 2<sup>e</sup> classe à Paris-Tiquetonne; CABASSE Louis, Commis de 1<sup>re</sup> classe à Draguignan; BOYER Jean-Marie, Employé principal à Paris; DEYDIE Jules, Gardien à La Blancarde; DONIN DE ROZIERE Maurice, Facteur enregistrant à Marseille-Joliette-Arenc; MAYANS Théodore, Visiteur à Alger; COUSSEAU Hilaire, Contremaître adjoint, Sidi-bel-Abbès; LACROIX Charles, Commis de 2<sup>e</sup> classe à Besançon-Mouillère.

## CITATIONS A L'ORDRE DU RÉSEAU

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

MM. CHANTON Joseph, Contrôleur de gare, et MARCHAND Maxime, Sous-Facteur, à la gare de Paris.

Le 16 novembre 1931, ont fait preuve d'une initiative méritoire en poursuivant et en réussissant à faire arrêter un individu qui se livrait à des vols dans les trains en partance.

M<sup>me</sup> VERDIER Jeanne, Chef de station de remplacement à Arlanc.

Le 21 novembre 1931, s'est courageusement précipitée au secours d'une voyageuse âgée qui allait se faire écraser par un train.

M. GIACOBI Charles, Vagonnier de la résidence d'Alès.

Le 29 novembre 1931, a fait preuve d'un grand dévouement en plongeant, malgré le froid très vif, dans un canal où venait de tomber un garçonnet de 5 ans, qu'il a réussi à ramener sain et sauf sur la rive.

M. TEYSSERE Marius, Facteur enregistrant à la gare de Bollène-la-Croisnière.

Le 1<sup>er</sup> décembre 1931, a réussi, grâce à sa vigilance et à son sang-froid, à tirer de sa très dangereuse position un voyageur qui, étant descendu trop tardivement d'un train quittant la gare, avait perdu l'équilibre et restait suspendu à la main courante d'une voiture.

M. COLOMBIER René, Homme d'équipe à la gare de Valence.

Le 13 décembre 1931, a fait preuve d'un grand esprit de décision en se précipitant au secours d'une personne qui, ayant quitté trop tardivement une voiture, allait rouler sous un convoi en partance.

M. BOURDELAIN Francisque, Homme d'équipe à la gare de Lyon-Brotteaux.

Le 3 janvier 1932, a fait preuve d'un remarquable sang-froid en apportant un prompt secours à son Chef-lampiste, victime d'un commencement d'asphyxie.

M. CHATELAIN Camille, Facteur mixte à la gare d'Héricourt.

Le 10 janvier 1932, a réussi, grâce à son courage et à sa présence d'esprit, à sauver la vie d'un voyageur qui venait de tomber sur les voies au moment où survenait un train.

M. BERNIER Raymond, Chef de gare à Chignin-les-Marches.

Le 27 janvier 1932, a fait preuve d'un grand dévouement en sauvant, au péril de sa vie, un homme qui allait se faire écraser au passage d'un express.

## MENTIONS POUR ACTES MÉRITOIRES

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

MM. BEUZON Eugène, Cantonnier à Dijon; MENNEVEAU Joseph, Chef de manœuvres à la gare de Chagny; MONNET Léon, Cantonnier à la résidence d'Oran.

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

*Exploitation.* — MM. ALAPETITE Henri, Homme d'équipe à l'essai à Champigny-sur-Yonne; ALBERT Georges, Facteur aux écritures à Lyon-Perrache; ALBERTIN Paul, Homme d'équipe à Moirans; ARNAUD Joseph, Chef de gare à Graveson-Maillane; AUGIAS Marius, Homme d'équipe à Marseille-Saint-Charles; BELLIN Etienne, Receveur aux billets à Clermont-Ferrand; BELORGEY Auguste, Chef de gare à Etas; BERNARD-RAYMOND Pierre, Homme d'équipe à Moirans; BERTHELIER André, Homme d'équipe à Issoire-Saint-Nectaire; BLANC Ludovic, Facteur aux écritures à Marseille-Saint-Charles; BONNAND Jean, Sous-Chef de gare à Saint-Germain-au-Mont-d'Or; BOURRET Louis, Homme d'équipe à Lyon-Perrache; CACHON René, Homme d'équipe à Triguères; CHABRIER Antonin, Facteur aux écritures à Oullins; CHALARD Pierre, Homme d'équipe à Couzon; CHEVASSON Pierre, Commis à Courpière; COTTIN Gaston, Facteur aux écritures à Lyon-Saint-Paul; DUBOIS Pierre, Homme d'équipe à Livron; DUGAS Albert, Homme d'équipe à Lyon-Croix-Rousse; DURAND Gabriel, Homme d'équipe à Cercy-la-Tour; DUSSERT Louis, Homme d'équipe à Avignon; FAURE Louis, Chef de train à Saint-Etienne-Châteaureux; FINAUD Marius, Conducteur à Valence; FOULGON François, Homme d'équipe à Salindres; FRANCO Jean, Homme d'équipe à Golfe-Juan-Vallauris; GARDE Marc, Facteur aux écritures à Lyon-Perrache; GATHÉLIER Marcel, Facteur enregistrant à Epoisses; GENELOT Georges, Facteur enregistrant à Vif; JAUMES Jean, Homme d'équipe à Montpellier; JOURDAIN Frédéric, Homme d'équipe à Modane; M<sup>me</sup> JUBAN Léonie, Préposée aux travaux manuels à Lyon-Perrache-1; MM. LANORE Pierre, Homme d'équipe à Livron; LAPIDIO César, Homme d'équipe à Marseille-Saint-Charles; LEICK Eugène, Homme d'équipe à Gien; LELARGE Henri, Homme d'équipe à Paris; LOUAT Etienne, Facteur enregistrant à Estivareilles; MALIGNON Louis, Facteur enregistrant à La Levade-d'Ardeche-Prades; M<sup>me</sup> MARTIN Marie, Journalière à Langogne; M. MASSON Marius, Facteur enregistrant à Brioude; M<sup>me</sup> MAZAUDIER Marie, Factrice aux écritures à Clermont-Ferrand; MM. MENDES, OSSON, Commis à Marseille-Saint-Charles; MICHEL Vincent, Homme d'équipe à Valence; MOLLARD Emile, Contrôleur de gare à Lyon-Perrache; MOMBEL Joseph, Factrice mixte à Graveson-Maillane; M<sup>me</sup> MONTARON Philomène, Factrice aux écritures (saisonnière) à Nice; MM. MOUTON Ferdinand, Homme d'équipe à Saint-Raphaël-Valescure; MURACCIOLI Jean, Receveur à Marseille-Saint-Charles; NOIRET Robert, Commis de 1<sup>re</sup> classe à Lyon-Perrache-1; PANAFIEU Adrien, Vagonnier à Langogne; PASCAL Etienne, Facteur mixte à Bandol; PASQUIER François, Homme d'équipe à Riom; PAUGHARD François, Brigadier-Chef à Montceau-les-Mines; PELLEGRIN Marius, Chef de gare de 5<sup>e</sup> classe à La Brillanne-Oraison; PEROUSSET Claude, Homme d'équipe à Mâcon; PETITJEAN Philippe, Facteur enregistrant à Tannay-Châtillon; PIGERON Paul, Homme d'équipe à Lyon-Brotteaux; PRESSE Emile, Homme d'équipe à Nevers; RAFFIN Jean, Contrôleur de gare à Bourg; RAMOUSSE François, Homme d'équipe à Roanne; RENAUD Claude, Homme d'équipe à Cercy-la-Tour; ROMIEU Emile, Commis à Gap; ROTTOT Georges, Ma-

noœuvre aux Laumes-Alésia; ROUGERON Gilbert, Vagonnier à Pont-de-Dore; ROUX Paul, Brigadier de manœuvres à Montpellier; SANCELME Camille, Employé principal à Paris; SASSI Adrien, Homme d'équipe à l'essai à Breil; SPAGNOU Auguste, Brigadier à Nice-Ville; TEYSSIER Joseph, Homme d'équipe à Vémissteux; THOMAS Charles, Facteur aux écritures à Lunel; TOUCAS Joseph, Facteur aux écritures à Lyon-Brotteaux; TRUC Paul, Receveur de 1<sup>re</sup> classe à Marseille-Saint-Charles; VIELZEUF Aimé, Surveillant des trains à Nîmes; VIGNE Jean, Sous-Chef de manutention à Barbentane; VIGNE Marcel, Facteur aux écritures à Marseille-Saint-Charles; VIGNE Roger, Homme d'équipe à Ners; VINOT Fernand, Receveur à Laroche-Migennes.

*Matériel et Traction.* — MM. BERTHIER, Employé à Paris; BOUCHUT Antoine, Manœuvre à Saint-Etienne; BRIOT Claude, Visiteur à Lyon-Guillotière; CAPPI Célestin, Manœuvre à Besançon; CLÉMENT-DEMANGE Roger, Manœuvre à Paris-Entrelien; CRETIN Camille, Sous-Chef visiteur à Lyon-Perrache; DOIZE Albert, Manœuvre à Nevers; DURON Elie, Journalier-Manœuvre à Bellegarde; FOUCHER Bernard, Manœuvre à Conflans; GERMAIN Roger, Manœuvre à Melun; GILBERT Julien, Sous-Chef de brigade de manœuvres à Marseille; LAYAT Jean, Manœuvre à Annemasse; MAILLOT Pierre, Manœuvre à Dôle; MARTIN Célestin, Manœuvre à Grenoble; MOURIER Emile, Mécanicien de route à Sommières; M<sup>lle</sup> NEYTON Louise, femme Manœuvre à Grenoble; MM. PERRET Joseph, Manœuvre à Saint-Etienne; POCHIER Alphonse, Manœuvre à Mouchard; RABATEL Auguste, Manœuvre à Grenoble; ROBERT Louis, Manœuvre à Valence; ROBERT Michel, Employé à Paris; ROBIN Jean, Manœuvre à Andelot; ROCHE Paul, Manœuvre à Badan; ROSSIGNOL Louis, Aide-Ouvrier à Villeneuve-voitures; ROUSSEAU Louis, Aide-Ouvrier à Paris; SCEAU Lucien, Manœuvre à Evian-les-Bains; SIMON Lazare, Manœuvre à Autun; SPINDLER Constant, Manœuvre à Saint-Etienne; TRIPIER-MONDANCIN Pierre, Manœuvre à Saint-André-le-Gaz; TROIN Albert, Sous-Chef visiteur à Lyon-Perrache; TUFFERY Jules, Manœuvre spécialisé à La Blancarde; ULYSSE Jean, Manœuvre à Paris-Entrelien; VALLETTE Pierre, Manœuvre à Mâcon-Entrelien.

*Voie.* — MM. BAUDRU Joseph, Chef de canton à Nîmes; COLIN Eugène, Cantonnier principal à Nemours-Saint-Pierre; FOURNET-FAYARD Jean, Chef de canton à Noirétain; ISNARD André, Cantonnier à Cannes; JARLIER Lucien, Cantonnier à Villeneuve-Saint-Georges; M<sup>me</sup> Veuve THIERCELIN Marc, Garde-barrières à Vulaines-sur-Seine; M. VASSE François, Sous-Chef de canton à Tarascon.

*Algérie.* — MM. BLASCOT Joseph, Ouvrier aux Ateliers du Sidi-bel-Abbes; BOUKABZA Emile, Manœuvre à Alger; HUERTAS Joseph, Sous-Chef lampiste au dépôt d'Oran; JAUBERT Toussaint, Brigadier-Chef à Oujda; RICHARTE José, Sous-Chef de brigade de manœuvres à Oran; VERGIER Fortuné, Vagonnier à Blida.

# LA LOCOMOTIVE 241-B-1 A TRÈS HAUTE PRESSION DE LA COMPAGNIE P. L. M.

par M. PARMANTIER, Ingénieur en Chef adjoint du Matériel.

## PRÉAMBULE

L'augmentation du timbre de la chaudière d'une locomotive permet non seulement d'accroître la puissance de la machine à égalité de volume des cylindres, mais aussi de diminuer la consommation de combustible à égalité de puissance.

Cette amélioration du rendement est d'autant plus importante que l'élévation du timbre est elle-même plus élevée. Nous donnerons une idée des résultats qu'on peut obtenir en disant que l'utilisation de vapeur à 20 kg/cm<sup>2</sup> au lieu de 16 kg/cm<sup>2</sup> doit, théoriquement, procurer une économie de l'ordre de 7 %; si on emploie de la vapeur à 60 kg/cm<sup>2</sup>, l'économie doit passer à 30 %.

On conçoit ainsi tout l'intérêt qu'il y a à avoir des chaudières timbrées aux pressions les plus élevées. Mais quelles peuvent être ces pressions ?

La chaudière normale de locomotive est une *chaudière avec tubes à fumée* dont le mode de construction ne permet guère de dépasser 20 kg/cm<sup>2</sup> (1).

Pour des pressions beaucoup plus grandes, il faut délibérément abandonner le type habituel et prendre la *chaudière à tubes d'eau*, d'un usage courant dans les installations fixes et à bord des bateaux.

Le problème présente, toutefois, sur les locomotives une difficulté particulière, du fait que la chaudière est

(1) Sur notre Réseau, les chaudières étaient, jusqu'à ces dernières années, timbrées à 16 kg/cm<sup>2</sup>. A la suite d'essais tout à fait concluants effectués en 1930 avec la locomotive 231-D-141 du dépôt de Laroche, il a été décidé d'adopter, pour toutes les constructions, le timbre de 20 kg/cm<sup>2</sup>. La locomotive 241-C-1 a eu, en conséquence, sa chaudière timbrée à cette dernière pression; il en sera de même pour les chaudières des dix locomotives 151-A en construction aux Etablissements Schneider.

alimentée par de l'eau brute (eau du tender); les essais effectués jusqu'à ce jour ont montré, en effet, que les tubes s'entartrent rapidement, d'où source permanente de danger.

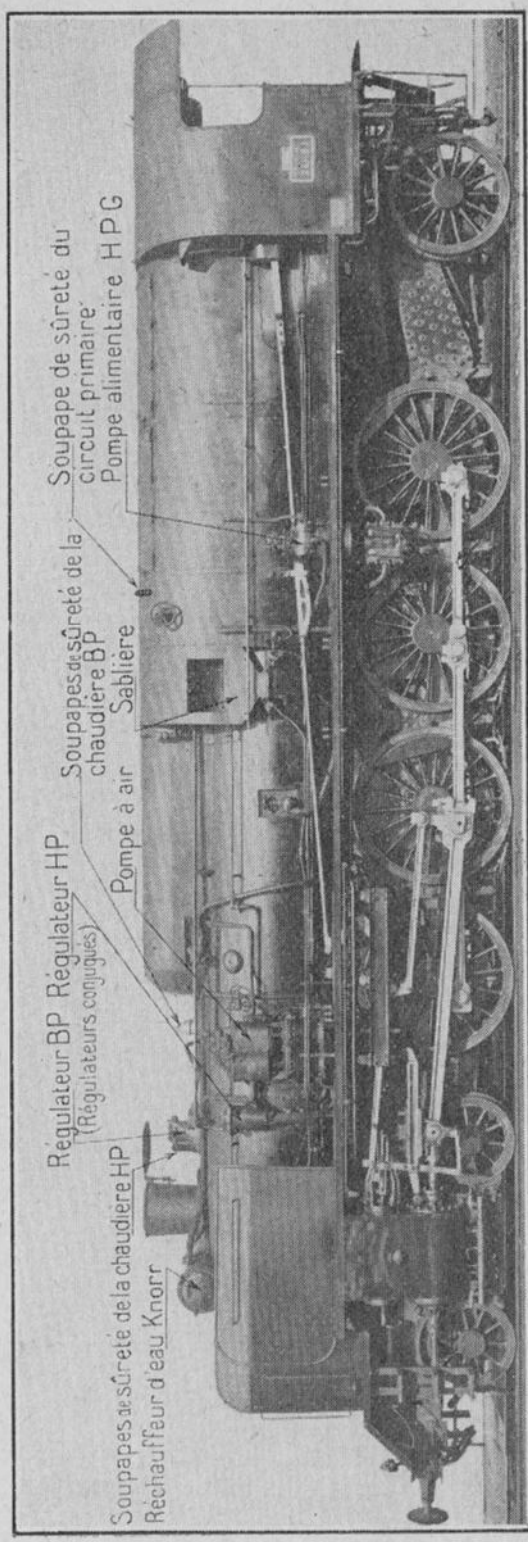
La locomotive à haute pression, système Schmidt, échappe à cette critique, car la chaudière à tubes d'eau dont elle est munie fonctionne en « circuit primaire fermé » sans consommation d'eau, la vapeur produite n'étant utilisée, ainsi que nous le verrons plus loin, que comme agent de transmission de chaleur à l'eau contenue dans un bouilleur. Cette chaudière est alors remplie, une fois pour toutes, d'eau distillée, qui n'est évidemment pas susceptible d'entartre les tubes.

## DESCRIPTION SOMMAIRE DE LA LOCOMOTIVE 241-B-1

La locomotive 241-B-1 à haute pression, système Schmidt, de la Compagnie P. L. M. (fig. 1) est à 4 essieux accouplés à roues de 1,800 m, encadrés entre un bogie AV et un bissel AR. Bogie, essieux accouplés et bissel sont, à quelques détails près, identiques à ceux des locomotives 241-A dont notre Compagnie a 145 exemplaires en service ou en construction; ils sont aussi disposés de la même façon.

Le poids à vide de la machine est de 106 t, alors que le poids à vide des 241-A est de 102,3 t.

La nouvelle locomotive ne diffère, en somme, des autres 241-A que par l'appareil évaporatoire, et, également, par les diamètres des cylindres HP et BP qui ne pouvaient être les mêmes, attendu que les pressions d'utilisation de la vapeur sont différentes tant dans les cylindres HP que dans les cylindres BP.



Soupapes de sûreté de la chaudière HP  
Régulateur BP (Régulateurs conjugués)  
Pompe à air  
Sablrière  
Sous-pape de sûreté de la chaudière BP  
Pompe alimentaire HPG

Fig. 1. — Locomotive 241-B-1 à haute pression.

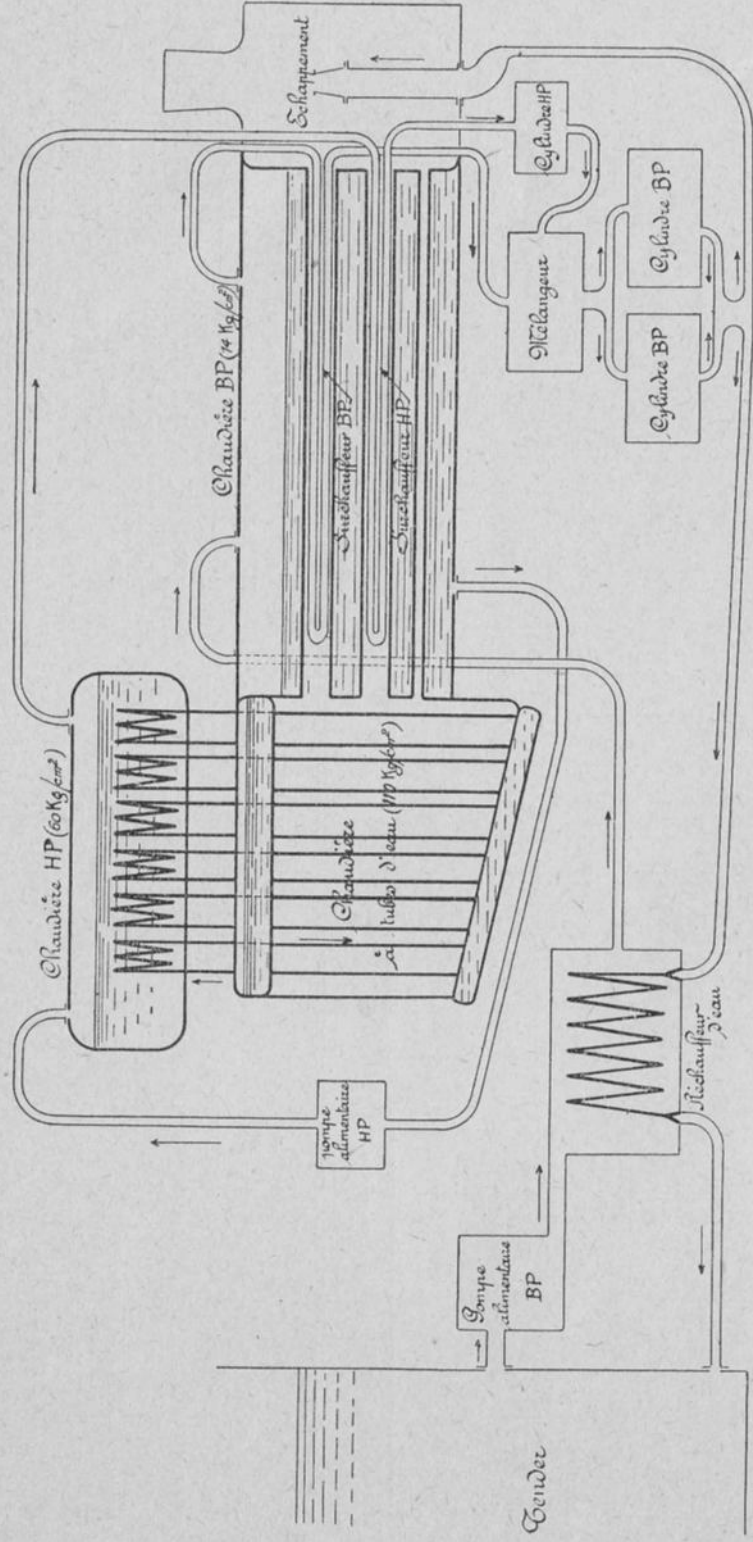


Fig. 2. — Schéma de la coupe longitudinale.

L'appareil évaporatoire est formé de trois éléments distincts (fig. 2 et 3) :

1° Une chaudière à tubes d'eau du type dit « à circuit primaire fermé » (110 kg/cm<sup>2</sup>).

Cette chaudière forme foyer et comporte essentiellement des tubes verticaux débouchant, d'une part, dans le cadre du bas de foyer qui est creux, et, d'autre part, dans deux collecteurs supérieurs horizontaux.

Certains tubes de retour d'eau sont constitués, sur une partie de leur parcours, par des serpentins placés à l'intérieur de la deuxième chaudière;

2° Une chaudière à haute pression (60 kg/cm<sup>2</sup>) constituée par un bouilleur placé au-dessus de la première chaudière et chauffé par les serpentins dont il vient d'être question;

3° Une chaudière à basse pression (14 kg/cm<sup>2</sup>) constituée par un corps cylindrique avec tubes à fumée, identique à celui des locomotives ordinaires.

La vapeur produite dans les tubes générateurs de la chaudière à tubes d'eau, qui est à une pression de 100 à 110 kg/cm<sup>2</sup>, circule dans les serpentins placés dans la chaudière à haute pression et cède sa chaleur de vaporisation à l'eau contenue dans cette chaudière. Elle revient ensuite à l'état liquide au cadre du bas de foyer et le même cycle recommence. La chaudière à tubes d'eau fonctionne ainsi en « circuit fermé » sans aucune consommation d'eau.

La vapeur à 60 kg/cm<sup>2</sup>, formée dans la chaudière à haute pression, est envoyée dans les cylindres HP, après avoir traversé des éléments surchauffeurs placés dans les tubes inférieurs de la chaudière à basse pression.

La vapeur à 14 kg/cm<sup>2</sup> formée dans la chaudière à basse pression, est envoyée aux cylindres BP, après avoir traversé des éléments surchauffeurs placés dans les tubes supérieurs de la chaudière à basse pression et s'être ensuite mélangée dans deux « mélangeurs » avec la vapeur d'échappement des cylindres HP.

La chaudière à tubes

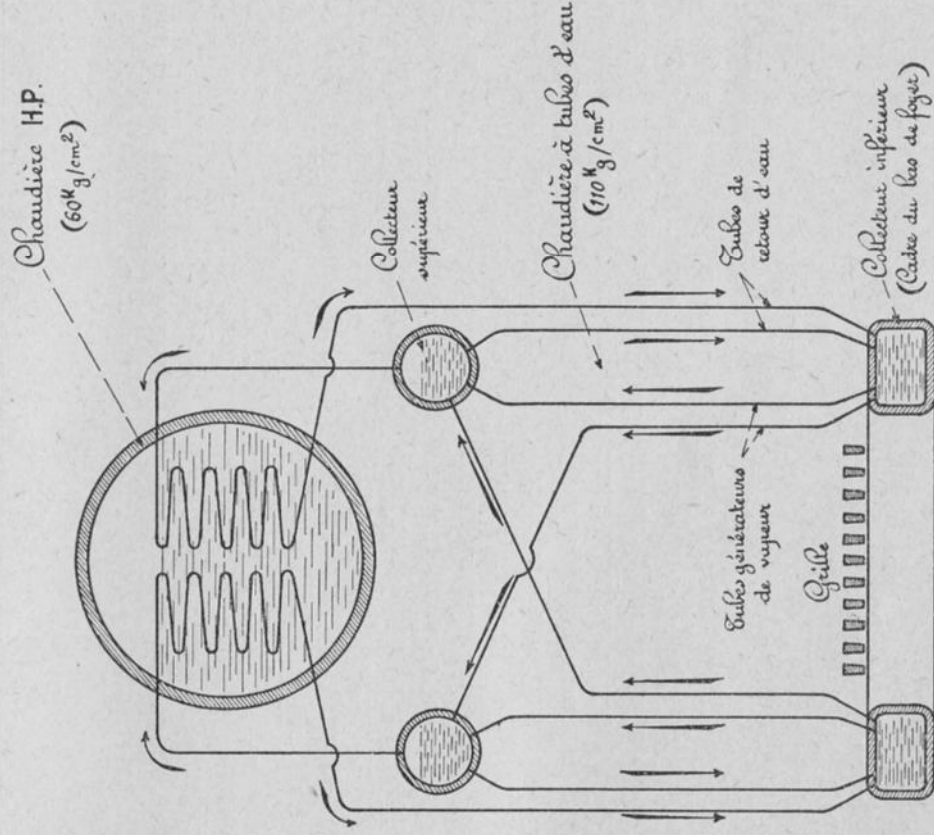


Fig. 3. — Schéma de la coupe transversale par le foyer.

d'eau, qui fonctionne en « circuit fermé » est remplie d'eau distillée.

La chaudière HP est alimentée par de l'eau prise à la chaudière BP, et la chaudière BP est alimentée par l'eau du tender, après réchauffage par la vapeur d'échappement des cylindres.

Dans ces conditions le tartre se dépose seulement dans

la chaudière BP qui est timbrée à 14 kg/cm<sup>2</sup>, exactement comme cela se produit dans le corps cylindrique de nos chaudières actuelles, c'est-à-dire sans donner lieu à inconvénients.

On trouvera ci-dessous les dimensions principales de la locomotive 241-B-1 comparées à celles des locomotives 241-A.

	Loc. 241-A	Loc. 241-B-1		Loc. 241-A	Loc. 241-B-1
Surface de grille .....	5 m <sup>2</sup>	3,89 m <sup>2</sup>	Longueur des bielles motrices....	HP 1,650 m	HP 1,750 m
Surface de chauffe totale .....	246,16 m <sup>2</sup>	189,50 m <sup>2</sup>		BP 1,750 m	BP 3,450 m
Surface de surchauffe .....	86,55 m <sup>2</sup>	HP 47,00 m <sup>2</sup> BP 48,50 m <sup>2</sup>		Admission : Walschaerts.	HP : Renvoi de mouvement.
Timbre.....	16 kg/cm <sup>2</sup>	Circuit primaire : 110 kg/cm <sup>2</sup> Chaudière HP : 60 kg/cm <sup>2</sup> Chaudière BP : 14 kg/cm <sup>2</sup>	Type de la distribution.....	Détente : Walschaerts.	BP : Walschaerts.
Longueur de la machine à l'ex- trémité des tampons.....	16,450 m	16,125 m	Diamètre des tiroirs cylindriques (Détente 0,360m)	Adm. 0,240 m	HP : 0,120 m
Diamètre des roues } 1 <sup>er</sup> et 2 <sup>e</sup> essieux.....	1,010 m	1,010 m		Détente 0,360m	BP : 0,250 m
des } 3 <sup>e</sup> , 4 <sup>e</sup> , 5 <sup>e</sup> et 6 <sup>e</sup> essieux.....	1,800 m	1,800 m		102,260 kg	106 000 kg
roues } 7 <sup>e</sup> essieu.....	1,370 m	1,370 m		1 <sup>er</sup> essieu.....	11 880 kg
Nombre de cylindres .....	HP 2	HP 2		2 <sup>e</sup> essieu.....	11 880 kg
	BP 2	BP 2		3 <sup>e</sup> essieu.....	18 500 kg
Diamètre des cylindres.....	HP 0,510 m	HP 0,240 m		4 <sup>e</sup> essieu.....	18 500 kg
	BP 0,720 m	BP 0,560 m	5 <sup>e</sup> essieu.....	18 500 kg	
Course des pistons .....	HP 0,650 m	HP 0,560 m	6 <sup>e</sup> essieu.....	18 500 kg	
	BP 0,700 m	BP 0,700 m	7 <sup>e</sup> essieu.....	16 650 kg	
			Total.....	114 410 kg	114 470 kg
			Poids adhérent.....	74 000 kg	74 000 kg
			Vitesse maximum.....	110 km/h	110 km/h

### ESSAIS EFFECTUÉS ET RÉSULTATS OBTENUS

La locomotive 241-B-1 fut livrée par les Établissements Henschel à la Compagnie P. L. M. en juin 1930. Après une légère mise au point, elle fut lancée sur la ligne, où elle assura jusqu'en juin 1931 la remorque des trains rapides entre Laroche et Dijon, au même titre et aussi bien que les locomotives 241-A.

La conduite de la locomotive est facile, un peu plus compliquée toutefois que celle d'une locomotive ordinaire. Une difficulté résulte notamment de la présence d'une soupape de sûreté sur le circuit primaire et du fait que, contrairement aux prévisions du constructeur, la pression dans le circuit peut dépasser le timbre (110 kg/cm<sup>2</sup>); le chauffeur doit alors porter en permanence son attention sur le manomètre du circuit primaire et agir, le cas échéant, sur la porte du foyer ou sur les trappes du cendrier de façon à éviter tout dépassement du timbre. Cette dernière difficulté est toutefois inhérente à la seule locomotive d'essai 241-B-1, et, en cas de constructions ultérieures, on pourrait la

faire disparaître en calculant le circuit de façon à pouvoir le timbrer à une pression de l'ordre de 150 kg/cm<sup>2</sup>.

Après une année de service courant, au cours de laquelle on put s'assurer que l'appareil évaporatoire ne donnait lieu à aucun incident (parcours effectué : 36 000 km), on décida de faire des essais méthodiques, avec wagon dynamomètre et machines-freins.

Les relevés effectués de juillet à août 1931 ont montré que la locomotive à haute pression 241-B-1 est au moins aussi puissante qu'une locomotive 241-A et qu'à égalité de charge remorquée à la même vitesse, elle consomme 20 % de combustible en moins.

Ce sont là des résultats tout à fait intéressants.

Nous ferons remarquer, en terminant, que c'est justement la diminution de 20 % escomptée sur la consommation de combustible qui a fait adopter pour la locomotive 241-B-1 une surface de grille inférieure d'environ 20 % à celle des locomotives 241-A (3,89 m<sup>2</sup> au lieu de 5 m<sup>2</sup>).



# UNE BELLE ŒUVRE SUR LE RÉSEAU ALGÉRIEN P. L. M.

## “ LE PETIT CHEMINOT P. L. M. A LA MONTAGNE ”

par M. Léon ADOUE, *Chef de bureau en retraite.*

Le Réseau P. L. M. Algérien dessert notamment les régions fertiles et pittoresques qui s'étendent d'Oran à la frontière du Maroc.

Sur ce parcours, se trouvent les sites admirables qui tentèrent les Romains pour leur Pomaria et les Berbères pour cette Tlemcen dont ils firent une des perles du Maghreb.

Tlemcen est un bijou de souvenirs historiques et d'harmonies naturelles.

Pouvait-on mieux trouver pour une colonie de vacances ? Il n'y avait qu'à monter très haut vers l'air pur et les vues magnifiques.

C'est ainsi que monta la section oranaise du « Petit Cheminot P. L. M. à la Montagne » pour atteindre un lieu dénommé Zarifelt, très accueillant par ses chênes-lièges, ses sources d'eau claire et ses horizons bleus.

Il m'a été donné de passer quelques heures agréables dans ce camp, situé à 1 200 m d'altitude, et d'où l'on aperçoit, dans leurs couleurs chatoyantes, les plaines d'Hennaya, de la Tafna et de l'Isser.

Mais, avant de vous entretenir de ce séjour, il est juste que je rende un tribut d'admiration et de reconnaissance aux fondateurs et aux administrateurs de la Société dont dépend la colonie qui nous occupe.

..

La création de l'œuvre du « Petit cheminot P. L. M. à la Montagne » est due à l'initiative de M. Jourdain, Directeur du Réseau Algérien P. L. M.

Il a voulu procurer aux enfants des cheminots, souvent anémiés par les fièvres et les rigueurs du climat, la possibilité de refaire leurs forces dans une cure d'altitude et d'exercices physiques.

C'est en 1924 qu'il établit les statuts devant régir la nouvelle Société et qu'il fit élire le premier Conseil d'administration, à la tête duquel fut placé le philanthrope algé-

rien si connu, M. Aymes, propriétaire-viticulteur et membre du Conseil supérieur des Chemins de fer. M. Jourdain ne conserva pour lui que les fonctions de Secrétaire Général.

La Société se composait de membres actifs, honoraires, bienfaiteurs et fondateurs.

On devait envoyer tous les ans en villégiature, du 15 juillet au 15 septembre, un certain nombre de garçons et de filles âgés de 7 ans au moins et de 13 ans au plus.

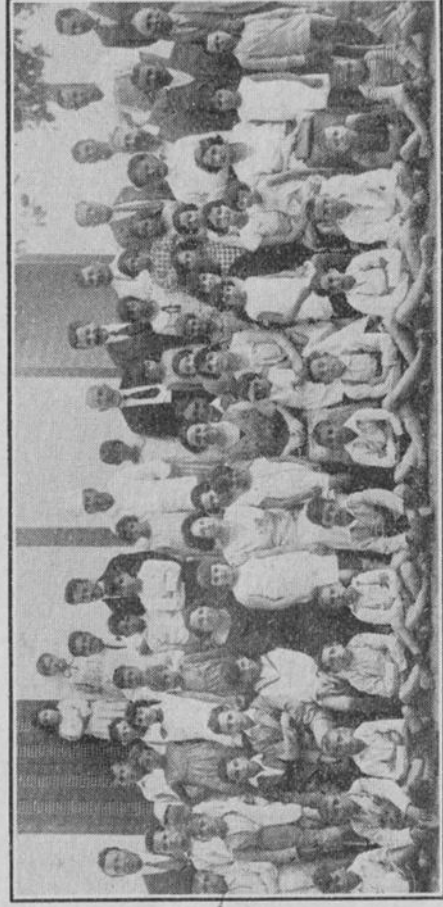
Le premier essai fut tenté à Lodi, pour le département d'Alger; il donna des résultats si satisfaisants qu'il fut permis d'envisager la création d'un nouveau centre dans le département d'Oran.

De cette décision naquit Zarifelt, dont je veux aujourd'hui tout spécialement vous parler.

..

La colonie de Zarifelt eut des débuts très modestes. La Société n'était pas riche. On eut recours à l'Autorité militaire pour l'installation d'un camp de fortune.

Cl. Jouve, Tlemcen.



*Bienfaiteurs et dirigeants de l'œuvre au milieu des " Petits Cheminots " .*

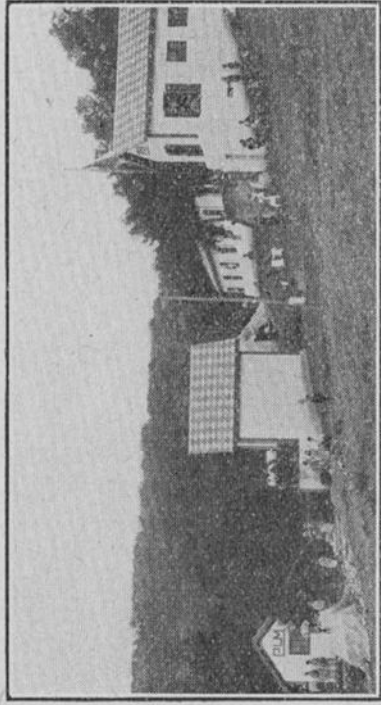
Les jeunes cheminots durent vivre sous la tente. Bien nourris et bien récréés, ils y dormirent comme dans un palais.

Mais la tente n'est qu'un abri précaire. Bientôt, les cotisations aidant et les Pouvoirs Publics s'intéressant aux petits cheminots, il fut possible de rêver aux premiers murs et aux premiers toits.

Aujourd'hui, le rêve est devenu réalité et je vais vous décrire le Zarifelt tout à fait prospère qu'il m'a été donné d'admirer en compagnie de M. Villeret, le sympathique Inspecteur Principal P. L. M., Secrétaire de l'œuvre pour l'Oranie.

Voici d'abord un premier pavillon qui, divisé en deux par une cloison mobile, sert de dortoir aux fillettes et aux garçons. Il peut contenir 55 lits qui sont tous occupés. Un surveillant et une surveillante sont affectés à la garde de ce dortoir.





Cl. Jouve, Tlemcen.

### Colonie de Zarifelt (Tlemcen).

L'administration dispose d'un pavillon où se trouvent la chambre à coucher et le bureau du Directeur. Dans d'autres pavillons sont installées les cuisines et leurs annexes, ainsi que la salle des douches.

Il n'y a pas de réfectoire. L'ombre des grands chênes n'est-elle pas le réfectoire rêvé?

Tous les petits colons sont de cet avis, car ils font le plus grand honneur au menu du « soldat-cuistot ». Ce cuisinier ne s'avise-t-il pas de leur confectionner des pâtisseries succulentes?

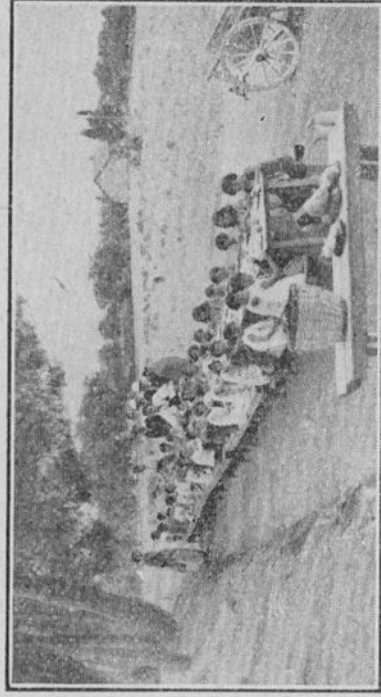
\*\*

Que fait-on de tout ce petit monde durant les longues heures de la journée?

C'est M<sup>me</sup> Jacquot, Chef de gare de Bou-Henni, préposé avec M<sup>me</sup> Jacquot, institutrice, à la direction du camp, qui répond à ma question. Prenez connaissance, me dit-il, de l'emploi du temps et vous constaterez que l'ennui ne peut jamais s'installer dans la colonie.

Je lis, en effet, dans le tableau affiché, que l'on se lève entre 5 et 6 heures; qu'après la toilette, on prend un petit déjeuner; qu'on affecte ensuite deux heures soit à la culture physique, soit à la promenade, soit à des jeux divers. On chante ou l'on joue de 9 à 10 heures. De 10 à 11 heures, les enfants se livrent aux plaisirs de l'hydrothérapie qui prépare au déjeuner, servi à 11 heures. Repos de midi à 15 heures, puis goûter-promenade ou goûter-causerie.

La causerie est souvent faite par les enfants eux-mêmes et surtout par les petites filles qui excellent à narrer un conte de fées. Les petits garçons ne font aucune difficulté pour reconnaître cette supériorité féminine et ils l'ont même consacrée en faisant de la meilleure conteuse une « Miss Zarifelt ».



Le repas en plein air.

Trois fois par semaine, avant le coucher, les enfants sont admis à écouter la T. S. F. ou à assister à une représentation de cinéma.

Ce régime est absolument salubre, car il n'est pas rare de constater chez les petits cheminots, après leur séjour réglementaire de quarante jours à Zarifelt, une augmentation de poids de 2 à 3 kilos.

Les exercices physiques, dont il a été parlé ci-dessus, sont dirigés par un maréchal des logis de cavalerie, mis à la disposition du camp par la subdivision de Tlemcen. J'intercale ici un cliché reproduisant une des scènes de ces exercices physiques.

Le succès de l'œuvre s'affirme tous les jours en Oranie et le meilleur témoignage qu'on puisse en donner résulte de l'effectif de la section, qui comprend aujourd'hui plus de 500 membres honoraires ou bienfaiteurs et plus de 1 000 membres actifs.

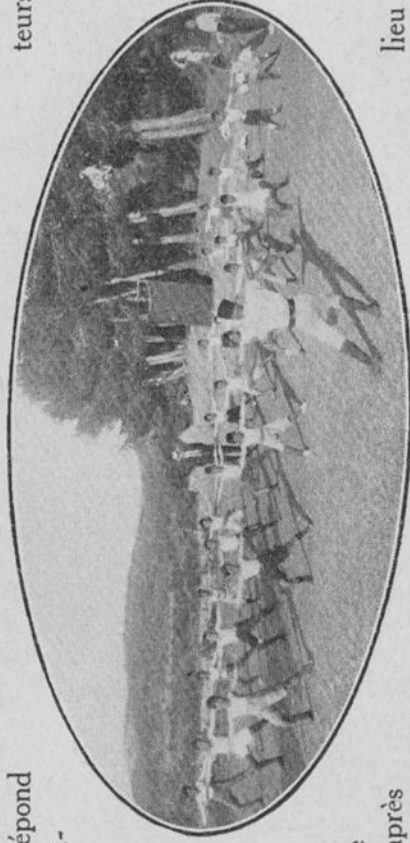
La colonie est visitée tous les ans par M. Jourdain et M<sup>me</sup> Jourdain qui convient à cette visite les Autorités civiles et militaires si sympathiques à l'œuvre.

La visite de 1931 a donné lieu à une photographie reproduite page précédente, où se trouvent réunis les petits cheminots ainsi que les directeurs et bienfaiteurs de l'œuvre.

\*\*

Telles sont les impressions que j'ai rapportées de ma visite à Zarifelt. La colonie est admirablement bien administrée par M. et M<sup>me</sup> Jacquot. Je ne doute pas un instant qu'il ne faille bientôt envisager la construction de nouveaux pavillons.

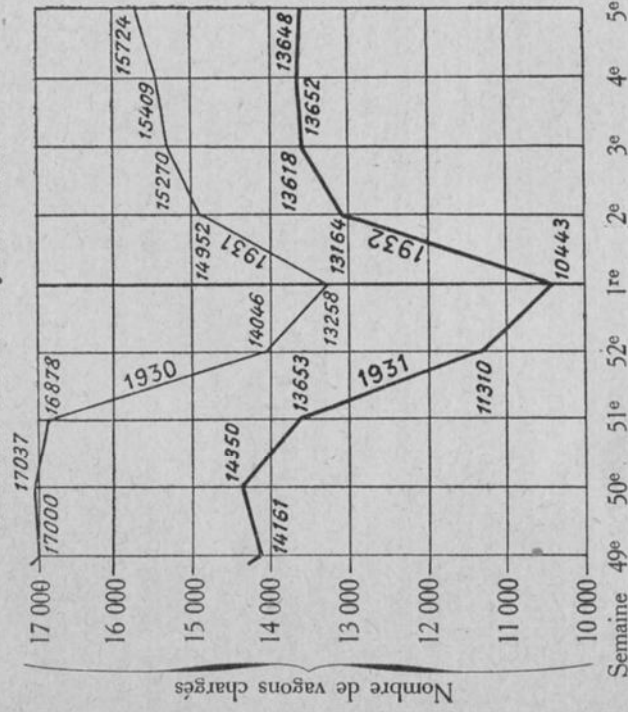
Je remercie M. l'Inspecteur Principal Villeret de m'avoir ménagé le plaisir d'admirer la belle colonie de vacances du « Petit Cheminot P. L. M. », que je serai toujours heureux de voir se développer pour le plus grand bien physique et moral des enfants de nos camarades.



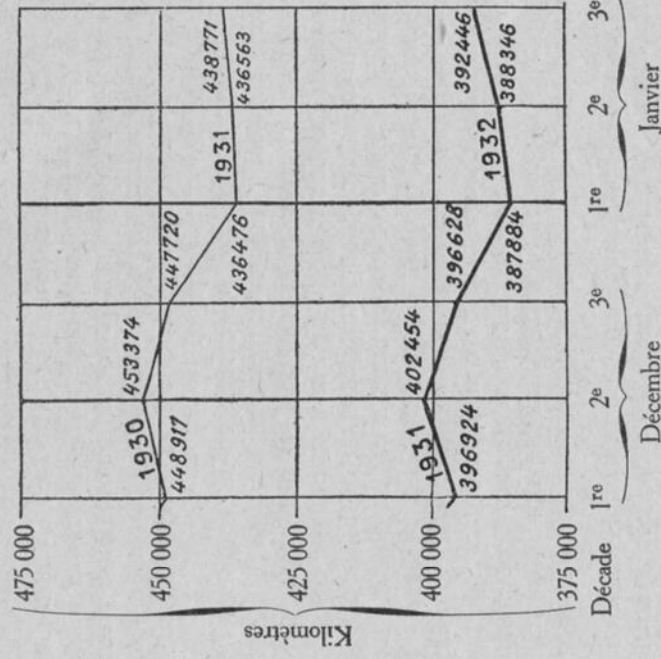
Les exercices physiques.

## Trafic du Réseau P. L. M.

**Nombre moyen journalier de wagons chargés pendant une semaine, du 3 décembre 1931 au 29 janvier 1932.**



**Parcours moyen journalier des locomotives pendant une décade, du 1er décembre 1931 au 31 janvier 1932.**



### Acquisition d'autorails par notre Réseau.

Dans un récent article (1), exposant le problème de l'autorail, le *Bulletin* a publié les conditions du concours ouvert entre les principaux constructeurs, à l'effet d'obtenir les meilleurs types répondant aux besoins de notre exploitation.

Les résultats du concours sont maintenant connus; ils ont été envoyés à l'Administration supérieure qui a donné à notre Compagnie l'autorisation de commander divers autorails dont les projets avaient été retenus au concours. Notre Compagnie va pouvoir ainsi acquérir, en première étape, un effectif de 22 autorails, qui peuvent se ranger en deux groupes suivant leur capacité de transport :

GROUPE I  
(véhicules offrant 40 places assises)

On distingue encore dans ce groupe deux conceptions différentes de types : construction sur le type « chemin de fer », suffisamment allégé bien entendu, en vue d'une exploitation économique, et construction sur le type « automobile ».

**Autorails type « chemin de fer ».** — Se rangent dans cette catégorie :

— 4 autorails « Baudet-Donon-Roussel » dont les caractéristiques principales seront les suivantes : caisse métallique portée par deux essieux dont un seul moteur; poids à vide : 6,5 t, et en charge : 11,7 t; poste de conduite à chaque extrémité; 40 places assises et 20 debout.

— 4 autorails de la Compagnie générale de Constructions, à châssis et caisse entièrement métalliques, portés

par deux essieux tous deux moteurs; d'un poids de 12,2 t à vide et de 17 t en charge, ce type a un seul poste de conduite, mais placé au centre, directement au-dessus du moteur et surélevé de façon à permettre la conduite dans les deux sens; 44 places assises, 20 debout et compartiments à bagages.

— 2 autorails « Delaunay-Belleville » à caisse en duralumin et châssis en acier porté par deux essieux-moteurs; d'un poids de 8 t à vide et de 13 t en charge, ce type n'a qu'un seul poste de conduite et est astreint à la sujétion du « tournage » aux terminus. Mais il est susceptible d'être accouplé par l'arrière avec une unité semblable et peut réaliser ainsi un bloc offrant 100 places et circulant dans les deux sens sans tournage, mais exigeant toutefois la présence d'un agent sur le véhicule d'arrière.

**Autorails type « automobile ».** — Entrent dans cette catégorie :

— 2 autorails de la S. O. M. U. A., à caisse métallique et à châssis automobile porté par deux essieux dont un seul moteur; d'un poids de 6,8 t à vide et de 11 t en charge, ce type n'a qu'un seul poste de conduite à l'avant, mais il est d'un empatement réduit (4,900 m) qui permet le tournage sur plaque.

— 2 autorails de la Compagnie Française de Matériel de Chemins de fer, à châssis automobile porté par deux essieux dont un seul moteur; muni d'une caisse à charpente en bois et pesant au total 11 t à vide et 15,5 t en charge, ce type a deux postes de conduite, ce qui permet d'éviter le tournage.

Ces deux autorails du type « automobile » offrent 40 places assises, 10 debout et un compartiment à bagages.

## REVUE DOCUMENTAIRE

(1) Numéro de janvier 1932, p. 11.

GROUPE II  
(autorails de grande capacité, 60 places assises)

Les types rangés dans ce groupe sont les suivants :

— 4 autorails de la Société des Entreprises Charentaises d'un type voisin de celui déjà expérimenté par le Réseau du Midi; d'un poids de 8 t à vide et de 13 t en charge, ce type a une caisse en duralumin et un châssis monté sur un bogie à l'avant et un essieu porteur à l'arrière; il est à un seul sens de marche et comme il a 10,800 m d'empattement, son « tournage » exige soit une grande plaque, soit le soulèvement de l'arrière sur un chariot avec chemin de roulement spécial (le bogie avant étant placé sur plaque ordinaire); 61 places assises, quelques places debout et vaste compartiment à bagages.

— 2 autorails « Renault » à caisse profilée en métal léger reposant sur deux bogies à trois essieux (deux moteurs commandant chacun un essieu de l'un des bogies); d'un poids de 10 t à vide et de 16 t en charge, ce type comporte, au milieu de sa longueur, un poste de conduite surélevé permettant la marche dans les deux sens; 58 places assises, 10 places debout et deux compartiments à bagages.

— 2 autorails « Actéries du Nord » à caisse métallique portée par deux bogies dont un seul moteur; d'un poids total de 18 t à vide et de 24 t en charge, ce type présente deux postes de conduite permettant d'éviter le tournage; 56 places assises, 20 debout et vaste compartiment à bagages.

Ces 22 unités commandées par notre Compagnie et dont la construction va demander quelques mois, donneront lieu à une expérimentation approfondie qui portera sur diverses petites lignes secondaires ainsi que sur certains tronçons à trafic moyen.

En autorisant leur acquisition fin janvier dernier, le Ministre a invité notre Compagnie à lui soumettre, dans un délai de deux mois, un programme provisoire d'exploitation des lignes sur lesquelles ces autorails seront mis en service.

Le *Bulletin* ne manquera pas de revenir sur cette intéressante question.

### Solidité des voitures métalliques.

La confiance que peut inspirer aux voyageurs, au point de vue de leur sécurité, le matériel métallique de nos grands trains vient d'être, une fois de plus, mise à l'épreuve dans le déraillement du train rapide 6 provoqué par l'attentat criminel du 14 février dernier. Alors que ce train — *entièrement composé de voitures métalliques* — approchait de Marseille, trois des voitures de tête ont été renversées sur un talus d'environ 7 m de hauteur formant le remblai de la voie et l'une d'elles a même été projetée au pied de ce talus.

Sur les 57 voyageurs occupant les voitures déraillées, il n'a été relevé, en dehors de quelques contusions sans gravité, aucune blessure grave et cette constatation est d'autant plus intéressante que le déraillement s'était produit à une vitesse d'environ 90 km/h.

C'est grâce à la solidité du matériel, résultant des progrès accomplis dans ces dernières années par la technique des chemins de fer qu'on n'a pas eu à déplorer de nombreuses victimes dans cet accident.

Actuellement on ne construit plus, pour nos grands trains, que des voitures du type métallique, dont on sait que les faces latérales concourent à la résistance avec le châssis et le pavillon (1).

(1) On pourra se reporter utilement aux articles parus dans les numéros d'octobre 1925, février 1927 et décembre 1927 de la *Revue Générale des Chemins de fer*.

De ce fait « la caisse constitue une sorte de tube ayant quatre génératrices renforcées aux arêtes formées par la rencontre des faces avec le plancher et le pavillon ».

En ce qui concerne notre Réseau, il est intéressant de signaler qu'au 31 décembre dernier le parc du matériel roulant comprenait, sur 1 765 voitures à bogies, 601 voitures entièrement métalliques.

Il faut noter également que devant les bons résultats donnés par les voitures métalliques, il avait été décidé de remplacer sur les autres voitures à bogies la charpente en bois par une charpente métallique; à la même date du 31 décembre, 242 voitures étaient déjà modifiées, ce qui donne 843 voitures métalliques ou métallisées, soit près de 50 % du parc pour trains rapides.

### Restrictions apportées à l'emploi du sifflet des locomotives.

Les riverains du chemin de fer se sont souvent plaints des coups de sifflet trop fréquents et trop répétés des locomotives, notamment aux abords des gares situées en pleine ville.

On sait que l'usage du sifflet était réglementé par un article du décret du 11 novembre 1917 sur la police, la sûreté et l'exploitation des chemins de fer.

Dans le but de diminuer les plaintes, il a paru désirable de restreindre l'usage du sifflet, aucun inconvénient ne devant d'ailleurs en résulter au point de vue de l'exploitation.

Sur l'initiative des Réseaux est intervenu, le 2 mai 1930, un décret modifiant celui du 11 novembre 1917 et qui définit la nouvelle réglementation du sifflet applicable depuis le 15 décembre 1931. Aujourd'hui, le mécanicien n'est plus tenu d'annoncer que *dans les manœuvres* (2) chaque mouvement de sa machine par un coup de sifflet avant l'ouverture du régulateur.

D'une façon générale, les cas dans lesquels l'emploi du sifflet est obligatoire sont prévus par l'article 161 du Règlement général d'Exploitation, dont les ancien et nouveau textes sont reproduits ci-dessous (3).

#### ANCIEN TEXTE

Art. 161. — Avant la mise en marche, à l'approche des gares, des passages à niveau en courbe, ainsi que des autres passages à niveau et bifurcations désignés par le Ministre des Travaux publics, à l'entrée et à la sortie des tranchées en courbe et des souterrains, le mécanicien doit faire jouer le sifflet pour avertir de l'approche du train.

Il siffle au moment où il dépasse un disque rouge s'adressant à la voie qu'il parcourt, afin que le poste protégé par ce signal puisse le manœuvrer sans retard.

Il se sert également du sifflet comme moyen d'avertissement, toutes les fois que la voie ne lui paraît pas complètement libre et quand il croise un autre train ou machine.

#### NOUVEAU TEXTE

Art. 161. — Avant la mise en marche des trains transportant des troupes, des trains conduits par plusieurs machines et des trains de machines, à l'approche des gares, pour les trains ne devant pas y marquer l'arrêt, à l'approche des passages à niveau en courbe, à l'entrée et à la sortie des tranchées en courbe, à l'entrée des souterrains, le mécanicien doit faire jouer le sifflet pour avertir de l'approche du train.

Il siffle au moment où il va aborder un signal avancé (disque rouge, annunciateur) s'adressant à la voie qu'il parcourt, lorsque ce signal est en position de fermeture.

Il se sert également du sifflet, comme moyen d'avertissement, toutes les fois que la voie ne lui paraît pas complètement libre, quand il croise dans une gare, station à service restreint ou halte un autre train ou machine et lorsqu'il aperçoit des personnes en danger devant ou à proximité de la machine.

(2) Article 150 du Règlement général d'Exploitation.

(3) Les parties modifiées sont en italique dans le nouveau texte.

## A propos de l'acquisition de locomotives articulées pour notre Réseau Algérien.

Le parc du matériel locomoteur de la ligne à voie de 1,05 m de Blida à Djelfa devenait insuffisant du fait du développement du trafic marchandises de cette ligne, résultant notamment de la mise en exploitation des plantations d'alfa et des régions boisées des environs de Djelfa et de Smila.

A la suite d'études pour la recherche du type de locomotive le plus approprié à cette ligne à fortes rampes et à courbes de faible rayon, il fut décidé d'acquérir quatre locomotives articulées « Garratt » 2-4-1+1-4-2, ce type paraissant susceptible de satisfaire aux conditions imposées.

L'accroissement de l'effort de traction ne pouvant être obtenu que par l'augmentation du nombre des

essieux moteurs dont la charge totale sur les rails constitue le poids adhérent, il est indiqué d'avoir le plus grand nombre possible d'essieux moteurs. Or la multiplication des essieux accouplés, malgré la possibilité d'emploi de certains artifices destinés à faciliter l'inscription dans les courbes, se heurte à des difficultés croissantes. Dans

la circonstance, avec les nombreuses courbes à faible rayon (125 m) de la ligne considérée, il eût fallu se contenter de machines à quatre essieux accouplés qui, sur les rampes de 25 mm, n'eussent permis de remorquer que 190 t à 15 km/h (1). Avec ces machines, l'augmentation de puissance eût été insuffisante, quelque désir qu'on eût d'utiliser des machines rigides, en raison de leur entretien plus facile (2).

Par contre, avec des locomotives articulées, il est possible de remorquer des trains de 400 t à près de 20 km/h sur cette même rampe de 25 mm.

Cette puissance étant suffisante et les progrès de la technique permettant aujourd'hui la construction de locomotives articulées se comportant bien en service, on a été ainsi conduit à opter pour des locomotives de ce genre.

Si l'idée de la locomotive articulée est ancienne, puisque son origine remonte à 1832, le type « Garratt » ne date que de 1909. Cette locomotive est constituée par un châssis

(1) Les machines 2-3-0 actuellement utilisées remorquent dans les mêmes conditions 146 t.

(2) Du fait notamment de la non-existence de joints de vapeur articulés.

rigide supportant la chaudière et la cabine, qui s'appuie sur les extrémités intérieures de deux trucks moteurs formant bogies (fig. 1).

Les trucks constituent chacun une machine distincte, avec train de roues, cylindres et mouvement de distribution. De plus, ils sont munis des appareils de choc et de traction et portent les approvisionnement.

Ce dispositif, qui enlève complètement les trains de roues et le mécanisme de dessous la chaudière, affranchit celle-ci des conditions restrictives habituelles. On peut avoir ainsi une chaudière courte qui a l'avantage, pour une même surface de chauffe, d'être plus puissante car, au point de vue de la vaporisation, l'efficacité des tubes diminue rapidement quand leur longueur augmente.

L'inscription dans les courbes se fait facilement (fig. 2).

Les cylindres sont placés aux extrémités extérieures des trucks. La visibilité de la cabine du mécanicien est toujours bonne, quel que soit le sens de marche, du fait de la faible longueur du corps cylindrique (voir fig. 3 la première locomotive récemment livrée).

Il convient encore à ce sujet de rappeler, ainsi que l'annonçait M. Jourdain, Directeur de notre Réseau Algérien (3), qu'un autre modèle de « Garratt » est actuellement

en construction, non plus destiné au Réseau à voie étroite, mais à celui à voie normale où il doit assurer la remorque des express, pouvoir atteindre la vitesse de 105 km/h et circuler sans difficulté à 50 km/h dans des courbes de 200 m de rayon.

Ci-après les caractéristiques principales de ces locomotives :

Voie .....	2-4-1+1-4-2	étroite	16	normale	16
Chaudière	timbre.....	kg/cm <sup>2</sup>	189,27	287,00	287,00
	surface de chauffe...	m <sup>2</sup>	35,74	69,00	69,00
	surface de surchauffe .	m <sup>2</sup>	4,06	5,07	5,07
Cylindres	nombre.....		4	4	4
	dimensions.....	mm	419×559	490×660	490×660
Diamètre des roues motrices.....	m		1,092	1,800	1,800
	total en ordre de marche..	t	143	192	192
Poids	adhérent .....	t	92	102	102
	Vitesse maximum.....	km/h	65	105	105
Empattement total.....	m		21,945	26,510	26,510

G. BOURQUIN.

(3) Voir le numéro spécial du Centenaire, Bulletin P. L. M. de mai 1930, p. 76.

(4) Il s'agit des chiffres du projet.

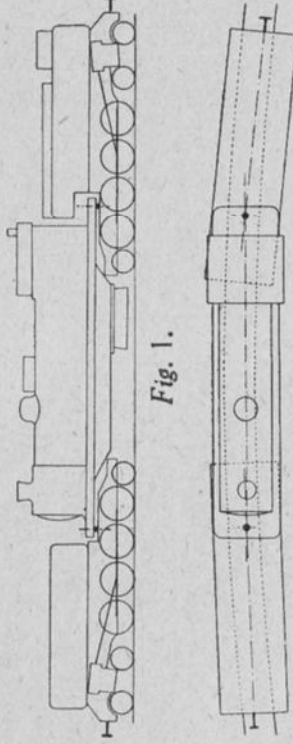


Fig. 1.

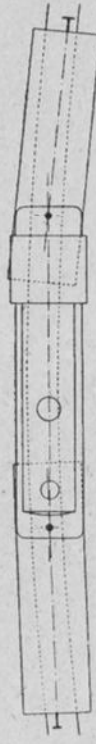


Fig. 2.

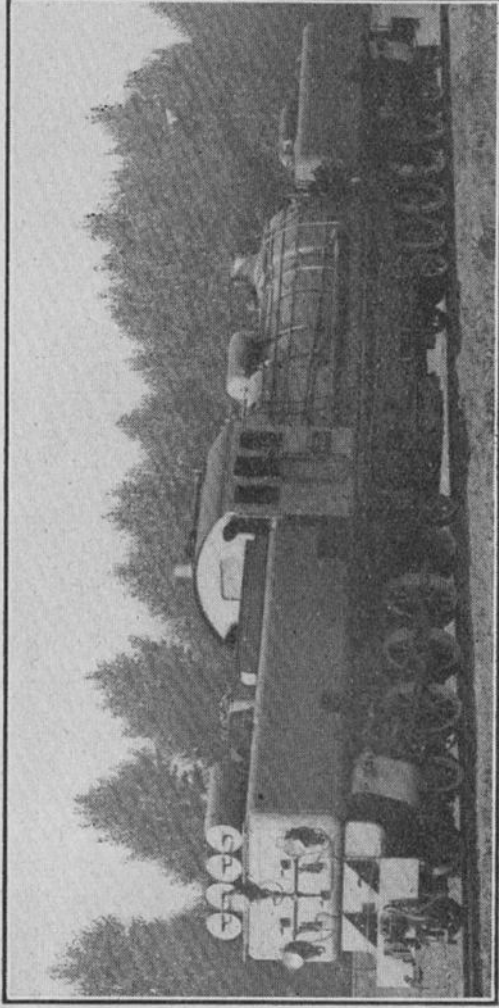


Fig. 3.

### La nouvelle trompe de chantier.

Les Réseaux français, préoccupés de renforcer encore la sécurité du personnel des brigades préposées à l'entretien des voies, ont procédé à des essais portant sur de nombreux

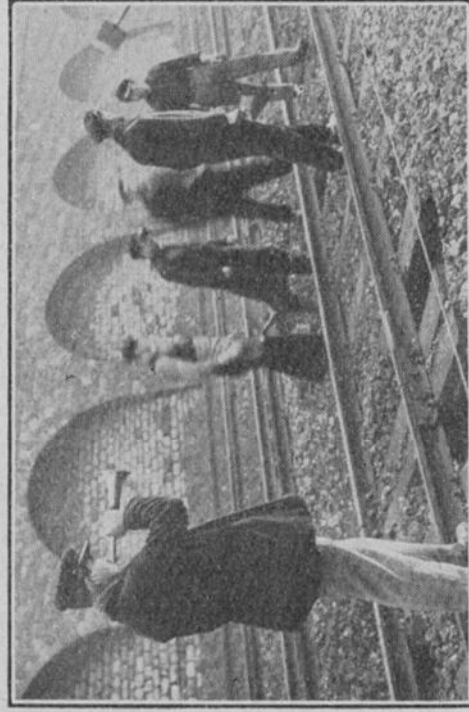


Fig. 4.

modèles de cornes, cornets, trompes et sifflets d'avertissement, sans négliger les modèles étrangers. La meilleure portée et le son couvrant le mieux les bruits du chantier, ou, à proximité des gares, celui des manœuvres, ont été trouvés réunis dans la trompe que l'on voit sur la photographie ci-contre.

Cinq mille trompes de ce type ont déjà remplacé sur notre Réseau des cornes et cornets précédemment employés; la dotation moyenne de chaque brigade est donc déjà supérieure à 3 trompes. Elle va être portée à plus de 4 par un complément de 1 500 nouvelles trompes en cours de fabrication, ce qui suffira pour couvrir tous les besoins.

### Dans nos Cités.

*Aux Laumes-Alésia.* — La Compagnie avait dû procéder, de 1926 à 1928, à une première extension de la cité définitive existant aux Laumes, en construisant 11 nouvelles maisons à 6 logements, dont une réservée pour des Agents dirigeants.

A fin 1928, les cités des Laumes (définitive et provisoire) comportaient ainsi un total de 191 + 66 = 257 logements.

Mais, en prévision du remplacement des chalets de la cité provisoire, il fut décidé de procéder à une deuxième extension de la cité définitive et 10 maisons, comportant

ensemble 57 logements nouveaux, viennent d'être construites (cliché supérieur de la figure 5).

Les logements nouveaux ont été répartis comme suit :

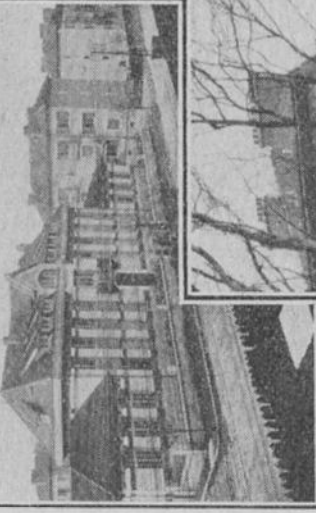
- 1 maison comporte 3 logements de 6 pièces pour Agents supérieurs;
- 1 maison comporte 6 logements de 5 pièces pour Agents dirigeants;
- 8 maisons comportent 6 logements de 4 pièces pour Agents subalternes;

*A Nevers.* — Le groupement, sur un seul point, de toutes les installations du Service de la Traction, a également conduit la Compagnie à créer une cité pour les Agents de ce Service près du nouveau dépôt, en raison de son éloignement de l'agglomération et de la crise des logements qui persiste encore dans la localité.

Cette cité (centre et partie inférieure de la figure 5) comporte, en première étape, 4 maisons avec un total de 27 logements, construites sur une parcelle de terrain de 18,5 ha située en bordure de la rue de l'Aiguillon, à proximité des installations du nouveau dépôt.

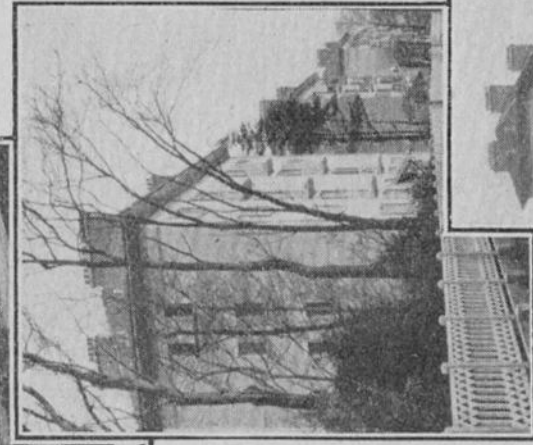
L'affectation de ces maisons est la suivante :

- 1 maison à 3 logements de 6 pièces pour Agents supérieurs;
- 2 maisons à 8 logements de 5 pièces pour Agents dirigeants;
- 1 maison à 8 logements de 4 pièces pour Agents subalternes.



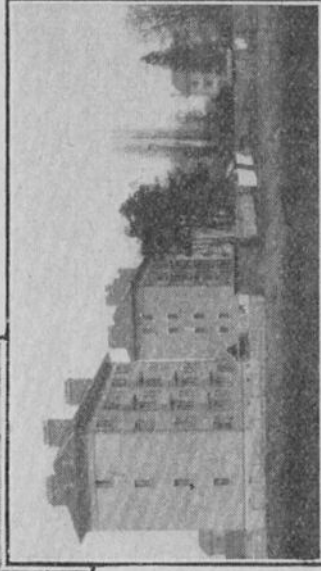
La Maison de France.

On sait qu'un organisme nouveau, destiné à favoriser le tourisme dans notre pays, vient d'ouvrir ses portes à Paris, 101, avenue des Champs-Élysées.



*La Maison de France* — telle est la belle dénomination de cet organisme — est due à l'initiative de l'Office national du Tourisme. Tous les organismes en relation avec le public ont été invités à s'y réunir afin d'éviter aux touristes les longues démarches aux différents points de la capitale. Les Grands Réseaux se devaient, bien entendu, de répondre à cet appel et voici comment fonctionnent les services qu'ils ont installés, depuis le 21 décembre 1931, dans ce luxueux immeuble (fig. 6) :

Au rez-de-chaussée, au centre d'un hall de 47 m sur 36, aux murs revêtus de bois coloniaux, un service de renseignements, assuré par des agents parlant plusieurs langues, permet aux visiteurs d'obtenir des précisions non seulement sur nos stations balnéaires, thermales, climatiques et autres, mais encore sur les nombreuses combinaisons de voyages à tarifs réduits trop souvent ignorées du public.



Cl. Prémery. Nevers.

A côté, une banque comptoir de 22 m de longueur derrière laquelle des agents connaissant également des langues étrangères sont plus spécialement chargés de la vente des billets et de la location des places.

Pour laisser à ce hall tout son cachet, les caissiers à billets, d'un modèle spécial, ont été installés au premier étage; les agents distributeurs sont reliés à leurs collègues du rez-de-chaussée par tube pneumatique et par téléphone. Un voyageur demande-t-il un billet? L'agent établit une demande, la transmet par tube à son collègue du premier étage, le billet est aussitôt renvoyé, toujours par tube, à un caissier unique, qui remet le billet demandé au voyageur sur appel d'un numéro (celui de la demande).

La location des places est assurée par les mêmes agents du rez-de-chaussée en relation par fils téléphoniques directs avec les bureaux de location de tous les Réseaux.

Cette nouvelle formule ne peut manquer d'être appréciée par la clientèle des Chemins de fer, qui par ailleurs

trouvera dans ce même hall les représentants de l'Office national du Tourisme, chargés de donner avec plus de détails des indications sur les stations françaises et les hôtels.

La Maison de France groupe aussi les services des Compagnies de navigation, des Agences de voyages françaises pour l'organisation des voyages à forfait, des Compagnies aériennes, l'Automobile-Club, le Touring-Club, l'Agence Havas, les billets de théâtre, un représentant de la Préfecture de Police pour les passeports, la Maison Michelin avec sa préparation d'itinéraires sur routes et enfin la banque du Crédit national hôtelier pour le change et les chèques en voyage.

Pour mieux séduire encore ses visiteurs, la Maison de France organise des expositions d'art et se propose de donner des films touristiques.

Est-il besoin de conclure que les Agents de notre Réseau, qui ont de si fréquents contacts avec les touristes, ne pourront que s'instruire en venant faire une visite aussi utile qu'agréable à la Maison de France.

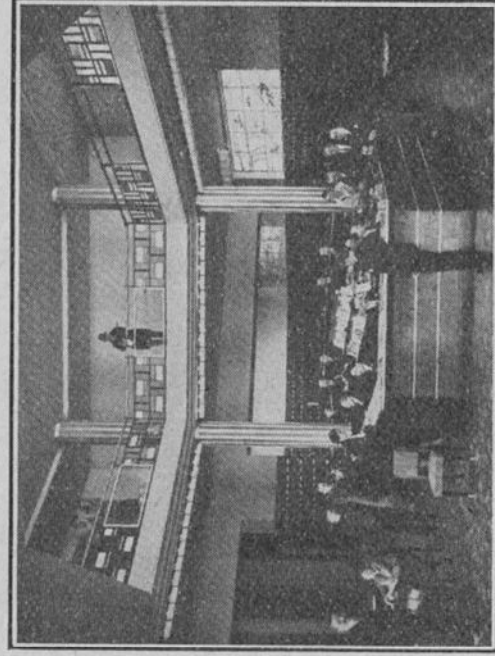
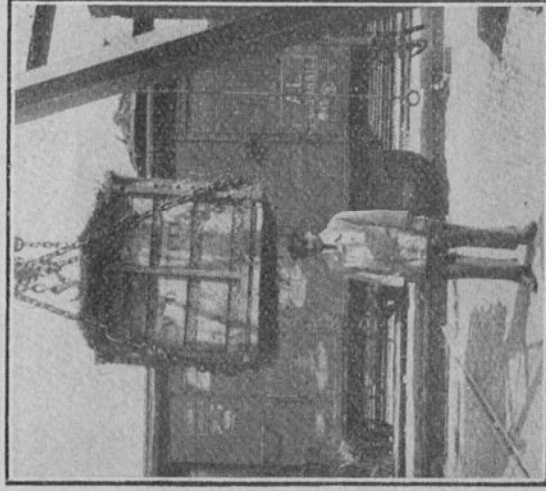


Fig. 6.

## ÉVITONS LES ACCIDENTS

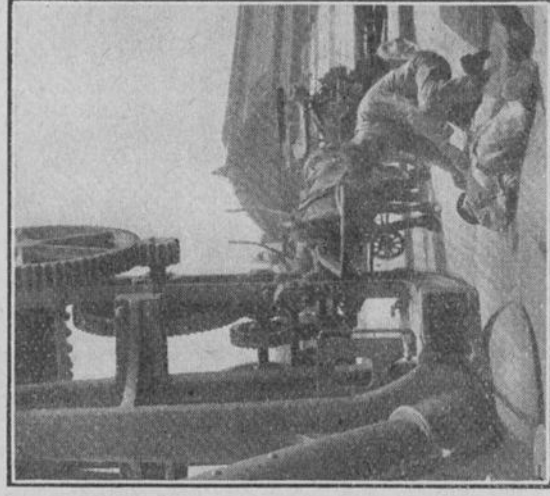
NE PERDEZ JAMAIS DE VUE...



...QU'EN RESTANT  
**SOUS UN FARDEAU,**  
 VOUS RISQUEZ  
 DE VOUS FAIRE ÉCRASER  
 SI UNE RUPTURE DE CHAÎNE  
 SE PRODUIT.

\*\*

...QU'EN VOUS TENANT SANS NÉCESSITÉ  
**PRÈS D'UNE MANIVELLE DE GRUE,**  
 VOUS VOUS EXPOSEZ A UN ACCIDENT GRAVE EN CAS  
 DE BRUSQUE DÉVIRAGE.



# LES BELLES FAMILLES P. L. M.



FAMILLE PORTAL  
et. FAMILLE CHATELAIN. →

tographie ci-contre. Cette famille de douze enfants vient de recevoir un nouveau prix de 25 000 francs qu'elle mérite largement.

Dans le médaillon, on admirera aussi les tout jeunes époux CHATELAIN, fiers de leurs cinq enfants. M. CHATELAIN, Vagonnier de la résidence de Bellegarde, n'a, en effet, que 27 ans, mais il s'est marié à 20 ans. Le prix de 10 000 francs qui vient de lui être accordé va l'aider, ainsi que sa femme, dans cette grande tâche qu'ils ont bien courageusement entreprise.

Enfin, M. ROSAT, Homme d'équipe de la gare de Bourg, qu'on voit ci-contre, au milieu de sa famille de sept enfants — qui doit compter sous peu un nouveau membre — ne s'est marié que cinq ans avant M. Chatelain. C'est dire qu'il a non moins rapidement construit son foyer et qu'il méritait bien, lui aussi, le prix de 10 000 francs qui lui a été décerné.

Le *Bulletin* ne parlera qu'en mai des deux autres familles récompensées, dont il ne possède pas actuellement les photographies.



FAMILLE ROSAT. ↓



Le *Bulletin* a été heureux d'apprendre que la Fondation Cognacq-Jay avait décerné, à la fin du mois de décembre 1931, des prix atteignant la somme de 95 000 francs en faveur de cinq de nos Agents, chefs de famille nombreuse. Belles et utiles étrennes que ces prix venant apporter la joie dans ces foyers méritants, où le courage des parents ne cesse de se dépenser.

Les lecteurs du *Bulletin* peuvent admirer ci-contre trois de ces familles-titulaires des prix. Voici tout d'abord la famille PORTAL dont le chef, Manœuvre spécialisé au dépôt de Montargis, a déjà reçu, en 1923, un premier prix de 10 000 francs. Il avait alors sept enfants. Cet effectif familial déjà imposant s'est sérieusement accru si l'on en juge par la pho-

## L'HYGIÈNE

par M. le Docteur Henry THIERRY, Médecin-Hygiéniste Consultant de la Compagnie P. L. M.

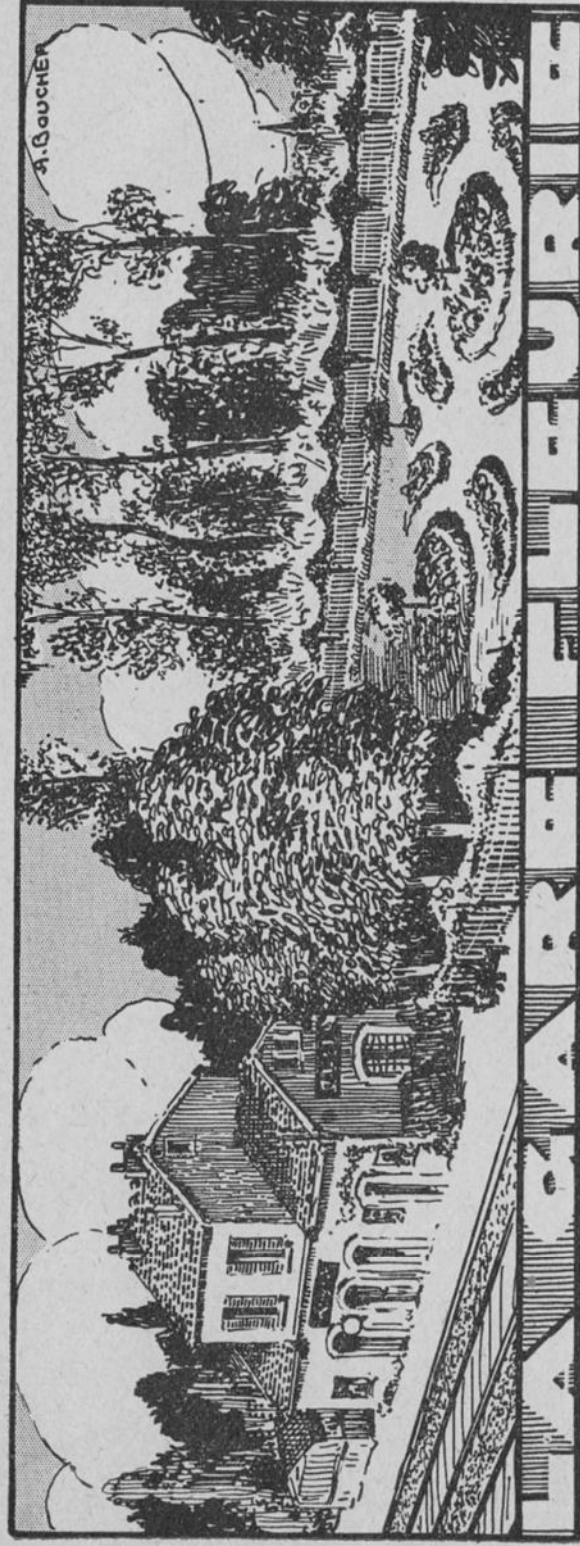
### ALIMENTATION DE L'ENFANT JUSQU'A L'ADOLESCENCE

Dans la seconde enfance, l'alimentation demande à être réglée attentivement.

L'homme fait se nourrit pour maintenir la température de son corps, réparer les pertes de l'organisme et fournir du travail. L'alimentation de l'enfant doit apporter en plus les matériaux nécessaires à la croissance. Il faut donc que ceux-ci soient de quantité et de qualité suffisantes pour permettre un développement normal et continu.

C'est par une proportion d'albuninoïdes plus élevée que chez l'adulte qu'on doit caractériser le régime de l'enfant. De là à nourrir les enfants trop copieusement il n'y a qu'un pas, et les familles, comme les enfants, l'ont vite franchi. La suralimentation a des inconvénients tout autant que l'alimentation insuffisante.

On trouve facilement des renseignements sur le régime des nourrissons et des tout petits, celui des adultes a fait



En raison de la date tardive de la réunion du Jury, qui s'est tenue dans les derniers jours de l'année 1931, le *Bulletin P. L. M.* de janvier dernier n'a pu reproduire les détails du palmarès de ce concours toujours si intéressant sur notre Réseau.

On sait, que nos gares et passages à niveau, appelés à tenter leur chance en 1931, devaient être situés dans les départements du Jura, des Alpes-Maritimes, des Basses-Alpes, du Gard, du Puy-de-Dôme et du Var.

C'est dire que ce concours de l'an dernier offrait une grande diversité de régions, toutes plus attrayantes les unes que les autres, depuis la Côte d'Azur, qui est notre orgueil, jusqu'aux montagnes aux aspects si variés du Jura, de l'Auvergne et de nos prestigieuses Alpes.

Il nous faut tout d'abord rappeler que, sur chaque Réseau, un prix d'honneur de 1 000 francs, des primes de 500 francs, 300 francs, 100 francs et 50 francs, accompagnés de diplômés, sont décernés aux gares qui se sont signalées aussi bien par leur originalité arbutive que par leur richesse florale et, d'une façon générale, par leur bonne tenue, en un mot leur séduction.

Et nous n'étonnerons pas un des notes en di-

sant que ce prix d'honneur fut remporté chez nous par la reine de la Côte d'Azur ensoleillée, Nice la belle, riche de ses fleurs, de ses jardins, de son ciel et de sa mer. Pour consoler ceux qui ne vivent pas sur cette côte privilégiée et qui ne peuvent lutter avec Nice dès qu'il s'agit de fleurs, nous ajouterons que le succès de cette gare tellement favorisée par sa situation merveilleuse n'éclipse nullement les efforts fournis par nos Agents dans des sites plus modestes et qui n'en sont que plus méritoires. C'est ainsi que des "premières primes" ont récompensé :

- 1<sup>o</sup> La gare de Lezoux, petite station d'Auvergne, toute en fleurs et en dentelles, comme les jeunes filles de la région;
- 2<sup>o</sup> La gare de Gerzat, aux portes de Clermont-Ferrand, à la décoration sombre et de bon goût, sans fleurs, en dehors des iris, qui jettent une note de gaieté sur le frais bosquet d'arbustes taillés en boules, en dômes ou en ifs;

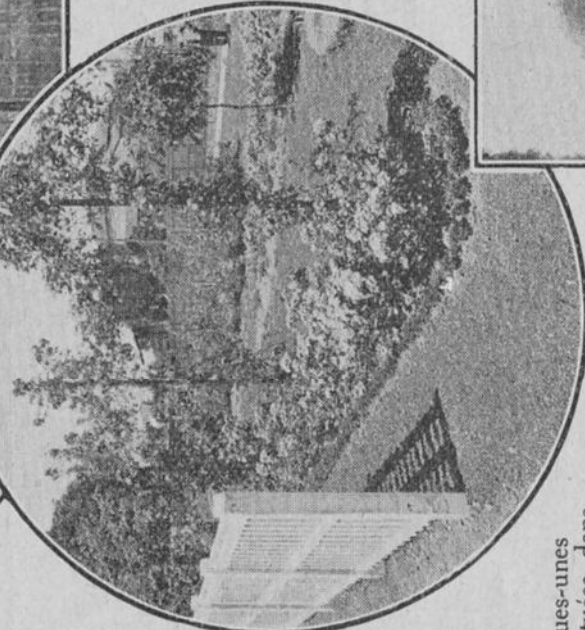
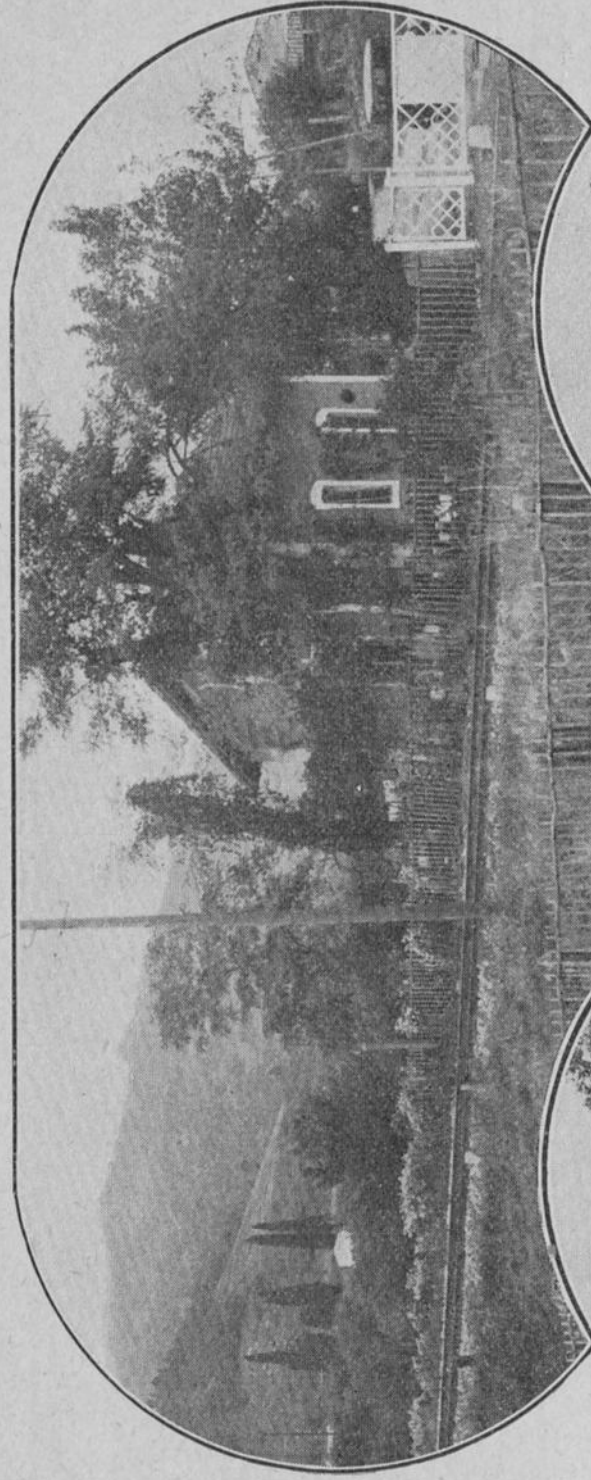
- 3<sup>o</sup> Le passage à niveau n<sup>o</sup> 8, sur la ligne du Martinet à Beaucaire, placé sous la garde vigilante de Mme Roche, qui se double d'une aimable fleuriste : le jardin qui entoure sa maisonnette n'est, en toutes saisons, qu'un bouquet de fleurs qui y durent longtemps sous l'ombrage des beaux arbres qui complètent le décor.

Nous extrayons au hasard du palmarès 1931, parmi les nombreuses gares primées, les noms de quel-



La gare de Nice, qui a remporté le prix d'honneur.





↑  
Passage à niveau  
n° 8 de la ligne  
du Martinet  
à Beaucaire,  
← Lézoux,  
Gerzat, →  
qui ont reçu  
tous trois des  
" premières primes ".



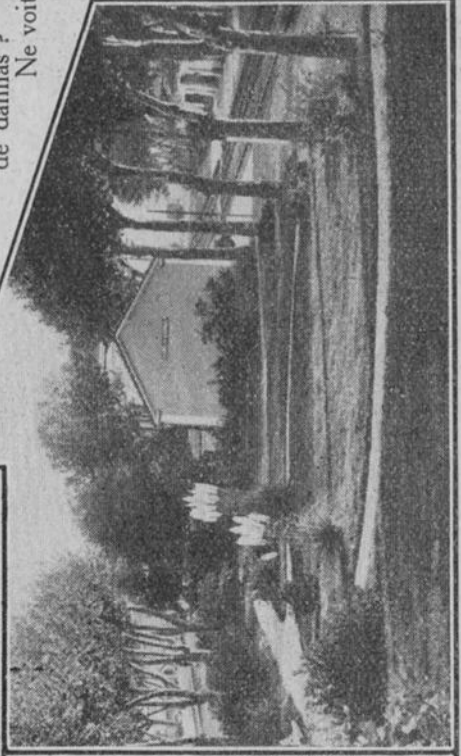
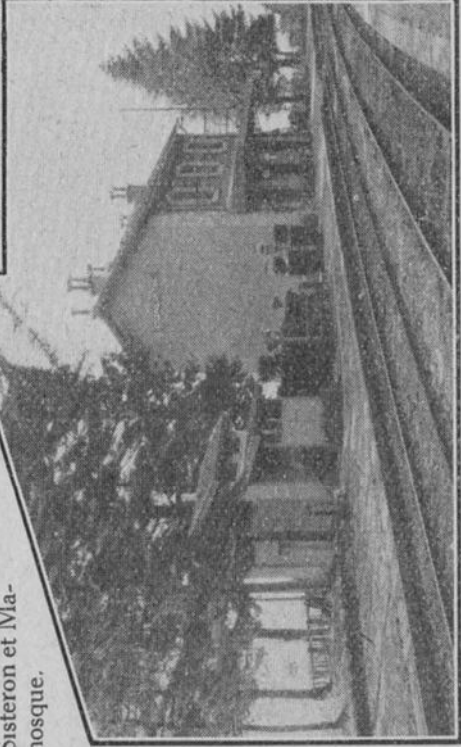
ques-unes  
situées dans  
les départements  
du Réseau appelés à concourir :

*Jura* : Chatelay-Chissey, Arbois et  
Conliège; *Puy-de-Dôme* : Issoire-Saint-  
Nectaire, Ambert et Châtel-Guyon;  
*Gard* : Pont-Saint-Esprit, Genolhac et  
Gallargues; *Var* : Hyères, Agay et Ban-  
dol; *Alpes-Maritimes* : les délicieuses  
gares de la *Côte d'Azur*, Juan-les-Pins,  
Beaulieu-sur-Mer, Eze et Cap-  
d'Ail; *Basses-Alpes* :  
Sisteron et Ma-  
nosque.

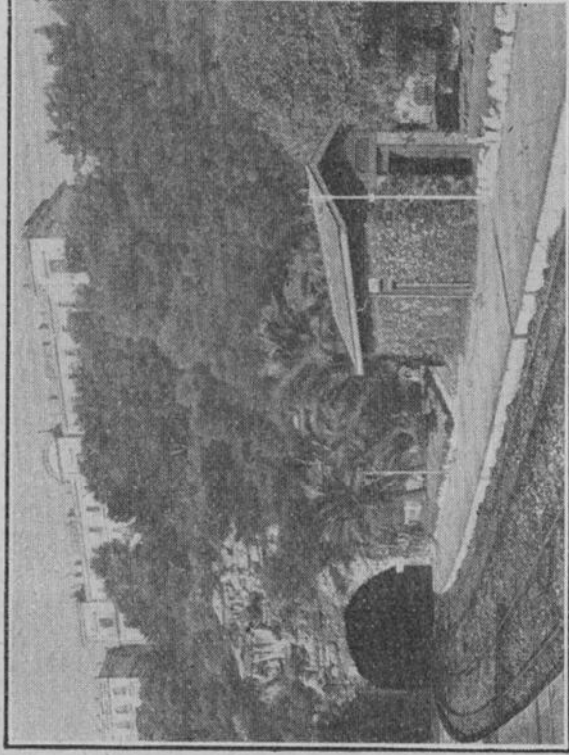


De nom-  
breuses gares  
lauréates ont un  
réel cachet dans leur cadre approprié ;  
elles méritent des récompenses souvent  
plus importantes que celles qui leur  
sont décernées, mais pour distribuer le  
plus de primes possible, nous devons,  
contre notre désir, réduire la part de  
chacun.

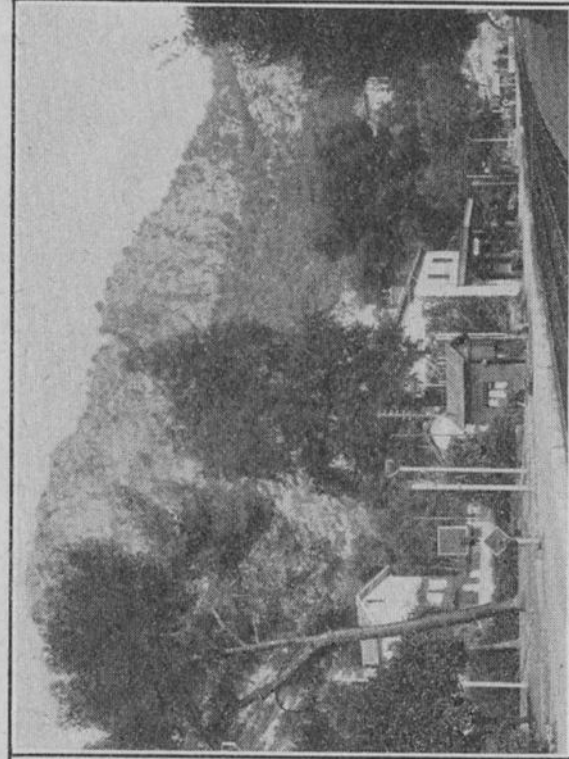
N'est-ce pas joli de voir à Chatelay-  
Chissey, jusque sur le terre  
d'un buttoir, un massif  
de dahlias ?  
Ne voit-



Gares de Conliège, de Sisteron et de Pont-Saint-Esprit.



Cap d'Ail et Eze.



on pas avec plaisir, dans les gares d'Arlanc et de Saint-Julien-les-Fumades, des plaques indicatrices, fichées au milieu des massifs et qui imposent le respect : « Défense de toucher aux fleurs. »

Fiers de leurs jardins et soucieux de conserver longtemps les fleurs qui les décorent, les agents qui en ont la charge avertissent les promeneurs que ces bouquets multicolores sont là pour embellir et plaire à tous les voyageurs le plus longtemps possible et non pour être coupés et emportés, car ils savent combien il est agréable aux voyageurs, qui attendent leur train, de se promener sur un quai propre, le long de haies bien taillées ou de s'asseoir sur un banc devant un massif de fleurs, bordé d'iris ou de buis, à l'ombre des platanes, des marronniers ou des sapins.

Aussi est-il à souhaiter, pour le bon renom de nos chemins de fer, qu'il y ait à l'avenir plus de concurrents en ce qui concerne surtout les petites gares et les passages à niveau.

Combien y en a-t-il de ces humbles maisonnettes surveillées et entretenues simplement par le cantonnier et sa femme et qui sont ravissantes ! Peut-être n'osent-elles pas prendre part au concours. Pourquoi ?

Nous répétons qu'il est ouvert à tous et nous espérons que désormais chaque station, chaque maisonnette voudra, le moment venu, tenter sa chance ! Les départements qui seront admis cette année à la compétition sont ceux qui l'avaient été en 1928 et que nous rappelons ci-après pour notre Réseau :

Ain, Hautes-Alpes, Haute-Savoie, Saône-et-Loire, Savoie, Seine-et-Oise, Territoire de Belfort.

Mais qu'on ne prépare pas seulement sa gare, ses jardins pour l'année où elle peut concourir, que le plan d'embellissement en soit tracé longtemps d'avance, que les arbustes soient plantés judicieusement pour former plus tard un heureux ensemble qui s'harmonisera avec le décor naturel de la région.

Que les jardins potagers marient l'utile et l'agréable et que, loin d'être négligés, ils complètent la

toilette de la gare : ici une tonnelle de vigne, là un espalier de fruits, plus loin une guirlande de roses et, en bordure des carrés de salades ou de carottes, des plants de fraisiers ou des touffes d'oignons.

Et dans les pays rudes, la décoration sera demandée aux arbustes vigoureux et agrestes que ni le gel, ni le soleil n'attaquent et qui, bien taillés, bien entretenus, séduiront à leur manière.

Partout ainsi, les voyageurs, touristes ou enfants du pays trouveront dans nos gares un charme, une séduction bien française.

Après ces quelques conseils, il nous est agréable de remercier bien sincèrement tous les collaborateurs de l'embellissement de nos gares. Ils méritent d'autant plus notre reconnaissance que c'est souvent de leurs propres deniers qu'ils ont entretenu et décoré toutes ces emprises « P. L. M. ».

Espérons, en terminant, que le concours des Gares fleuries prendra de plus en plus d'extension.

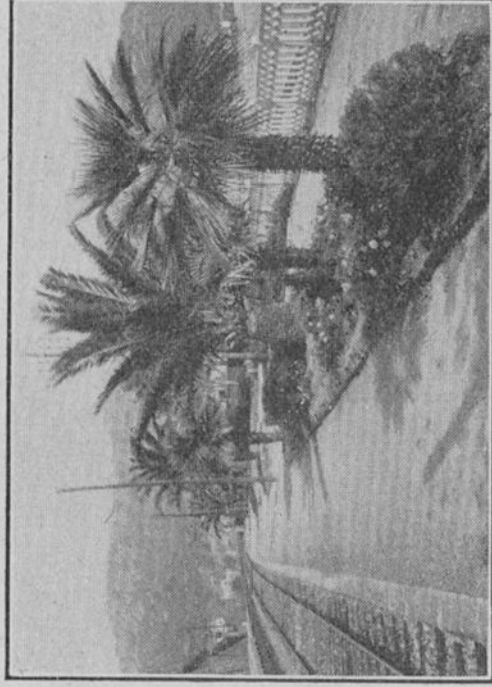
Il faut que toutes les gares sans exception s'y intéressent et envoient leur candidature. Ce sera la meilleure récompense pour les promoteurs, le Touring-Club de France et le Conseil d'administration de notre Compagnie qui veut bien toujours s'associer aux efforts tendant à encourager le personnel.

Voici que les jours grandissent, la belle saison est proche, les gares doivent préparer leur costume de fête.

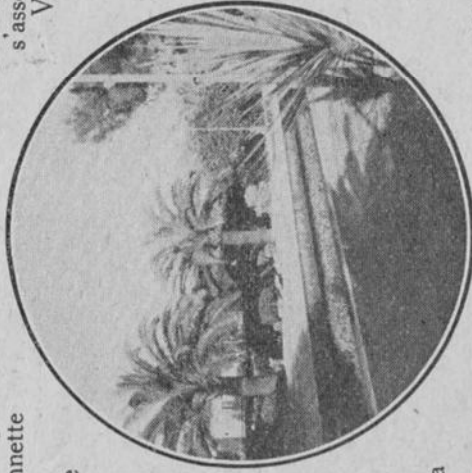
Le public, qui a lu, sur les grands quotidiens, le résultat du concours 1931, connaît maintenant parfaitement le concours ; il juge même, il critique et il attend avec impatience le printemps qui lui ramènera ses jolies gares jeunes et fraîches.

Qu'on se le dise et que gares, stations, haltes et passages à niveau des grandes routes adressent prochainement leur inscription. Bon courage et bonne chance à tous.

Jean MAGNIN,  
Inspecteur Divisionnaire au Service de la Voie.



Agay.



Juan-les-Pins.

L'illustration de cet article a été réalisée d'après les clichés : Gilleta et Cie, Nice; Francis Gilbert, Thiers; Dolcet, Clermont-Ferrand et Riom; Desprats, Alès; Perret, Pont-Saint-Espirit.

# EN MARGE DU MÉTIER



## Parmi les richesses artistiques du Réseau (suite).

Musées, dont les archives touristiques de notre Compagnie possèdent des reproductions photographiques satisfaisantes :

### PEINTURE

Musée d'Autun : *La Nativité* (Le Maître de Moulins); Hospices de Beaune : *Fragment du triptyque du Jugement dernier*; Musée de Dijon : *L'adoration des Bergers* (Le Maître de Flemalle); Musée de Bourg : *La Femme à la Vache* (Millet); Musée de Besançon : *Les grands pins de la Villa d'Esté* (Fragonard); Cathédrale de Moulins : *Fragment du triptyque* (Le Maître de Moulins); Palais des Arts de Lyon : *L'Ascension* (Le Pérugin), *Le Bois sacré* (Puis de Chavannes), *La Vierge et l'Enfant Jésus* (Montagna); Musée de Villeneuve-les-Avignon : *Le Couronnement de la Vierge* (Enguerrand Charonton); Cathédrale d'Aix-en-Provence : *Le Buisson ardent* (Froement); Musée de Marseille : *La Tricoteuse* (Duparc) et *Marseille porte de l'Orient* (Puis de Chavannes); Musée de Montpellier : *Portrait de jeune homme* (attribué à Raphaël).

### SCULPTURE

Cathédrale de Sens : *Retable Salazar*; Musée Rolin à Autun : *La Vierge d'Autun*; Musée de Dijon : *Tombeaux de Jean sans Peur et de Philippe le Bon*; Eglise de Bourg : *Tombeau de Philippe le Beau et Mausolée de Marguerite d'Autriche*; Notre-Dame des Doms à Avignon : *Tombeau du pape Jean XXII*; Musée de Montpellier : *L'été et l'hiver* (Houdon); Musée de Marseille : *Le Faune* (Puget).

Voici cette fois la liste des richesses artistiques de la quatrième catégorie *Peinture et Sculpture des grands*

Comme dans les précédentes listes publiées par le *Bulletin* (1), concernant les catégories I à III, nos artistes photographes trouveront sûrement dans cette nouvelle énumération des lacunes qu'ils auront à cœur de combler, en nous adressant tous les documents originaux qu'ils pourront recueillir à l'occasion.

\*\*

## Poètes et enlumineurs du rail.

La Muse du rail, cette belle voyageuse de nos grands trains, continue — n'ayant cure de la crise qui sévit — à voyager sur le Réseau...

Et en reclassant tes derniers envois, Homme des gares, des trains ou des machines, ton *Bulletin* pensait à ce que serait l'édition de quelque bel album rassemblant une série d'images d'Epinal magnifiant notre chemin de fer. Ces images, il te voyant les feuilleter, entouré d'enfants attentifs et leur expliquant la beauté de cette existence du rail qui est la tienne.

Voici la fin d'une page où M. Andriolat contemple l'*Hiver* à Talairat, du seuil de sa gare :

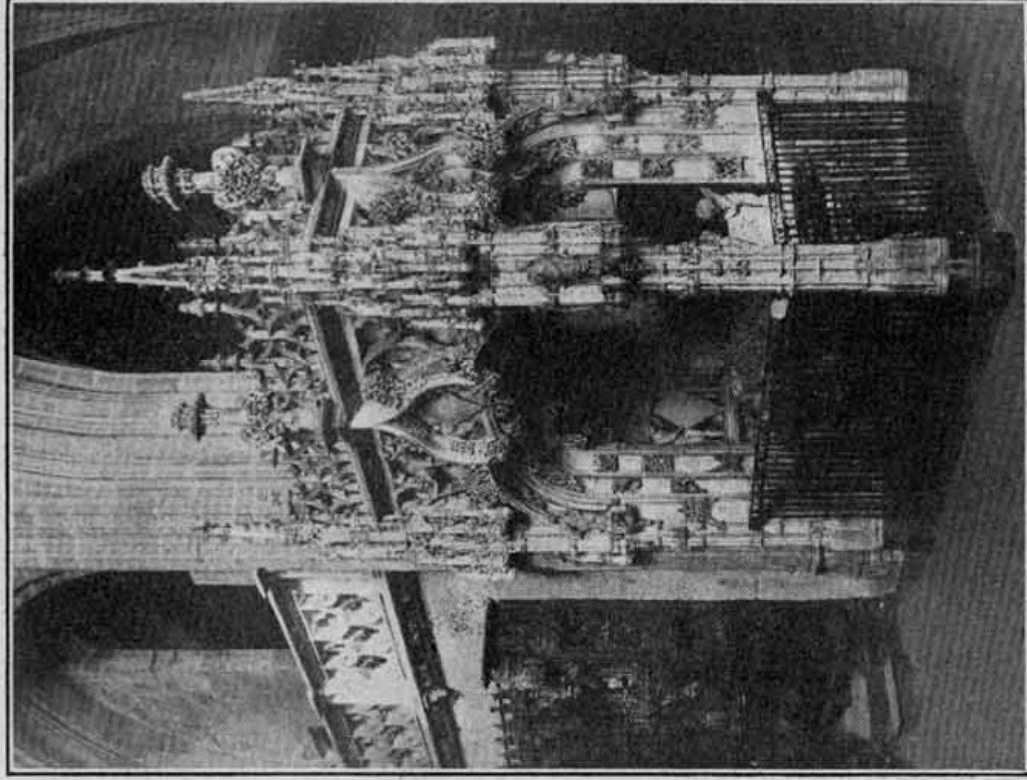
Le soir on ne va plus se coucher sur l'herbette, Le regard attiré par la beauté des cieus, Faire, avec sa famille, une douce causette, Lorsque la nuit étend son voile ténébreux.

Adieu les papillons, les lilas et les roses, Les gros flocons de neige ont remplacé les fleurs. Assis au coin du feu porte et fenêtres closes,

Le travailleur des champs attend des jours meilleurs.

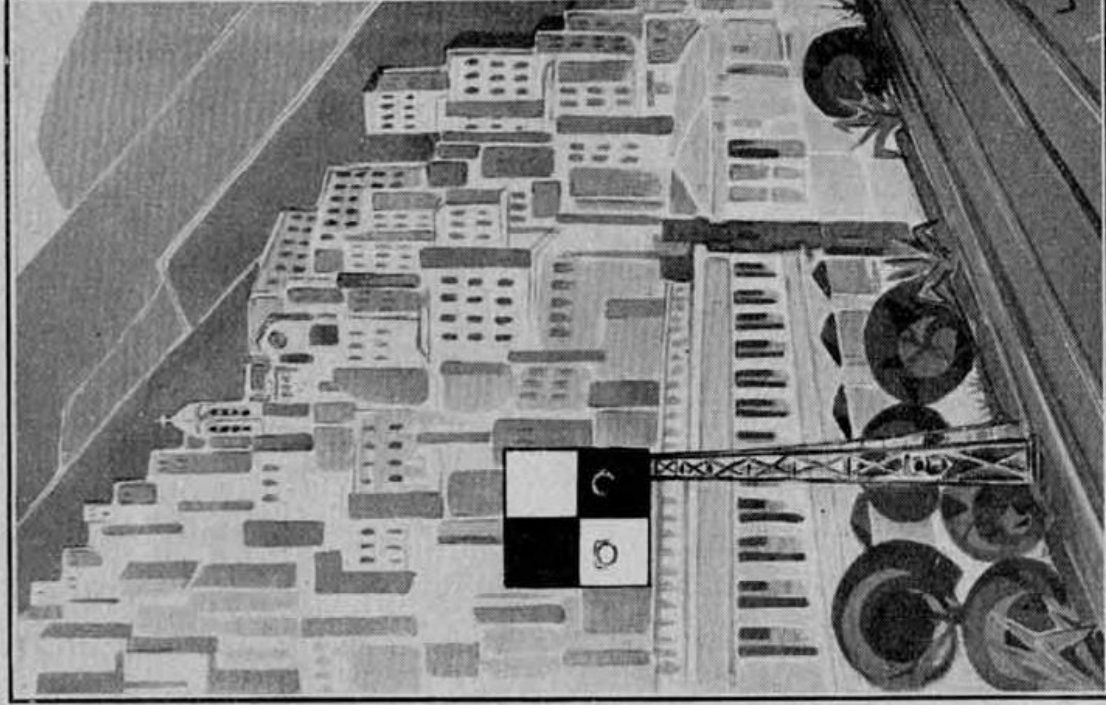
Puis le début de cette autre poésie que M. Durand, Manceuvre spécialisé à Melun, a dédiée au Garde de la Voie :

N'avez aucune crainte, il n'est pas indécis Par cœur apprise, sa consigne il la sait, Le devoir le commande...



Eglise de Brou. — Mausolée de Marguerite d'Autriche.

(1) Numéros de septembre 1931 (p. 160), novembre 1931 (p. 191) et janvier 1932 (p. 21).



## MONTE-CARLO ( JEUX D'OMBRES )

Le marbre veiné du palais,  
en bloc d'argent,  
vers la montagne qui l'enlève  
va s'étageant.

Du parc, la lumière tarabude  
les verts frontons  
et lance au tapis d'émeraude  
mille jetons,

plaques de nacre et d'ivoires,  
dijques neigeux,  
parsillant dire aux ombres noires:  
Faites voy jeux !

Hélas ! le rêve d'or s'arrête  
et le métier

renait pour le pauvre poète,  
en son entier ...

Un carré dressé, blanc et rouge,  
sur le talus !

Que nul train sur Menton ne bouge...  
Rien ne va plus !

L. Pignal

Monte-Carlo, vu par L. Pignal.

C'est ensuite une page qui exalte le sentiment du devoir chez l'Aiguilleur. Elle est due à un Homme d'équipe, M. Georget, de Marseille. « Mon petit poème, explique-t-il d'abord, pourra peut-être servir à édifier les profanes et à entretenir chez les nôtres l'esprit de sacrifice. » En effet :

Or, Jean-Pierre, ce soir, est tout seul de service  
Et dans le poste Il il songe à sa maison.

Sa femme, sa Marion, vers qui son esprit glisse  
L'a vu partir inquiet... sans aucune raison.

Du moins pour elle, hélas, car Jean-Pierre est malade,  
Mais n'a jamais voulu, sauf pour motif sérieux,  
Abandonner son poste aux mains d'un camarade,  
Ce poste Il qu'il aime autant que ses deux vieux !

Mais... qu'est-ce donc, on somme? C'est pour une manœuvre  
Et Jean-Pierre alourdi tire sur ses leviers.  
Soudain, dans son cerveau, de même qu'une pieuvre,  
Une douleur fugace étend ses doigts d'acier.

On a encor sonné. Ah! sans doute, on annonce  
Que le 102 est là!... Il faut donner la voie.  
Dans sa tête à nouveau cette douleur s'enfoncé;  
Va-t-il faillir? Oh! non... Il est mal cette fois.

Dans un sursaut profond d'énergie, il signale  
Qu'il ne peut se lever, mais on n'a pas compris  
Mais oui, voyons... c'est moi!... C'est moi, crié-t-il, tout pâle,  
Dégagez la voie 2, dégagez à tout prix!

Dans un halètement, s'approchant de son poste  
Il voit surgir au loin l'express aux yeux brillants.  
Tout son être se tend, mais son muscle riposte,  
Rebelle à ce qu'il veut; son front est ruisselant.

Dans un dernier sursaut d'énergie il se jette  
Sur le levier sauveur, puis tombe terrassé,  
Tant la douleur est forte et tenaille sa tête.  
Là-bas, le bruit décroît, le 102 est passé...

Moins dramatiques sont les conclusions de M. Bruguère,  
Conducteur à Valence, à qui le *Bulletin* doit ces alertes couplets  
sur *Le train* :

On le voit dans le monde entier,  
Filant sur son ruban d'acier

Le long des plaines, des montagnes,  
Traversant villes et campagnes;  
En soufflant, il suit son chemin  
Le train!

Emportant dans un tourbillon  
Les gens de Paris à Lyon  
Qui se grisent par sa vitesse,  
Il les berce avec allégresse.

Beau progrès pour le genre humain  
Le train!

Sautant fleuves et rivières  
On le voit la mine fière

Beau, magnifique en ses élans,  
Marchant même par tous les temps.  
Il est mené d'un œil malin  
Le train!

Il va portant un peu partout,  
Pour des motifs plus ou moins doux  
Ceux qui vont tristes ou joyeux,  
Qu'ils soient riches ou malheureux.

Lui, il s'en moque c'est certain,

Le train!

Tantôt il est train de plaisir

Lorsqu'en congé on doit partir

Où bien il devient déchirant

Pour quitter ceux qu'on chérit tant.

Mais nous l'aimons tous néanmoins

Le train!

Et, pour finir, voici d'amusants quatrains de M. Goumarre, Ex-pédionnaire à Caronte, qui définit ainsi les différents trains :

*Le train de marchandises* : Lourd, interminable, il passe

Jusqu'au garage prochain

Tandis que, de place en place,

S'inquiète un serre-frein...

*Le train de messageries* : Filant à grande vitesse,

Il emporte nos primeurs

Et, sur son passage, laisse

Un goût de fruits et de fleurs...

*Le train rapide* : Dans une cohue intense,

Chacun se dit au revoir :

Le beau rapide en partance,

A Paris sera ce soir...

*Le train omnibus* : Puisque de l'avis d'un sage

« Partir, c'est mourir un peu »,

De l'omnibus faire usage,

C'est mourir à petit feu...

Fâcheuse conclusion, pensera peut-être la critique!

Que non répondons-nous! Ce dernier quatrain, c'est presque du passé. Aujourd'hui notre poète — dont les vers nous étaient parvenus depuis longtemps déjà — dirait sans aucun doute :

Elle allait fuir, la clientèle,

Ces petits trains « épouvantails »,

Mais elle nous reste, fidèle,

Pour emprunter nos autorails.

Nous devons hélas nous limiter et fermer pour cette fois notre recueil de vers, ce bel album que nous nous représentons tout à l'heure illustré de pittoresques croquis. Mais... où sont nos peintres?

Il faut constater en effet que — en dehors d'artistes comme notre collaborateur L. Pignal qui réunit plusieurs talents — nos illuminateurs du rail sont presque uniquement des poètes, même s'ils s'expriment en prose, comme aujourd'hui M. de Francqueville, dans sa simple et charmante *Petite gare fleurie*.

Nous voulons dire qu'à notre gré personnel, nos peintres amateurs prennent peut-être trop rarement leurs sujets dans le cadre ferroviaire. C'est ainsi que, sur plusieurs centaines de toiles d'un Salon d'Agents, l'an dernier, il se trouvait tout juste — si j'ai bien compté — une seule scène du rail. Pourtant... que de sujets à tenter les artistes dans cette vie du plus grand et du plus beau Réseau français! Et quelle pitié de voir négliger de tels motifs que nous avons sous la main, pour les laisser traiter plus ou moins superficiellement par quelque « étranger au Réseau ».

Certes, il existe un argument péremptoire : quand l'un de nous prend ses pinceaux, ce n'est pas pour « refaire du chemin de fer ». Et c'est bien aussi notre avis. On ne saurait prétendre trouver uniquement dans nos futures Expositions des locomotives, des trains, des intérieurs de voitures, des quais à combustibles ou des chasses-neige en action.

Mais, après s'être promené devant tant d'essais sur les Martigues ou sur l'Estérel, pouvoir s'arrêter de temps en temps à quelque scène ferroviaire *inéligite*, n'y a-t-il pas, artistes mes amis, de quoi tenter vos collègues et plus encore le public?

N'avons-nous pas là un moyen de plus d'affirmer la vitalité de ce chemin de fer — qui n'a nulle envie de mourir comme le veulent certains augures?

Et pensons à ces arrière-petits-fils d'Agents — Agents eux-mêmes —, lorsqu'ils montreront avec orgueil ces toiles, promues au rang d'antiquités : « Voici, dira l'un, la gare où mon grand-père termina sa carrière... avant cette réorganisation tant demandée par les Réseaux, il y passait par jour dans chaque sens trois trains presque vides. » « Cette maisonnette au bord de la voie, dira

l'autre, c'était celle du passage à niveau, où mon père vit le jour et où ma grand'mère fut, pour sa vigilance, citée à l'Ordre du Réseau. »

Mais nos artistes feraient peut-être bien de se hâter. Le passage à niveau deviendra plus rare, le petit train qui fréquente encore notre petite ligne prendra bientôt sa retraite et, devant son successeur l'autorail, nous resterons malgré tout mélancoliques comme Alfred de Vigny le fut en présence des premiers chemins de fer. Nous aussi, il nous faudra dire avec lui :

Plus de hasard. Chacun glissera sur sa ligne,

Immuable, au seul rang que le départ assigne,

Plongé dans un calcul silencieux et froid.

Adieu, voyages lents, bruits lointains qu'on écoute,

Le rire du passant, les retards de l'essieu,

Les détours imprévus des pentes variées,

Un ami rencontré, les heures oubliées,

L'espoir d'arriver tard dans un sauvage lieu.

Qu'au moins le talent de nos peintres nous donne beaucoup de ces amusants rectangles de lumière pour que, plus tard — quand les progrès inflexible aura tout ramené à quelques types « standard » — nous puissions retrouver, avec ses couleurs, notre vieux chemin de fer : celui que nous aurons servi.

L. G.



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

L'Assemblée générale annuelle des Présidents des sociétés sportives du Réseau s'est récemment tenue à Paris, dans la salle des fêtes de la Compagnie, rue Traversière, avec la participation de vingt et une sociétés (1).

Après ratifications des adhésions nouvelles reçues en 1931, l'Assemblée a décidé d'inviter l'Union Bouliste P. L. M. de Lyon à fusionner avec le groupement sportif du Club Athlétique Sportif des Cheminots d'Oullins-Lyon (C. A. S. C. O. L.) déjà affilié à l'A. S. C. P. L. M. Cette décision s'inspire d'un principe précédemment admis consistant à n'admettre, au sein de l'A. S. C. P. L. M., qu'un seul groupement à tendances sportives par centre ferroviaire. Les rapports moral et financier ayant été adoptés à l'unanimité, plusieurs questions d'ordre général sont venues en discussion, notamment celles du fonds de réserve et de l'assurance-accidents, de la composition des Comités directeurs des sociétés (qui doivent statutairement comprendre un minimum de trois quarts d'agents, le déplacement des équipes sportives).

Après homologation des résultats des épreuves organisées par l'A. S. C. P. L. M., l'Assemblée a examiné le programme à réaliser en 1932 qui comprend cinq challenges (Football-Association, Rugby, Basket-Ball, Athlétisme et Boules) ainsi que les participations de l'A. S. C. P. L. M. aux challenges correspondants de l'Union Sportive des Cheminots français.

Après l'examen des questions concernant chaque club, l'Assemblée a pris fin sur une allocution du Président engageant les dirigeants des sociétés à persévérer dans leurs efforts.

Les challenges mis en compétition par l'A. S. C. P. L. M. se sont poursuivis normalement.

En Football-Association, étaient opposés, à Marseille, les cheminots de Carnoules à ceux de Sète et les cheminots de Nice à ceux du S. O. P. L. M. Carnoules s'assura le meilleur sur Sète par 3 buts à 1 et Marseille triompha de Nice par 4 à 0.

Les demi-finales qui auront lieu prochainement à Lyon opposeront donc Paris à Carnoules et Marseille à Nîmes.

En Basket-Ball, la finale du challenge s'est déroulée sur le terrain

(1) Deux sociétés : La Seyne-Tamaris et Annemasse n'étaient pas représentées.

de l'U. S. P. L. M. de Paris, à Villeneuve-Saint-Georges, Oullins qui était opposé à Saint-Etienne triompha de ce dernier par 29 points à 11, s'assurant ainsi la garde du magnifique challenge 1931-1932 mis en compétition par l'A. S. C. P. L. M.

En Rugby, le challenge du Réseau dont l'organisation incombe au S. O. P. L. M. de Marseille a déjà donné lieu à une rencontre où les cheminots de Marseille triomphèrent des cheminots Portois par 40 à 3. Le match prochain qui opposera à Bourg les cheminots locaux à ceux d'Oullins désignera le finaliste à opposer au S. O. P. L. M. de Marseille.

Dans les différents clubs locaux, on note :

PARIS. — *Football-Association*. — Le premier match « retour » de championnat a été favorable à l'équipe première qui s'assura



L'équipe d'Association de l'A. S. C. P. L. M. de Montargis.

le meilleur sur l'équipe correspondante de l'U. A. I. par 6 buts à 1. Lors d'un déplacement à Château-Chinon, les Parisiens ont fait une superbe exhibition, battant le club local par 7 à 0.

En réserve, les équipiers gagnent tous leurs matches avec aisance. L'équipe « Wanderers », toujours en progrès, rendit dernièrement visite à nos camarades cheminots du Teil et s'assura la victoire sur ces derniers par le score de 3 à 1.

*Basket-Ball*. — En championnat de Paris, l'équipe deuxième a terminé avec succès l'épreuve des matches « aller », ce qui lui a permis d'accéder pour les matches « retour » à la poule des premiers où elle a remporté, pour sa première rencontre, une victoire sur l'U. S. Genevilliers par 38 points à 20.

On compte pour l'équipe première une victoire sur le P. S. A. Montgeron et deux défaites avec l'A. S. Saint-Hippolyte et l'Espérance de Belleville.

*Cross-Country*. — Les deux équipes de cross qui se classent brillamment chaque dimanche à des manifestations iront prochainement représenter le Réseau au challenge organisé par l'U. S. C. F. à Tours. Il est regrettable que nos camarades de province ne puissent venir en renfort, faute d'éléments entraînés.

MARSEILLE. — L'équipe d'association vient de se qualifier pour la demi-finale du challenge du Réseau par sa victoire sur Nice. Les différentes équipes ont continué ces temps derniers à disputer leurs chances pour le championnat. Deux défaites sont à noter, l'une avec l'Olympic Vaisonnais (1 à 0), l'autre avec le C. A. S. G. (2 à 0). Une rencontre avec l'U. S. Rouet se termina par un match nul. En match amical, une victoire (2 à 1) est à enregistrer contre l'Alerte. L'équipe deuxième opposée au S. M. U. C. s'assura également une victoire.

En rugby, pour le championnat, notons les résultats suivants : match nul contre l'U. S. Mourillon et victoire de 6 à 0 contre le S. O. Menpenti. Après une nouvelle défaite contre l'U. S. Mourillon, les ruggers Marseillais, malgré leurs efforts méritoires, se voient privés de l'espoir de finir en tête du championnat.

En match amical, les Marseillais ont reçu leurs camarades du Réseau du Midi, le Toulouse-Cheminots-Marengo-Sports, champion des Pyrénées. Après une belle exhibition de part et d'autre, la partie se termina en faveur des Toulousains par 4 essais à 3.

MONTARGIS. — En coupe Robert, l'équipe d'association compte deux victoires, deux défaites et un match nul contre Paris. L'équipe Réserve ne compte que des succès depuis le début de la saison.

OULLINS-LYON. — L'activité sportive hivernale a battu son plein à Oullins dans les différentes branches sportives. Plusieurs déplacements à ski notamment ont été effectués.

Comme nous l'indiquons d'autre part, l'équipe du C. A. S. C. O. L. vient de s'assurer la garde du challenge de basket-ball du Réseau pour 1931-1932 par sa victoire sur l'équipe de Saint-Etienne.

MONTPELLIER. — En association, les cheminots Montpellierains s'affirment toujours de très bonne classe — onze matches gagnés et un nul sur douze joués à ce jour.

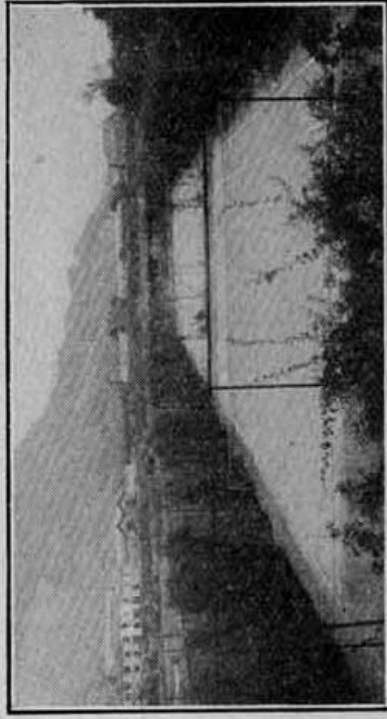
Enregistrons les résultats ci-après : 2 à 0 contre l'Veuil Mendois ; 5 à 1 contre les cheminots de Sète ; 4 à 2 contre l'équipe première du Montpellier-Université-Club, champion de France Universitaire ; 2 à 0 contre l'équipe départementale des P. T. T., match comptant pour la coupe corporative ; 4 à 1 contre l'équipe Roujan (équipe de Division d'Honneur B) ; match nul contre Vergèze. Une rencontre est prévue prochainement à Villeneuve-Saint-Georges entre les Montpellierains et l'U. S. P. L. M. de Paris.

CARNOULES. — Les cheminots de Carnoules viennent de se qualifier pour la demi-finale du challenge d'association du Réseau en battant les Sétois comme nous l'indiquons d'autre part. Carnoules s'affirme de bonne classe, avec plusieurs individualités remarquables.

GRENOBLE. — Cette Association a eu à surmonter, depuis sa création en 1925, de graves difficultés financières occasionnées par les malheurs de ses courts de tennis et les budgets annuels, toujours chargés, d'une section de Rugby.

Grâce à l'aide bienveillante de la Direction, l'A. S. Cheminots de Grenoble a pu procéder en 1930 à la réfection de ses installations fortement endommagées par les inondations de l'Isère en 1929. De même, grâce à la sympathie, jamais lassée, de ses membres honoraires, elle est parvenue à mettre en état définitif ses courts de tennis, qui vont compter parmi les meilleurs de Grenoble.

Enfin, la section Montagne et Ski, qui fonctionne normalement,



Les courts de tennis de l'A. S. C. de Grenoble.

permet aux sociétaires de participer aux nombreuses excursions que la région dauphinoise, si favorisée, offre en toutes saisons.

La section Bouliste nouvellement incorporée à l'A. S. C. fait preuve d'une grande activité.

AIX-EN-PROVENCE. — Nous apprenons avec satisfaction qu'un groupement sportif cheminot pour la pratique du basket-ball est en voie de formation dans cette localité.

MIRAMAS. — La S. S. P. L. M. arrive en tête de son groupe dans le championnat de Provence de football-association. Elle se prépare actuellement en vue de sa participation à la « Coupe Sidéo ».

L'activité sportive hivernale se poursuit dans les clubs de Saint-Etienne, Le Teil, Sète, Nice, Portes-les-Valence, Alès, Bourg, Nîmes, Langeac, Saint-Rambert-d'Albon, Badan, Valence et Chambéry.

E. CAMUS.

Président de l'A. S. C. P. L. M.

# ÉCOLE SPÉCIALE DES TRAVAUX PUBLICS

DU BATIMENT ET DE L'INDUSTRIE

M. LÉON EYROLLES, \* C., O I., Ingénieur-Directeur

## 1° L'ÉCOLE CHEZ SOI

La plus ancienne méthode d'Enseignement par Correspondance

L'Enseignement technique par Correspondance a été créé en 1891, il y a 41 ans, sous le nom d'École chez Soi par l'École Spéciale des Travaux Publics, du Bâtiment et de l'Industrie. Cette méthode d'enseignement qui a formé plus de 5.000 Ingénieurs de l'État, des Départements et des Villes a conquis en quelque sorte le monopole des situations administratives d'Ingénieurs et de Techniciens obtenues par voie de concours publics. Elle seule s'appuie sur une École de plein exercice reconnue par l'État, aussi indispensable à l'enseignement technique par Correspondance que le laboratoire l'est à l'usine; c'est d'ailleurs là le principe de la méthode.

## RÉSULTATS OBTENUS

au 1<sup>er</sup> Janvier 1932

### 1: DANS LES ADMINISTRATIONS PUBLIQUES

**5.356** Ingénieurs des Travaux Publics de l'État, des Départements et des Villes.

dont : **119** Ingénieurs et Ingénieurs en Chef des Ponts et Chaussées.

**41** Ingénieurs en Chef du Service Vicinal.

**23** Ingénieurs en Chef de la Ville de Paris.

et **7.978** Conducteurs, Adjointes techniques, Commis-Dessinateurs, Dessinateurs, Calculateurs, Piqueurs, Conducteurs, Chefs de Section, Chefs de districts dans les Compagnies de Chemins de fer et autres situations analogues.

### 2° DANS L'INDUSTRIE

Situations de tous ordres : Directeurs, Chefs de Service, Représentants, Ingénieurs et techniciens.

*Voir la liste détaillée de ces résultats dans la brochure "Résultats obtenus".*

## 2° ÉCOLE DE PLEIN EXERCICE

Comprenant 4 Écoles Supérieures d'Ingénieurs, une Section Administrative pour les Ingénieurs des Travaux publics de l'État et du Service Vicinal et une Section des Chemins de fer, organisée d'accord avec les Grands Réseaux, pour le perfectionnement des Agents des Compagnies.

## 3° LIBRAIRIE DE L'ENSEIGNEMENT TECHNIQUE

L'une des plus importantes maisons d'édition de Paris.

Ouvrages techniques de tout premier ordre, dont un grand nombre est professé.

*Brochure n° 110 (Préparation, Catalogues, Résultats obtenus de l'École chez Soi)*

*Brochure n° 111 (Programmes du concours d'admission et plans d'études de l'École de plein Exercice)*

*Brochure n° 112 (Catalogue général de la Librairie de l'Enseignement Technique)  
envoyées gratuitement sur simple demande adressée 12, rue Du Sommerard, à Paris (5<sup>e</sup>).*

# PRINCIPAUX ORDRES DE SERVICE, INSTRUCTIONS ET CIRCULAIRES PARUS

## du 15 décembre 1931 au 14 février 1932

DOCUMENTS	DATES	OBJET
<b>DOCUMENTS ÉMANANT DE LA DIRECTION</b>		
Ordre de Service n° 25 (1931) .....	24 décembre 1931	{ Mise en service des appareils à cloche sur la section de ligne à voie unique d'Avallon à Provency-Athie.
Ordre de Service n° 26 (1931) .....	26 décembre 1931	{ Tarifs des buffets.
Ordre de Service n° 27 (1931) .....	27 décembre 1931	{ Prix auxquels sont décomptées les manœuvres effectuées par les machines mises à la disposition des gares.
Ordre de Service.....	31 décembre 1931	{ Modifications et additions apportées à l'Ordre Général n° 11 et à ses Annexes 1 et 2 (édition de 1929).
Ordre de Service n° 1 (1932) .....	1 <sup>er</sup> janvier 1932	{ Table chronologique des ordres de service et instructions en vigueur au 1 <sup>er</sup> janvier 1932.
Note.....	5 janvier 1932	{ Reprise de l'émission des obligations P. L. M. 5 % de 1000 f, type 1921 tranche A.
Ordre de Service n° 2 (1932) .....	12 janvier 1932	{ Sections de lignes sur lesquelles le Règlement du Block System absolu est applicable.
Ordre de Service n° 3 (1932) .....	15 janvier 1932	{ Liste des postes et des voies pour lesquels la disposition prévue par l'article 8 du Règlement du Block System absolu (double voie) est applicable.
Ordre de Service n° 5 (1932) .....	5 février 1932	{ Avertisseurs optiques de l'approche de disques rouges et des annonceurs.

### DOCUMENTS COMMUNS A PLUSIEURS SERVICES

	DATES ET OBJET
1 <sup>re</sup> Annexe à l'Instruction n° 601 (nouvelle série) du Matériel et de la Traction.....	(26 septembre 1931) Installations de traction électrique par courant continu à 1500 V de la ligne de Culoz à Modane.
Bulletins rectificatifs nos 3, 4, 5, 6, 7, 8 aux Ordres de Service	(16, 18 et 30 décembre, 8 janvier, 12 et 13 février 1932) Limitations spéciales de vitesses à observer par diverses séries de machines au passage de certains ouvrages.
Instruction n° 402 (nouvelle série) du Matériel et de la Traction.....	18 décembre 1931
Circulaire n° 9 (1931) de l'Exploitation (Service des gares et des trains).....	Mise en service de la cloche du tender.
Bulletin rectificatif n° 1 au Tableau de circulation de machines.....	31 décembre 1931
Ordre de Service n° 2 (1932) de l'Exploitation.....	(Modifications applicables à dater du 1 <sup>er</sup> janvier 1932 au Tableau des circulations de machines en date du 1 <sup>er</sup> juillet 1931).
Traction n° 1483 du Matériel et de la Voie.....	Mise en service du Block System absolu avec circuits de voie à courant permanent.
Traction n° 3333 du Tableau chronologique de la Voie.....	21 janvier 1932
Traction n° 484 (nouvelle série) du Matériel et de la Voie.....	25 janvier 1932
2 <sup>e</sup> Annexe à l'Instruction n° 484 (nouvelle série) du Matériel et de la Voie.....	(Freins à vis devant être visités contradictoirement dans les trains de toute nature sur les lignes à fortes déclivités.
Circulaire n° 7 (1926) de l'Exploitation (Service des gares et des trains).....	DATE ET OBJET (27 janvier 1932)
Ordre de Service n° 3 (1932) de l'Exploitation.....	Renouveau des locotracteurs.
Traction n° 1484 du Matériel et de la Voie.....	

## SIÈGES BIENNAISE

### FOURNISSEURS DE LA COMPAGNIE

#### L'ASSISE RATIONNELLE

Pour vos Mécanographes,

Pour vos Dactylographes,

Pour vos Bureaux

#### CATALOGUE SUR DEMANDE

57, Rue Émériaux — PARIS (XV<sup>e</sup>)

TÉLÉPHONE : VAUGIRARD 28-33

### Madame, voulez-vous être élégante ?

Demandez sans retard au **Couturier des Champs-Élysées**

#### TOUTMAIN

de vous adresser gratuitement et sans engagement son luxueux

"ALBUM DE LA MODE"

26, avenue des Champs-Élysées, Paris

Notez que grâce à son organisation nouvelle

il offre ses toilettes au prix unique de **150 fr.**



## DOCUMENTS ÉMANANT DU SERVICE DE L'EXPLOITATION

1 <sup>re</sup> Annexe au Manuel de Comptabilité.....	15 septembre 1931	Modifications apportées aux opérations comptables des divers Services.
Note.....	9 décembre 1931	Acheminement des transports G. V. et P. V. à destination des gares du Territoire de la Sarre.
6 <sup>e</sup> Annexe à l'Instruction générale pour la bonne exécution des transports et le règlement des litiges et réclamations.....	21 décembre 1931	Modifications et additions à divers articles.
Circulaire n° 79 (1931) (Application des tarifs).....	24 décembre 1931	Voyageurs et Bagages. — Tarif V. n° 206. — Billets d'aller et retour de famille. Nouvelle édition.
Circulaire n° 80 (1931) (Application des tarifs).....	26 décembre 1931	Petite Vitesse. — Acceptation au transport des marchandises susceptibles de se confondre avec d'autres de même nature (art. 43 des Tarifs généraux).
24 <sup>e</sup> Annexe au Règlement du 12 novembre 1897 (édition de 1913).....	28 décembre 1931	Transport par chemin de fer des matières dangereuses (explosibles, inflammables, vénéneuses, etc.) et des matières infectes.
Circulaire n° 1 (1932) (Service des gares et des trains).....	1 <sup>er</sup> janvier 1932	Liste des Circulaires (Service des gares et des trains) en vigueur au 1 <sup>er</sup> janvier 1932.
Circulaire n° 1 (1932) (Application des tarifs).....	1 <sup>er</sup> janvier 1932	Circulaires « Application des tarifs » restant en vigueur le 1 <sup>er</sup> janvier 1932.
Note.....	1 <sup>er</sup> janvier 1932	Table chronologique des Notes-Circulaires antérieures au 1 <sup>er</sup> janvier 1932 qui restent en vigueur à cette date.
Note.....	5 janvier 1932	Grande Vitesse, Petite Vitesse, Colis postaux. — Colis jusqu'à 5 kg à destination de la Suisse.
Note.....	19 janvier 1932	Mise en application de la nouvelle disposition prévue aux articles 8 et 9 du Règlement du Block System absolu (double voie) pour la couverture des trains arrêtés à un poste.
5 <sup>e</sup> Annexe à la Circulaire n° 7 (1899) (Service des gares et des trains) (édition de 1930).....	22 janvier 1932	Instructions relatives au service des agents des trains.
Circulaire n° 2 (1932) (Comptabilité des gares).....	22 janvier 1932	Notification au Contrôle commun du produit total des billets délivrés en Service Commun à plus de deux Réseaux.
Nomenclature.....	25 janvier 1932	Nomenclature par ordre alphabétique des gares, stations et haltes ouvertes au service de la Grande Vitesse.
Note.....	26 janvier 1932	Grande Vitesse et Petite Vitesse. — Mise en service d'un nouveau modèle de déclaration en douane.
Note.....	2 février 1932	Colis postaux. — Rappel des dispositions relatives à l'acceptation des bulletins d'expédition afférents aux colis postaux du régime international, ainsi qu'à la reconnaissance et à la taxation des colis.
<b>DOCUMENT ÉMANANT DU SERVICE DU MATÉRIEL ET DE LA TRACTION</b>		
Instruction n° 1 (nouvelle série) (édition de 1932).....	19 janvier 1932	Tableau des Instructions et Ordres de Service en vigueur au 1 <sup>er</sup> janvier 1932.
Bulletins rectificatifs n°s 1 et 2 à l'Ordre de Service n° 1475.....	janvier et février 1932	Prix à appliquer aux vieilles matières rendues aux magasins.
<b>DOCUMENT ÉMANANT DU SERVICE DE LA VOIE</b>		
3 <sup>e</sup> Modification à l'Instruction V-641 (édition de 1928).....	18 décembre 1931	Frais de fournitures de locomotives électriques et de fourgons automoteurs pour les transports par trains spéciaux (ballast) et pour essais de ponts.
N° 3332 du Tableau Chronologique.....	25 janvier 1932	Ecartement des voies, entailage et perçage des traverses.
2 <sup>e</sup> Annexe à la Circulaire du 1 <sup>er</sup> juillet 1898 concernant les appareils d'enclenchement (n° 3034 bis du Tableau chronologique.)	février 1932	Sabots-freins, système Chassy, pour l'arrêt des wagons en dérive.

# CAP CORSE

Apéritif Tonique

L.-N. MATTEI  
(Bastia)

## MÉDAILLE D'HONNEUR DES CHEMINS DE FER (1)

La médaille d'honneur en vermeil des chemins de fer a été décernée, par arrêté ministériel du 20 janvier 1932, aux Agents et ex-Agents dont les noms suivent :

**BOUCHES-DU-RHONE.** — DUGUET Léon, ex-Chef d'équipe à Marseille; AUBRIEU Henry, Garçon de bureau à Arles.

**COTE-D'OR.** — CASO Alexandre, Sous-Chef de bureau à Dijon.

**SAONE-ET-LOIRE.** — OGER, Chef de bureau de gare à Chalonsur-Saône.

**SEINE.** — AMAT Louis, Inspecteur Principal adjoint honoraire à Saint-Maurice; LUUYT Alphonse, Sous-Directeur de la Compagnie à Paris; PRÉVOST Charles, Sous-Chef de bureau à Paris.

La médaille d'honneur en argent des chemins de fer a été décernée aux Agents dont les noms suivent :

**ARDÈCHE.** — AULAGNIER Victorin, Contrôleur adjoint à Vogüé; AUZAS Joseph, Chef de canton à Chomérac; AVOND Victor, Chef de gare à Sartras; BANG Adrien, Garde à Mauves; BLANC Hyacinthe, Chef de train au Teil; BOUÉ Albert, Chef de gare à Lalevade-d'Ardeche-Prades; CHAZE Alfred, Mécanicien de route au Teil; CHEVREZY Cyprien, Chef de train au Teil; DEROCLES Jules, Brigadier-Chef à Peyraud; FAURE Pierre, Chef de gare à Beuchastel; FAVIER Emile, Chef de train à La Voult-sur-Rhône; GAILLAND Romain, Mécanicien de route au Teil; GARNIER Gaston, Chef de train au Teil; GASTAUD Paul, Chef de gare à Cruas; MARTIN Léon, Contrôleur de résidence au Teil; MITFIOI Baptiste, Employé principal à Tournon; MONTAGNON Adrien, Chef de gare à Charmes-Saint-Georges; MOUDRAN Louis, Chef de train à La Voult-sur-Rhône; MOUTET Casimir, Chef de gare à Ruoms-Vallon; NOUGIER Denis, Mécanicien de manœuvres au Teil; OSTERNAUD Théophile, Facteur enregistrant à La Bègude; PIAULT Léon, Sous-Chef de manutention au Teil; POULET Emile, Facteur mixte à Vion; ROUX Emile, Chef de train au Teil; VALAT Hippolyte, Chef de gare à Balazuc; VINCENT Florentin, Chef de gare à Saint-Jean-le-Centenier; MARTIN Basile, ex-Chef de station à Vogüé; PORTE Victor, ex-Conducteur chef à Lavilledieu.

**DROME.** — ARCHIMBAUD Henri, Brigadier de manutention à Valence; ARNAUD Aristide, Chef de canton P. N. 11, commune de Manthe; BALAN Hippolyte, Chef de train à Donzère; BARRIÈRE Pierre, Sous-Chef de bureau à Valence; BARTHALAY Auguste, Chef de canton P. N. 44, commune de Laval-d'Aix; BERNE Emile, Chef de train à Valence; BLANCHÈRE Marius, Chef de canton P. N. 12, commune de Crest; CALMETTE Pierre, Chef de gare à Andancette; CARMAND Victor, Chauffeur de manœuvres à Valence; CASTANG Claude, Mécanicien de route à Pierrelatte; CHAMPION Louis, Chef de gare à Saules; CHANGEAT Charles, Chef de train à Portes-les-Valence; CHARRIER Frédéric, Chef de train à Granges-les-Valence; CHAUVIN Joseph, Contrôleur des trains à Valence; CIZEAU Marius, Chef de gare à Pierrelatte; CORNILLON Louis, Inspecteur Divisionnaire à Valence; COURBIS Augustin, Chef de train à Valence; CROZET Louis, Brigadier de manutention à Valence; CUBY Louis, Chef de gare à Bourg-de-Péage; DÉFOND Jean, Chef de train à Valence; DELOISON Adrien, Sous-Chef de bureau à Valence; DUC Félicien, Homme d'équipe à Romans; Mlle FOU-ROU Zoé, Receveuse à Valence; FERROUILLET Emile, Chef aiguilleur à Valence; FRIOL Augustin, Chef aiguilleur à Porte-les-Valence; LAVALLETTÉ Edouard, Chef de gare à Valence; MAISONNEUVE Louis, Chef de train à Bourg-les-Valence; MALOSSANE Henri, Brigadier-Chef à Romans; MOLLÈNS Henri, Chef de train à Valence; PAUTET Emile, Commis à Montélimar; PEYROT Joseph, Chef de manutention à Portes-les-Valence; PIC Jean, Sous-Chef de canton à Beaurières; POCHON Baptiste, Facteur enregistrant à Valence; RICHARD Louis, Sous-Chef de gare à Valence; ROCHETTE Germain, Conducteur à Valence; ROUSE Louis, Aiguilleur à Pierrelatte; TERRAS Marius, Conducteur à Valence; TIXIER Vincent, Chef de gare à Montélimar; DUPRÉ Auguste, ex-Homme d'équipe à Montélimar; ROBERT Etienne, ex-Chef de train à Valence.

Par arrêté ministériel du 20 janvier 1932 :

**AIN.** — BUFFARD Charles, Chef de train à Bellegarde; BUIRET Pierre, Conducteur à Ambérieu; CAILLAT Charles, Homme d'équipe à Bourg;

**SEINE-ET-OISE.** — LAMBERT François, Chef de district principal à Villeneuve-Saint-Georges; MÉRAUX Louis, Chef de division à Villeneuve-Saint-Georges.

**VAR.** — ROMAN Victorin, ex-Chef de gare principal à Toulon. YONNE. — FAYARD Jean, Contrôleur des trains à Migennes.

**ALGER.** — ANDRÉ Edouard, Sous-Chef de bureau à Alger; Mlle BARDIES Virginie, Employée à Alger; BAYARD Louis, Sous-Chef de bureau à Alger.

La médaille d'honneur en argent des chemins de fer a été décernée aux Agents dont les noms suivent :

CAILLAT Louis, Chef de gare à Villars-Chalamont; CHAPPEL Jean, Mécanicien de route à Ambérieu; CLEMENT Antoine, Mécanicien de route à Bourg; DODERET Louis, Sous-Chef de gare à Ambérieu; DUCLOS Léon, Surveillant principal de la voie à Ambérieu; DUCRET Jounny, Chef de train à Ambérieu; DUFOURNET Joseph, Mécanicien de manœuvres à Ambérieu; FAVRE Alexandre, Chef de train à Ambérieu; GRANJUX Elou, Mécanicien de route à Ambérieu; JOLY Louis, Chef de gare à Saint-Trivier-de-Courtes; JOURDAIN Henri, Chef de brigade d'ouvriers à Châteaogaillard; LARPIN Jean, Chef aiguilleur à Bellegarde; LYAUDET Léon, Chauffeur de manœuvres à Ambérieu; MAILLET Eugène, Chef de train à Bellegarde; MASSET Jean, Conducteur à Bellegarde; MATHIEU Jean, Facteur enregistrant à Saint-Rambert-en-Bugey; MATTÉ Léon, Chef de gare à Oyonnax; MÉRIGUET Robert, Mécanicien de route à Ambérieu; MERLE Joseph, Chef de train à Ambérieu; MIGUET Antoine, Chef de train à Ambérieu; MORAND Joseph, Manœuvre à l'Entretien à Saint-Denis-Ceyzériat; MOULIN Léon, Chef de district principal à Bourg; Mlle MOUSIER Jeanne, Garde-barrières chef à Ambutrix; MYET Aimé, Chef de gare à Péron-Farges; ONRIOL Pierre, Aiguilleur à Ambutrix; PACOT Félicien, Mécanicien de route au Turet; PELLERIN Jean, Mécanicien de manœuvres à Ambérieu; PERRÉARD Pierre, Chef aiguilleur à Saint-Denis-en-Bugey; PERREY Jules, Chef de gare à Divonne-les-Bains; PERRIER Louis, Chef de station à Saint-Sorlin-Vertrieu; PLANET Louis, Chef de gare au Moulins-des-Ponts; POLAUD Joseph, Mécanicien de route à Ambérieu; POMEL Jean, Chef de train à Ambérieu; PROUD Arsène, Mécanicien de route à Ambérieu; RAFFIN Jean, Contrôleur de gare à Bourg; RAVIER-BOLLARD Henri, Chef de train à Ambérieu; RAYNAUD Julien, Chef de train à Virieu-le-Grand; REBIN Louis, Mécanicien de manœuvres à Ambérieu; RICHARD Paul, Chef de train à Culoz; ROBIN Joseph, Mécanicien de route à Ambérieu; TEPPAZ François, Commis à Bellegarde; THEVAND Jean, Cantonnier à Bellegarde; VITTEY Jules, Cantonnier principal P. N. 22, commune de Thoiry; VITTOZ Stephanus, Aiguilleur à Ambérieu; VIVIER Ernest, Facteur aux écritures à Bellegarde; BAYON Jacques, ex-Inspecteur Principal adjoint à Trévoux; PASCAL Joseph, ex-Mécanicien de route à Bellegarde; BAKINN Jean, ex-Chef de train à Saint-Denis-en-Bugey; GARÇON Eugène, ex-Sous-Chef de manœuvres à Coupy; GUILLAND Anthelme, ex-Chef de train à Landaize.

**AISNE.** — MICHOT Auguste, ex-Conducteur à La Capelle.

**ALLIER.** — AMEIL André, Mécanicien de manœuvres à Saint-Germain-des-Fossés; BAYON Claude, Chef de train à Saint-Germain-des-Fossés; BESSET Michel, Sous-Chef de gare à Vichy; BRINGER Prosper, Chef de gare à Bessay; CHADRIN Gilbert, Chef de train à Moulins; CAUMET Claudius, Commis à Saint-Germain-des-Fossés; GRAND André, Chef de train à Saint-Germain-des-Fossés; GRENIER André, Surveillant de dépôt à Saint-Germain-des-Fossés; TRAVICHON Jean-Baptiste, Mécanicien de route à Yzeure; LAURENÇON Charles, Sous-Chef de manutention à Gannat; LECHESNE Jean, ex-Chef de bureau de gare à Yzeure; MOUSSIER François, Chef de train à Saint-Germain-des-Fossés; PASSERAT Maxime, Sous-Ingénieur à Moulins; ROCHE Etienne, Chef de train à Saint-Germain-des-Fossés; SADOT Jean, Cantonnier principal P. N. 2, commune de Saint-Germain-des-Fossés; SARRASSAT Gabriel, Homme d'équipe à Moulins; SIGNORET Louis, Chef de train à Saint-Germain-des-Fossés; GADIER Auguste, ex-Mécanicien de route à Moulins.

(1) Les nouveaux promus peuvent, dès maintenant, porter le ruban que leur confère cette distinction; les insignes (médaillon et diplôme) leur seront remis par leur Service respectif, dès que le Ministre des Travaux publics les aura fait parvenir à la Direction de notre Compagnie.

Il est rappelé, à cette occasion, qu'il est accordé aux bénéficiaires de ces distinctions un jour de congé supplémentaire avec solde, indépendamment du jour de la remise des insignes et diplômes.

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

**ALPES-MARITIMES.** — ARDOIN Antoine, Chef de train à Nice; ASSO Vital, Chef de canton à Cap-d'Ail; BELLEUDY Blaise, Chef de train à Nice; BERGER Pierre, Chef de gare à Grasse; BIARD Marcel, Commis à Cannes-la-Bocca; BRACCINI Bastien, Homme d'équipe à Menton; CAMOIN Antonin, Garde, commune de Vallauris; CHABERT Jules, Contrôleur de route à Antibes; CHAMBEIRON Henry, Chef de bureau de gare principal à Nice; CHAPEIS Francis, Mécanicien de route à Nice; FARAUT Jules, Aiguilleur à Cap-Martin; GRAC Charles, Mécanicien de manoeuvres à Nice; JALLAT Victor, Chef de groupe à Nice; LÉOCARD Jean-Baptiste, Sous-Chef de manutention à Nice; LENOIR Paul, Chef de Section principal à Cannes; RANC Adrien, Chef de gare à Mouans-Sartoux; RAYMOND François, Chef de train à Grasse; RICARD Antoine, Eleve-Mécanicien à Nice; ROMÉY Jules, Commis à Nice; SEASSEAU Antoine, Sous-Chef de manutention à Nice; VIDAL Adrien, Sous-Chef de manutention à Menton; BARNOIN Pierre, ex-Brigadier de manutention à Nice; PADOVANI Joseph, ex-Conducteur à Cannes-la-Bocca; AYMÉ Léon, ex-Commis à La Bocca; ICARD Marie, ex-Commis à Nice; ROMAN Jean-Baptiste, Sous-Chef de manoeuvres à Cannes-la-Bocca; RUTILY Thomas, ex-Facteur aux écritures à Nice.

**BASSES-ALPES.** — DÉJEAN Marius, Chef de gare à Peipin; GOURJON Alfred, Chef de gare à Saint-Maime-Dauphin; MOURIÈS Isidore, Chef de canton P. N. 62, commune de Mison; NEVIÈRE Elic, Brigadier à Volx; RIONDET Amédée, Chef de gare à Saint-Auban.

**BOUCHES-DU-RHONE.** — AGNEL Joachim, Sous-Chef de canton à Pey-Blanc; ARAGAIN Félix, Sous-Chef de manutention à Marseille; ASCHERO Paulin, Commis principal à Marseille; ASPRET Daniel, Chef de train à Marseille; AYMÉ Henri, Chef de train à Tarascon; AYMIS Polydore, Chef de canton à Seyrestre; BAILLE Léon, Chef de station à Pont-de-l'Étoile; BAYLE Césaire, Garde P. N. 3, commune d'Arles; BÉBARD Louis, Sous-Chef de manutention à Marseille; BERMOND Georges, Chef de gare à Arles; BERTAGNE Antoine, Surveillant de la voie à Marseille; BONNET Henri, Sous-Chef de manutention à Miramas; BONNET Marien, Laupiste-appareilleur à Tarascon; BOUTON Marius, Mécanicien de route à Marseille; BOUTISSON Bernard, Sous-Chef de brigade de manoeuvres à Arles; BREIT-ENREICHER Louis, Mécanicien de route à Marseille; BRESSY Bernard, Ouvrier à Arles; BRUN Auguste, Sous-Chef de manutention à Salon; BUISSON Jean, Cantonnier principal à Raphèle; CALLEAU Auguste, Surveillant principal de la voie à Arles; CARBONEL Lucien, Chef de canton P. N. 6, commune de Sénas; CARTIER Sébastien, Mécanicien de manoeuvres à Arles; CHAMBON Jean-Baptiste, Sous-Chef de canton P. N. 2, commune d'Arles; CHAMBRONNET Emile, Contrôleur de l'Exploitation à Marseille; CHARLES Elic, Employé principal à Marseille; CHAUDIÈRE Xavier, Receveur à Aix-en-Provence; CHIARELLI Hyacinthe, Brigadier de manoeuvres à Marseille; CLÉMENT Joseph, Chef de train à Marseille; COLONER Jacques, ex-Sous-Chef de manoeuvres à Arles; COMBE Louis, Sous-Chef de manutention à Salon; DESPLAN Joseph, Chef de canton à Rognas; ESCOFFIER Auguste, Sous-Chef de manutention à Marseille; FANTON Léopold, ex-Commis à Miramas; FORINI Benoît, Gardien à Miramas; GAY Antoine, Chef de train à Marseille; GENIN Joseph, Ouvrier à Arles; GIACOMONI Joseph, Sous-Chef de manutention à Marseille; GIBERT Louis, Commis à Port-de-Bouc; GINOUX Louis, Sous-Chef de brigade d'ouvriers à Arles; GRAILLON Joseph, Chef de train à Marseille; GRANET Louis, Chef de bureau de gare à Marseille; GRANIER Adolphe, Inspecteur Divisionnaire à Arles; GRANIER Léon, Chef de manutention à Marseille; GREGOIRE Antoine, Garde P. N. 475 à Miramas; GUEZ Paul, Commis à Rognas; GUILLAUMIER Jules, Chef de manoeuvres à Tarascon; HENRY Marius, Mécanicien de manoeuvres à Marseille; IRIES Barthélémy, Commis à Miramas; ISOARD Etienne, Brigadier de manoeuvres à Marseille; JACQUIN Pierre, Sous-Chef de manutention à Marseille; LACUERRE Léon, Chef de manutention à Marseille; LAMY Paul, Ingénieur de Traction à Marseille; LARGUIER Auguste, Chef de brigade d'ouvriers à Arles; LECA Dominique, Mécanicien de route à Marseille; LESAGE Paul, Inspecteur à Marseille; LOGEROT Charles, Mécanicien de route à Marseille; LUCIANI Dominique, Ouvrier à Marseille; MAISONNEUVE Gaston, Employé principal à Marseille; MALBOS Paul, Sous-Chef de gare à Tarascon; MANCIP Paul, Aide-Ouvrier à Arles; MARTIN Marius, Ouvrier à Marseille; MIZAN Emile, Rédacteur principal à Marseille; MICHEL Aïx, Caissier à Marseille; MICHEL Henri, Sous-Chef de manutention à Marseille; MICHEL Séraphin, Sous-Chef de manutention à Marseille; MIGNARD Louis, Chef de gare à La Barque; MONTCHAMP Arthur, Mécanicien de route à Aix; NAUDOR Hubert, Chef de dépôt principal à Marseille; OSSINI Jean-Baptiste, Sous-Chef de manutention à Aix-en-Provence; PÉGLION François, Manœuvre à Marseille; PÉLISSIER Eugène, Chef de canton P. N. 16,

commune de Grans; PÉRASSI Pierre, Mécanicien de route à Miramas; PHILIBERT Hypolite, Facteur de ville à Marseille; PILLE Edmond, Facteur aux écritures à Marseille; PLANTIER Elic, Sous-Chef de manutention à Marseille; POURCIN Henri, Sous-Chef de manutention à Marseille; PRAT Alphonse, Sous-Chef de manutention à Marseille; RÉBOUL Fernand, Commis à Marseille; RÉMUS Albert, Chef de train à Miramas; REYNAUD Jean, Mécanicien de route à Marseille; RICHERT Auguste, Homme d'équipe à Marseille; ROCHAT Albert, Inspecteur à Marseille; ROSSINI Toussaint, Facteur aux écritures à Marseille; SANS Philémon, Sous-Chef de manutention à Marseille; SANTELLI Antoine, Brigadier de manutention à Marseille; SÉCURIAS Alexis, Chef de canton P. N. 2, commune de Marseille; SÉREDON Joseph, Commis à Marseille; TASSY Eugène, Commis à Marseille; TRAMIER Emile, Homme d'équipe à Marseille; TRAMIER Louis, Sous-Chef de bureau de gare à Aix-en-Provence; VEDEL Adrien, Mécanicien de manoeuvres à Arles; VINCENT Henn, Commis à Marseille; ANTONA Charles, ex-Chef de train à Marseille; ARNAUD Antoine, ex-Chef de groupe à Marseille; BRUNEL Aimé, ex-Aiguilleur à Tarascon; CAPUS Jules, ex-Chef de train à Aubagne; CAL Jean-Baptiste, ex-Conducteur à Cornillon-Confoux; LAMBERT Jean-Baptiste, ex-Commis à Tarascon; LYON Pierre, ex-Homme d'équipe à Marseille; LOUÏCHE Victorin, ex-Chef de train à Marseille; MARBECCO Joseph, ex-Visiteur à Marseille; MOUTON Gustave, ex-Sous-Chef de manoeuvres à Marseille; MOZZICONACCI Jean, ex-Sous-Chef de manutention à Marseille; SICRE Eugène, ex-Sous-Chef de manutention à Marseille; SOUBEYRAN Marius, ex-Chef de manutention à Marseille; VIDAU Henri, ex-Chef de brigade d'ouvriers à Marseille; PENCO Félix, ex-Commis principal à Marseille; BÉRAUD Michel, ex-Chef de manoeuvres principal à Miramas; MIRAMAND Joseph, ex-Vagonnier à Sainte-Marthe-Marseille; BAUDET Jean, ex-Sous-Chef de brigade d'ouvriers à Arles; BAUDOIN Victor, ex-Chef de train à Gardanne; BÉBARD Pierre, ex-Ouvrier à Arles; BERNA Fernand, ex-Sous-Chef de manutention à Nice; BOSS Charles, ex-Visiteur à Arles; BRUNET Benoît, ex-Conducteur de machines-outils à Arles; CLOP Justin, Conducteur de machines-outils à Arles; COLLLOT Prosper, ex-Mécanicien de route à Arles; DAIX Sylvain, ex-Commis principal à Marseille; GIOCANTI Jean, ex-Chef de train à Marseille; GORAND Henri, ex-Chef de groupe à Arles; GUIÇON Emile, ex-Commis principal à Solès; LOMBARDO Honoré, ex-Préposé à la manutention à Arles; LUCCHINI Antoine, ex-Sous-Chef de manutention à Marseille; MARTIN Marius, ex-Conducteur de machines-outils à Arles; MATHIEU Clément, ex-Sous-Chef de brigade de manoeuvres à Arles; NÉCHEL Jacques, ex-Homme d'équipe à Grans; PORTUGAL Claude, ex-Cantonnier à La Barasse; ROCHE Michel, ex-Conducteur à Aix-en-Provence; SAVOYE Antoine, ex-Ouvrier à Arles; TETRAZ Joseph, ex-Chef de train à Marseille; TROIN Marius, ex-Mécanicien à Gardanne.

**CHER.** — MOREAU Alphonse, Aiguilleur au Bec-d'Allier.

**COTE-D'OR.** — M<sup>me</sup> ARSAULT Jeanne, Chef de station à Saint-Victor-sur-Ouche; BABÉ Auguste, Mécanicien de route à Dijon; BERGRET Auguste, Mécanicien de route aux Laumes; BOMPY Jean, Employé principal à Dijon; BONNEAU Emile, Inspecteur Divisionnaire à Dijon; BOURDILLAT Edmond, Chef de gare à Sincéy-les-Rouvray; BUY Jacques, Contremaître principal à Dijon; COCQUINOT Paul, Mécanicien de route aux Laumes; FAUVERGE Louis, Mécanicien de manoeuvres à Dijon; FAUVEAU Hugues, Chef de district principal à Dijon; FLAMAND Maurice, Mécanicien de route aux Laumes; GARNIER Jean, Mécanicien de route à Auxonne; JACQUET François, Contrôleur principal à Dijon; JACQUEUR Marius, Mécanicien de route à Dijon; JOUVENOT Charles, Sous-Inspecteur à Dijon; LARRET Jean, Commis principal à Dijon; LEDEUIT Louis, Mécanicien de route à Dijon; LOSSINGER Pierre, Sous-Chef de brigade d'ouvriers à Dijon; MARTIN Louis, Chef de bureau de gare principal à Dijon; MATHIEU Pierre, Mécanicien de route à Dijon; NORMAND Louis, Chef de bureau principal à Dijon; PAIN Jacques, Mécanicien de route aux Laumes; PERROT Léon, Chef de canton P. N. 24, commune de Gemeaux; PERRIN Benoît, Receveur à Dijon; POTHIER Gabriel, Sous-Inspecteur à Dijon; ROLLIN Emile, Garçon de bureau à Dijon; VERSEY Jean-Baptiste, ex-Peintre à Seurre; BOUSSARD Léon, ex-Homme d'équipe à Nolay; COUTANT Emile, ex-Sous-Facteur aux Laumes; JAMBON Jean, ex-Chef aiguilleur à Dijon; MICHEL Joseph, ex-Aide-Ouvrier à Dijon; PERRIN Emile, ex-Ouvrier à Dijon; VICINE Marius, ex-Chef de gare à Dijon.

**COTES-DU-NORD.** — DROUËC Joseph, ex-Aide-Ouvrier à Ploubert.

**DOUBS.** — BERLINGER Arthur, Mécanicien de route à Besançon; BERNARD Paul, Mécanicien de route à Besançon; DELORME François, Chef de train à Besançon; DEPIÈRES Charles, Mécanicien de route à

Besançon; DORNIER Honoré, Chef de canton P. N. 1<sup>er</sup>, commune de La Chaise et Mijoux; MOUGNARD Charles, Cantonnier principal à Besançon; PERRIN Jules, ex-Conducteur-Chef à Fontaine-Clerval; BARTHOLOMY Antoine, ex-Mécanicien à Besançon; BRUCHARD Plilibert, ex-Chef de station à Saint-Claude-Besançon; ÈME François, ex-Aiguilleur à Dôle; HENRY Louis, ex-Homme d'équipe à Besançon; MALAVAU Claude, ex-Chef de train à Pontardier; MARLE Charles, ex-Sous-Chef de manutention à Besançon; MONIN Claude, ex-Austeur à Serres-les-Sapins; POURSY Emile, ex-Sous-Chef de manœuvres à Besançon; COLIN Charles, ex-Mécanicien de route à Besançon; DUSSERT Pierre, ex-Mécanicien de route à Besançon; PERRIN Emile, ex-Poser à Besançon; RENAUD Charles, ex-Mécanicien de route à Emagny.

**DROME.** — PERRET Léopold, ex-Visiteur à Beaumont-les-Valence.

**GARD.** — ANDRÉ Albert, Chef de train à Alès; ARTIGUE Nemorin, Chef de gare à Saint-Cézaire; AYGON Jean-Baptiste, Chef de manœuvres principal à Rousson; BERGE Alexandre, Gardé, P. N. 62, commune de Marguerites; BONNEFANT Léopold, Ouvrier à Fourques; BOIS Léon, ex-Sous-Chef de manutention à Saint-Jean-du-Pin; BONNET Paul, Sous-Chef de manutention à Alès; BOURCOIRAN Célestin, Chef de train à Alès; BOURDELLON Auguste, Chef de gare à Nîmes; BRÈS Pierre, Homme d'équipe à Alès; BRÉSSON Firmin, Brigadier de manutention à Nîmes; CAME Étienne, Mécanicien de route à Alès; CASTEL Joseph, Mécanicien de route à Nîmes; CERRET Ferrand, Homme d'équipe à Alès; CLÉMENT Paul, Sous-Chef de manœuvres à Grand-Combe-la-Pisc; COMBES Auguste, Employé principal à Nîmes; CORNU Albert, Manœuvre spécialisé à Nîmes; COUDEIRE Alcide, Mécanicien de route à Alès; DEJEAN Joseph, ex-Commis à Nîmes; DELENNE Pierre, Chef de train à Nîmes; DUMAS Louis, Chef de train à Nîmes; DUPUIS Jean-Baptiste, Manœuvre spécialisé à Marguerites; DURAND Abel, Ouvrier à Nîmes; DUSSAUD Edmond, Mécanicien de route à Nîmes; EVESQUE Gustave, Chef de canton, P. N. 74, commune de Meynes; FOBY Louis, Chef de train à Alès; FOUCHER Antoine, Chef aiguilleur à Nîmes; FONTAVALLE Prosper, Aiguilleur à Remoulins; FROMENT Léopold, Mécanicien de route à Nîmes; GAGNE Emile, ex-Chef de train à Nîmes; GALERAUD Léon, Chef de gare à l'Ardoise; GEBELIN Arthur, Mécanicien de route à Alès; GIRARDOT Léopold, Commis à Nîmes; GOUSSIN Lucien, Chef de gare à Chamborigaud; GROS Henri, Mécanicien de route à Nîmes; HYVER Benoît, Commis à Nîmes; JAULIÉ Joseph, Mécanicien de route à Nîmes; LAURANS Jean-Baptiste, Garçon de bureau à Nîmes; LE DRAN Alfred, Sous-Chef de manutention à Nîmes; LOUCHE Abel, Facteur enregistré à Aimargues; MAGNE Louis, Sous-Inspecteur à Alès; MALANO Jean, Chef de train à Nîmes; MALHERRE René, Sous-Chef d'entretien à Nîmes; MARIS François, Chef de train à Nîmes; MARTIN Jean-Baptiste, Mécanicien de route à Alès; MAURIN Louis, Conducteur à Nîmes; MAZEL Paul, Chef de gare à Canaules-Saint-Nazaire; MELLE Firmin, ex-Commis principal à Nîmes; MERCIER Pierre, Surveillant de la voie, P. N. 3, commune de Robiac; MÉRY Pierre, Sous-Chef de manutention à Nîmes; MICHALLAT Auguste, Chef de gare à Remoulins; MICHEL Lucien, Mécanicien de route à Nîmes; MOINAS Jaouin, Aide-Ouvrier à Nîmes; NÈGRE Louis, Chef de gare à Salindres; NENOT Jean, Sous-Chef de manutention à Nîmes; OLAGNIER Marius, Mécanicien de route à Nîmes; PHILIPP Félix, Mécanicien de route à Nîmes; PONIGNET Jean-Baptiste, Ingénieur adjoint à Nîmes; REBOUL Clovis, Chef de station à Saint-Christophe; RIBIÈRE Baptiste, Chef de train à Nîmes; RIBOT Marius, Mécanicien de route à Alès; ROBERT Noël, Chef de train à Alès; ROCHER Jean, Chef de train à Alès; ROUET Pierre, Facteur aux écritures à Nîmes; ROUX Alfred, Chef de gare à Beaucaire; TOUREL Antoine, Commis à Nîmes; TRUC Jean, Chef de train à Nîmes; TUFFENIS Paul, Employé principal à Nîmes; BARBERIN Théodore, ex-Chef de gare à Nîmes; CHAMBOULEYRON Pierre, ex-Brigadier-Chef à Pont-Saint-Espirit; CRUCIANI Ours, ex-Chef de train à Nîmes; DELPEYCH Jean-Baptiste, ex-Mécanicien de route à Nîmes; GENSSANNE Jean, ex-Garde-signaux à Nîmes; JANVIER Antonin, ex-Commis à Aigues-Mortes; MARC Pierre, ex-Brigadier de manutention à Nîmes; ROUSSEL Louis, ex-Facteur aux écritures à Nîmes; TOTREAS Emile, ex-Pointeur releveur à Nîmes; VIDAL Louis, ex-Mécanicien à Nîmes; VIDAL Toussaint, ex-Mécanicien à Nîmes; ABRIAS Henri, ex-Gardienn concierge à Connaux; COLLET Jules, ex-Aiguilleur à Nîmes; DURES Pierre, ex-Mécanicien à Lafoux-les-Bains; GARCIN Pierre, ex-Ouvrier à Nîmes; JALLAGUER Louis, ex-Mécanicien à Alès; M<sup>me</sup> MICHEL Marie, ex-Commise à Nîmes; QUINSAZ Jules, manœuvre à Nîmes; ROMESTANT Louis, ex-Chef de train à Alès; SALLES Daniel, ex-Manœuvre à Saint-Christolles-Alès.

**HAUTES-ALPES.** — AILLAUD Antonin, Chef de train à Veynes; ALLAIN François, Homme d'équipe à Briançon; AMOURIQ Gustave,

Conducteur à Veynes; DERNAT Augustin, Chef de train à Veynes; FONTANA Pierre, Chef de réserve à Veynes; MARTIN Edouard, Chef de gare à Serres; MARTIN François, Chef de train à Veynes; REBOUL Jules, Cantonnier principal P. N. 44, commune d'Aspres-sur-Butsch; TABOURET Jean, Chef de train à Veynes.

**HAUTE-LOIRE.** — ASTIER Jean, Chef de gare à Arvant; AVRIL Laurent, Facteur enregistré à Ristord; BONNETAIN Louis, Chef de gare à Chamalières; COURANT Henri, Sous-Chef de dépôt au Puy; CRÉPIN Jean, Aiguilleur à Arvant; DUFFAUD Ernest, Chef de train à Langeac; MANSARD Joseph, Aiguilleur à Arvant; MATHIEU Pascal, Contrôleur adjoint du S. E. à Langeac; PAULET Jean, Aiguilleur à Langeac; BESSE Amédée, ex-Conducteur chef au Puy; COUTURIER Michel, ex-Mécanicien à Aurec-sur-Loire; BARTHÉLEMY Jacques, Homme d'équipe au Puy.

**HAUTE-SAONE.** — M<sup>me</sup> THÉBAUD Marie, Chef de station à Brussey; HUMBERT Paul, ex-Chef de train à Moncély.

**HAUTE-SAVOIE.** — BERTRAND François, Facteur enregistré à Saint-Julien-en-Genevois; BONIN François, Sous-Chef de brigade de manœuvres à l'Abbaye-Saint-Gervais; BONROT Alexis, Chef de train à Chamoni; CADOUX François, Facteur chef à Saint-Sigismond; CARLET Joanny, Chef de train à Chamoni; DUBOUTLOZ Joseph, Sous-Chef de manœuvres à Annecy; DUCRET Joseph, Brigadier-Chef au Fayet; EFFRANCY Jean, Sous-Chef électricien à Chavantes; FAVRE François, Chef de gare à Pringey; CACHET Jean, Chef de gare à Valleiry; PELLIN Francisque, Conducteur électricien, commune de Passy; PUTAUD Henri, Chef de gare à Bloye; VALLET Julien, Brigadier de manutention au Fayet.

**HERAULT.** — ALLEMAND François, Receveur à Montpellier; ARBOUET Bertrand, Chef de manutention à Montpellier; BÉRINGUIER Toussaint, Chef de train à Sète; BERTRAND Médéric, Caissier à Montpellier; BRÈS Jacques, Sous-Chef de manutention à Sète; CABANIS Henri, Sous-Chef de manutention à Montpellier; COMMUNE Louis, Chef de train à Sète; DEJEAN Gabriel, Homme d'équipe à Montpellier; DOUSSIERE Pierre, Chef de gare à Marsillargues; FRANÇOIS Guillaume, Caissier à Montpellier; GALLETTO Georges, Facteur aux écritures à Montpellier; JULLIAN Victor, Commis à Sète; MARCHOUX Jean, Lampiste-appareilleur à Montpellier; MARCOU Jacques, Sous-Chef de bureau de gare à Montpellier; MARTIN Gaston, Commis à Lunel; MÉTRALS Eugène, Chef de manœuvres à Sète; PANSIER Clément, Chef de train à Lunel; PITOT Elie, Commis à Montpellier; PRADEL Arthur, Chef de train à Montpellier; PUECH Armand, Cantonnier principal P. N. 21, à Vandargues; THÉBAUD Joseph, Homme d'équipe à Montpellier; TEISSIER Paul, ex-Chef de train à Lunel; THOMAS Jean, Aiguilleur à Sète; TRABUCA Joseph, Chef aiguilleur à Montpellier; TURIAF Louis, Commis à Frontignan; VÉDRINES Paul, Chef de train à Lunel; VERDIER André, Brigadier de manutention à Montpellier; VIEU Paul, Chef de train à Sète; BERTRAND Pierre, Chef de station à Lunel-Viel; BOUYG Albert, ex-Sous-Chef de manutention à Lunel; GRANIER Fernand, ex-Commis à Montpellier; LARQUIER Emile, ex-Conducteur à Montpellier; LAUZE Cyprien, ex-Chef de train à Lunel; LAUZE Fernand, ex-Conducteur principal à Lunel; MICHEL Joseph, ex-Aiguilleur à Lunel; PORTANIER Alphonse, ex-Brigadier de manutention à Montpellier; VIL-LARET Jean, ex-Aiguilleur à Lunel; BRÈS Georges, ex-Visiteur à Sète; CABROL Jean, ex-Chef lampiste à Montpellier; CRÉCUT Marcellin, ex-Ouvrier à Montpellier; PIERRE-CASIMIR Eugène, ex-Homme d'équipe à Montpellier; RAYSSAC Cazimir, ex-Brigadier de manutention à Montpellier; SÉNAC Joseph, ex-Sous-Chef de manutention à Montpellier; SOLIGNAC Marius, ex-Homme d'équipe à Montpellier; VERDIÉ Benoît, ex-Homme d'équipe à Montpellier.

**ISERE.** — ALLOTUD Régis, Sous-Chef de manœuvres à Chasse; ALBERTIN Auguste, Brigadier à Pontcharra-sur-Bréda; AMAR Louis, Chef de canton P. N. 15, commune de Beaurepaire; BARBIER Charles, Visiteur à Chasse; BEL Paul, Sous-Chef de gare à Grenoble; BOREL Jean, Homme d'équipe à Grenoble; CHAIX Auguste, Facteur enregistré à Tullins; COPPORON Joseph, Aiguilleur à Rives; CROUZET Charles, Sous-Chef de manutention à Grenoble; DECORPS Héli, Homme d'équipe à Grenoble; DELAYE Pierre, Chef de train à Grenoble; DIANOUX Paul, Commis à Chanas; DUPLISSY Louis, Sous-Chef de bureau de gare à Grenoble; ESPITALIER Joseph, Chef de train à Grenoble; FERLET Joseph, Chef de canton P. N. 11, commune de Saint-Pierre-de-Chaudieu; FRANÇOIS Edmond, Commis principal à Grenoble; GENIN Joseph, Brigadier-Chef à Grenoble; GAGNEUX Eugène, Chef de manutention à Grenoble; GUILLERMONT Jean, Chef de train à Grenoble; JEUDY Charles, Chef de train à Grenoble; LABBÉ Jean-Baptiste, Chef de train à Grenoble; LEVRAT Laurent, Mécanicien de route à Fontaine; LEYSSIEUX Pierre,

Sous-Chef de manutention à Rives; MARCE Alexandre, Chef de train à Grenoble; MARILLET Joseph, Cantonnier principal P. N. 12, commune de la Folatière; MARMONNIER Jean, Aiguilleur à Grenoble; MÉRIT Joseph, Commis à Grenoble; NOTRAMY Victor, Chef de bureau de gare à Vienne; NOYRET Marius, Chef de train à Grenoble; PIC Benjamin, Sous-Chef de manutention à Jarric; PICHAY Jean, Facteur enregistrant au Pésage-de-Roussillon; POIRIER Joseph, Chef de train à Grenoble; REBUT Aimé, Sous-Chef de manutention à Grenoble; RENAUD-GOED Joseph, Chef de bureau à Grenoble; REYMOND Ferdinand, Conducteur à Grenoble; ROUY Jean, Homme d'équipe à Jarric; SAVOYAT Jean, Chef de train à Grenoble; STIBILLE Léon, Chef de train à Grenoble; TARDY Lucien, Surveillant principal à Voiron; THOMAS Jules, Aiguilleur à Sérézin; TINE Jean, Brigadier lampiste à Grenoble; TRILLAT Claudius, Chef de train à Grenoble; VINCENT Charles, Commis à Grenoble; BARET Pierre, ex-Commis à Notre-Dame-des-Commiers.

**JURA.** — BODOUOT François, Mécanicien de manœuvres à Dôle; CARROT Albert, Mécanicien de route à Dôle; CASSARD Albert, Chef de gare à Labarre; DUMONT Jules, Mécanicien de route à Dôle; FERTIER François, Mécanicien de route à Dôle; FOURNET Marie, Garde-magasin des combustibles à Dôle; GINDRE Marie, Facteur enregistrant à Saint-Claude; LETONDAL Paul, Mécanicien de route à Dôle; MARIOTTE Delphin, Chef de gare à Saint-Claude; REGAD Jules, Chef de train à Saint-Claude; SAUNIER Philibert, Mécanicien de route à Dôle; SEIGNEMARTIN François, Brigadier-Chef à Saint-Claude; SONNIER Romain, ex-Commis principal à Saint-Lupicin.

**LOIRE.** — ALLARD-JACQUIN Darius, Mécanicien de route à Saint-Etienne; ARGAUD Ferdinand, Mécanicien de manœuvres à Saint-Etienne; BADIOU Henri, Brigadier-Chef à Feurs; BARONNET Jean, Sous-Chef de gare à Saint-Etienne; BENEVED Jean, Mécanicien de route à Saint-Etienne; BERTHAUD Jean, Cantonnier principal à Izieux; BLANC François, Chef de gare à Saint-Etienne-Châteaureux; BUDIN Louis, Facteur enregistrant à Saint-Cyr-de-Favières; CHARREL Alexis, Sous-Chef de manutention à Saint-Etienne; CHAUVOY Germain, Employé principal à Saint-Etienne; CHEVALLIER Cyprien, Chef de gare à Boisset-le-Cérizet; CHEVENIER Antoine, Brigadier-Chef à Grand-Croix; COISSARD Henri, Surveillant principal au Coteau; DONDON Marius, Chef de train à Saint-Etienne; FAY Pierre, Sous-Chef de manutention à Saint-Jean-Bonnefonds; FORET Claude, Aiguilleur à Roanne; GAUTHIER Jean, Contrôleur technique à Saint-Etienne; GOLFFIER Claude, Sous-Chef de bureau à Saint-Etienne; GRATALOUP Benoît, Chef de canton P. N. 200, au Coteau, par Saint-Etienne; GROSSELIN Pierre, Chef de district principal à Pouilly-sous-Charlieu; GUERRIER Benoît, Chef de bureau à Saint-Etienne; GUINET Pierre, Chef de gare à Bonson; JOASSARD Joannès, Chef aiguilleur principal à Saint-Etienne; LARRUE Pierre, Brigadier de manutention à Saint-Etienne; LESIEUR Auguste, Facteur aux écritures à Saint-Etienne; MARMEYS Antoine, Aiguilleur à Saint-Etienne; MAZET Jean, ex-Conducteur Chef à Firminy; MICHEL Pierre, Lampiste-appareilleur à Saint-Etienne; MONTROBERT Joseph, Sous-Chef de manœuvres à Terrenoire; ORCEL Joseph, Chef de gare à Firminy; OUIZE Eugène, Commis principal à Saint-Etienne; PHILIPPON Philibert, Chef de canton P. N. 6, commune de Charlieu; PIZAY Jean, Mécanicien de route à Roanne; POLOGNE Antoine, Chef de gare à Villars; ROUSSIER Jean, Mécanicien de manœuvres à Saint-Etienne; ROZIER Jean, Chef de manœuvres à Terrenoire; SÈVE Claude, Chef de train à Roanne; SOUCHON Alphonse, Commis à Saint-Etienne; VARENNES Pierre, Surveillant principal du S. E. à Roanne; VIAL Auguste, Brigadier de manutention à Saint-Etienne; CALLEY Pierre, ex-Inspecteur Divisionnaire à Montbrison; CHERBLANC Claude, ex-Sous-Chef de manutention à Saint-Etienne; CLAIR Jean, ex-Surveillant de travaux à Riorges.

**LOIRET.** — CERTAIN Jacques, Mécanicien de route à Montargis; DÉRODY François, Mécanicien de route à Amilly; HAUTEREAU Louis, Chef de train à Montargis; JOUET Achille, Cantonnier principal P. N. 9, commune de Châlette; PASQUET Gustave, Aiguilleur à Montargis; PETIT Gaston, Brigadier à Auxy; POUCHOL Jean-Baptiste, Chef de gare à Briare; PRÉVOST Félix, Mécanicien de manœuvres à Gien; TUPIN Alfred, Mécanicien de route à Montargis; TURPIN Georges, Chef de gare à Bonny; VILLECHENON Louis, Mécanicien de route à Châlette; BRILLE Henri, ex-Chef de gare principal à Dordives; DARD Jean, ex-Aiguilleur à Sully-sur-Loire.

**LOZÈRE.** — BOURRET Cyprien, Aiguilleur à la Bastide-Saint-Laurent-les-Bains; POUDEVIGNE Jean-Baptiste, Aiguilleur à la Bastide-Saint-Laurent-les-Bains; GIMBERT Urbain, ex-Conducteur à Cocurès.

**NIÈVRE.** — AUGY Louis, Chef aiguilleur à Nevers; BALLERET François, Chef de train à Cergy-la-Tour; BARDIN Auguste, Sous-Chef de manutention à Fourchambault; BAUDIN Louis, Chef de canton P. N. 3, à Clamecy; BERNOUILLIN Joseph, Sous-Chef de gare à Nevers; BERTHOMMIER Alexis, Commis à Nevers; CHARMOT Jean, Sous-Chef de manutention à Nevers; CLAIR Joseph, Chef de train à Clamecy; COCHE Louis, Chef de train à Nevers; COMBE Gustave, Chef de gare à Corbigny; COURTET Onésime, Chef de gare à Cergy-la-Tour; CRÉPEAU Clément, Dessinateur-projeteur à Nevers; DELORME Antoine, Brigadier-Chef à Fourchambault; DOREAU Gaspard, Chef de district principal à Tamnay-en-Bazois; ELIAS Alexandre, Chef de train à Nevers; GIBERT Jean, Chef de train à Nevers; GOULLERET Pierre, Sous-Chef de gare principal à Nevers; GROSlier Marcel, Chef de train à Nevers; HALAY Edme, Sous-Chef de canton à Saint-Ouen; JACQUIN Isidore, Chef aiguilleur à Nevers; LARDEREAU Pierre, Sous-Chef de manutention à Nevers; LAVEST Jean-Baptiste, Mécanicien de route à Nevers; LORRÉ François, Conducteur à Clamecy; MITON Louis, Mécanicien de manœuvres à Nevers; MORIN Jean, Aiguilleur à Gimouille; PICOT Pierre, Facteur enregistrant à Moulins-Engilbert; PINIER Philibert, Gardien faisant fonctions de planton P. N. 32, commune de Cergy-la-Tour; RAMEAU Louis, Mécanicien de manœuvres à Nevers; RENARD Edouard, Mécanicien de route à Clamecy; SARRAZIN Antoine, Cantonnier P. N. 31, commune de Perroy; SCHMIDT Edouard, Contrôleur principal du S. E. à Nevers; TAVERNIER Charles, Chef de canton P. N. 3, commune de Rix; TOUPRET Vincent, Chef lampiste à Nevers; DREYET Antoine, ex-Mécanicien à Nevers; BOULOGNE Germain, ex-Mécanicien à Nevers; JEAN Robert, ex-Mécanicien de route à Nevers.

**PUY-DE-DOME.** — AIGUEBONNE Jean, Chef de gare à Coudes-Champeix; ALEXANDRE Antoine, Ouvrier à Clermont-Ferrand; BEYNE Antoine, Chef de manutention à Clermont-Ferrand; BOURGADE Toussaint, Brigadier à Ambert; BRUNET Joseph, Chef de train à Clermont-Ferrand; CAPELANI Henri, Cantonnier à Gerzat; DUPUIS Hyacinthe, Chef de train à Clermont-Ferrand; FÉRAS Pierre, Chef de train à Clermont-Ferrand;

## Les Trois Amis de la Maison

POUR VOTRE CUISINE la "Végétaline"

POUR VOTRE LINGE le savon "La Tour"

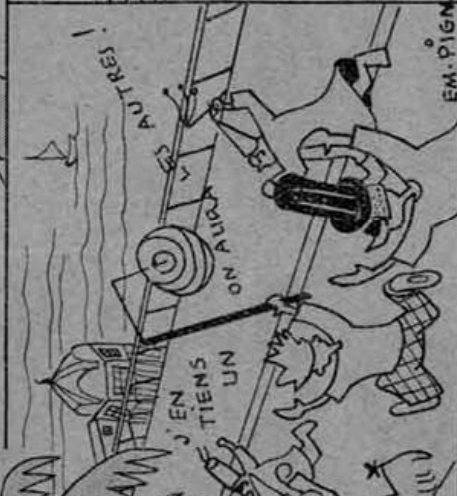
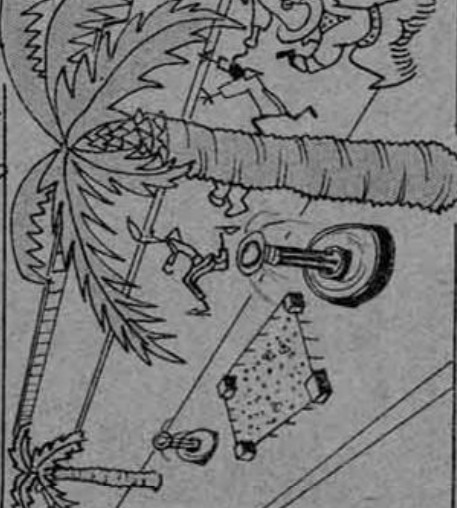
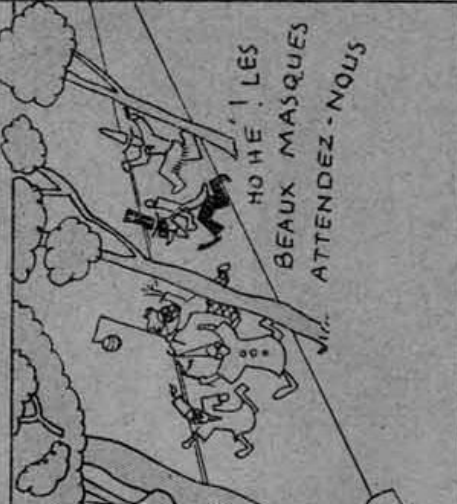
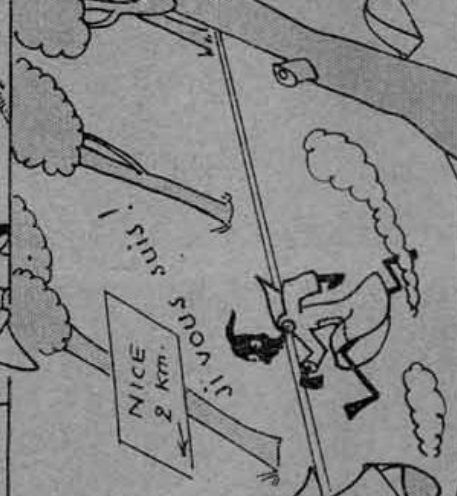
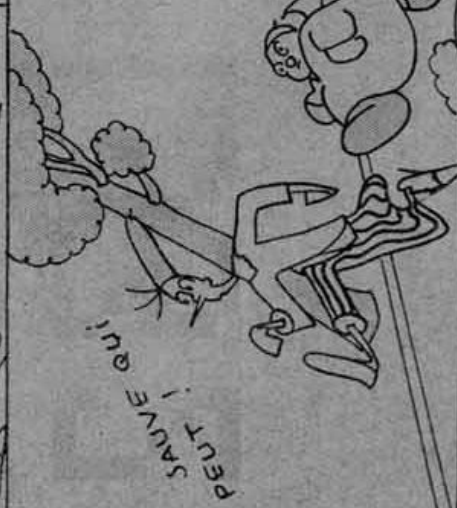
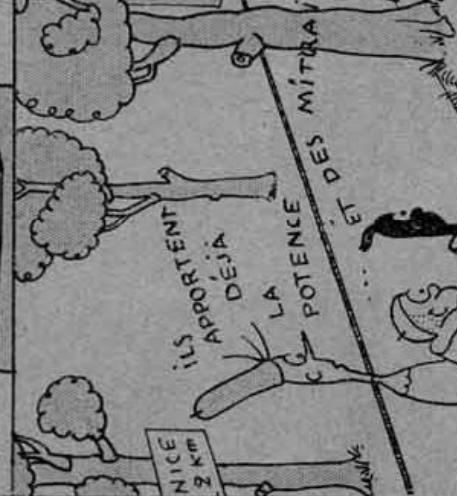
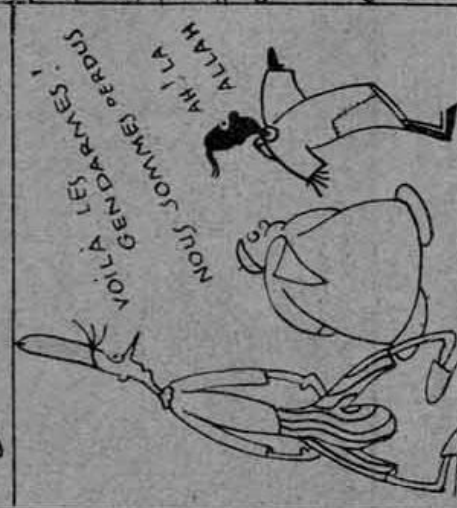
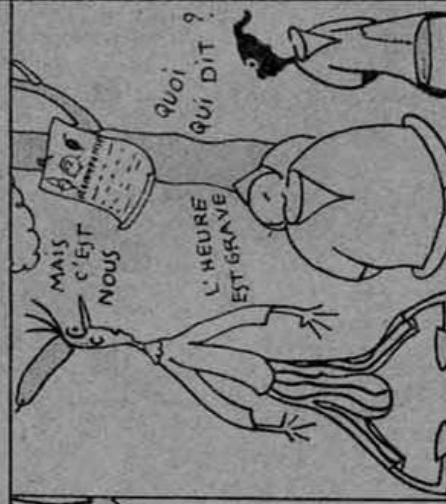
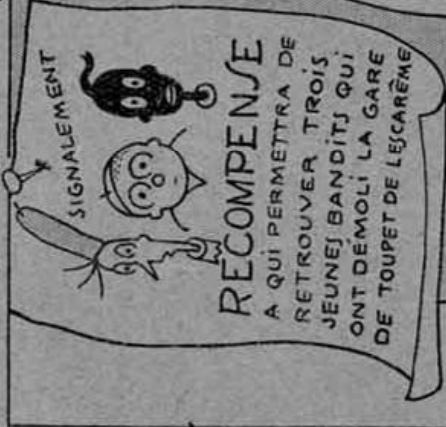
GRENET Baptiste, Chef de gare à Thiers; GUYOT René, Conducteur de travaux à Ennezat; IGONIN Jean, Chef de gare à Verfaizon; LABROY Célestin, Mécanicien de route à Clermont-Ferrand; LAGARDE Léon, Mécanicien de route à Pont-de-Dore; LÉTY François, Surveillant à Clermont-Ferrand; MALLERET Gilbert, Chef de district principal à Clermont-Ferrand; MARCHADIER Guillaume, Facteur enregistrant à Aigueperse; MARTIN Antoine, Chef de train à Clermont-Ferrand; MÈCE Louis, Chef de gare à Noalhat; MEZEIX Etienne, Facteur aux écritures à Clermont-Ferrand; PERRIÈRE Joseph, Receveur à Clermont-Ferrand; PORTE Jean, Chef de train à Clermont-Ferrand; ROCHE Mathurin, Chef de gare à Riom; ROMAGNY Emile, Contrôleur de l'Exploitation à Clermont-Ferrand; ROUX Antoine, Chef de train à Clermont-Ferrand; SULPIS Gabriel, Sous-Chef de Bureau à Clermont-Ferrand; TACOT Pierre, Chef aiguilleur à Clermont-Ferrand; VENDANGES Antoine, Chef aiguilleur à Clermont-Ferrand; BURIAS Etienne, ex-Aide-Ouvrier à Clermont-Ferrand; DUCROS Pierre, ex-Brigadier de manutention à Clermont-Ferrand; SIBIAUD Antoine, ex-Sous-Chef de brigade d'ouvriers à Aulnat; VANNIER Léon, ex-Ouvrier à Clermont-Ferrand; VÉDRY Jean-Baptiste, ex-Commis à Riom.

**RHONE.** — ARNOUX Marius, Mécanicien de route à Lyon; ANDRÉANI Henri, Receveur à Lyon; ARRAGON Eugène, Sous-Inspecteur à Oullins; BAILLET Tony, Chef de train à Grigny; BAS Benoît, Receveur-Chef à Lyon; BATHREZ Alphonse, Sous-Chef de manutention à Lyon; BAUDINAT Louis, Commis à Lyon; BEAU Maurice, Contremaître principal à Lyon; BERBER Joseph, Cantonnier principal P. N. 14, commune de Rochetaillie; BERGER Claude, Chef de train à Givors; BERT Léon, Inspecteur Divisionnaire à Lyon; BERTHET Alfred, Sous-Chef de gare principal à Lyon; BERTRAND Alphonse, Mécanicien de route à Grigny; BIRER Alphonse, Expéditionnaire à Lyon; BOCCUET Joseph, Mécanicien de manœuvres à

(Suite page XVII)

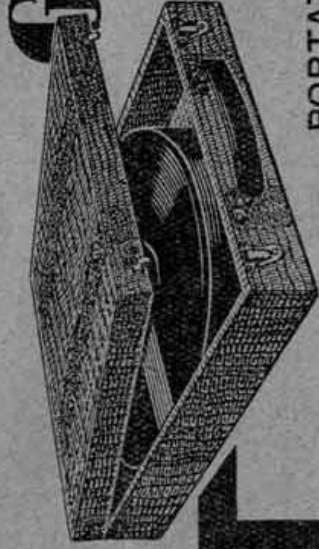
## LA PAGE DES ENFANTS

## LES MEMORABLES VOYAGES DE BOGY ET TAMPON



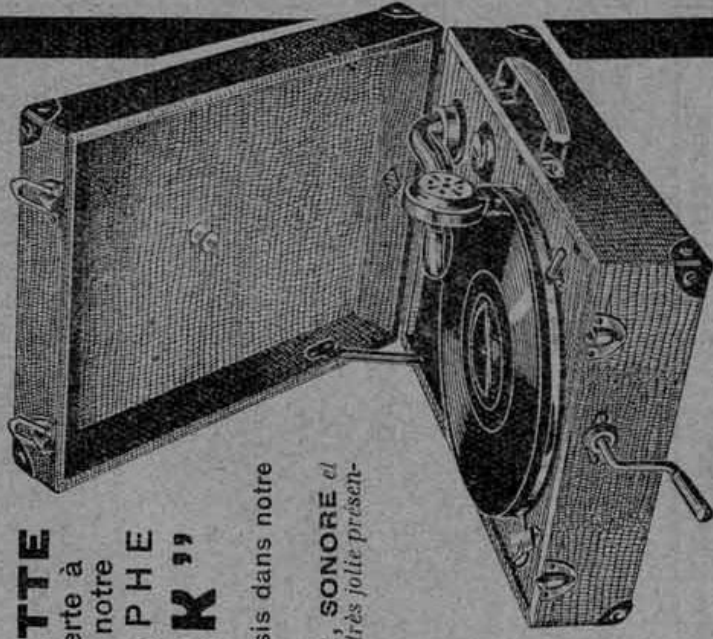
Lyon; BONNET Joseph, Chef de train à Lyon; BORDET Maurice, Commissaire à Tarare; BOSTVECHEZ Guillaume, Sous-Chef de manutention à Lyon; BOULLU Nicolas, Mécanicien de route à Lyon; BOUQUET Victor, Cantonnier de cour à Givors; BOUTIN Marius, Chef de train à Lyon; BRODY Gaston, Sous-Chef de manœuvres à Lyon; BRUN Elie, Aiguilleur à Lyon; BRUN Joseph, Mécanicien de route à Grigny; BURNOD Joseph, Sous-Chef de manutention à Lyon; CAMBON Jean, Commissaire principal à Lyon; CHAGNY Jean, Sous-Chef de manutention à Lyon; CHANEL François, Sous-Chef de gare à Lyon; CHAZAL Jean, Visiteur à Lyon; M<sup>lle</sup> CHARMASSON Marthe, Factrice aux écritures à Lyon; COLAS Jean, Sous-Chef de manutention à Lyon; COSTE Casimir, Receveur à Lyon; CURNOL Etienne, Chef de train à Lyon; DAVIN Charles, Chef de train à Givors; DECORPS Eugène, Conducteur à Lyon; DELAS Jean, Sous-Chef de bureau à Lyon; DENTAL Auguste, Chef de groupe à Lyon; DUCHER Antoine, Sous-Chef de manutention à Lyon; DULAC Jean, Chef de train à Lyon; DELAURIER Flavien, Sous-Chef de manutention à Grigny; DUMAS Claude, Brigadier de manutention à Lyon; DUPERET Jean, Facteur enregistrant à Saint-Georges-de-Reneins; DURAND Frédéric, Brigadier de manutention à Lyon; FAURE Jean, Aiguilleur à Lyon; FAY Victor, Chef aiguilleur à Lyon; FERRAT Jean-Baptiste, Mécanicien de route à Lyon; FESSY Guy, Dessinateur principal à Lyon; FLEURETON Etienne, Chef de manœuvres principal à Couzon-au-Mont-d'Or; FOILLARD Jules, Sous-Chef de manutention à Lyon; FORT Maurice, Commissaire à Lyon; GAME Pierre, Brigadier de manutention à Lyon; GARAVEL Michel, Homme d'équipe à Lyon; GAUTHER Ferdinand, Contrôleur technique à Lyon; GULLIN dit CAILLE Louis, Mécanicien de route à Lyon; GIRAUD Claude, Conducteur à Lozanne; GRANIER Séverin, Chef de gare à Lyon; GROILLIER Jean, Commissaire principal à Lyon; GUILLET Claude, Mécanicien de route à Lyon; GUYARD Jean, Chef de bureau à Lyon; GUIOCHON Philippe, Chef de brigade de manœuvres à Oullins; GUYOT Georges, Commissaire principal à Lyon; GRIZARD Marie, Chef de canton P. N. 30, commune de Marceilly; HUMBERT Jules, Contrôleur technique principal à Lyon; JALABERT Jean, Mécanicien de route à Lyon; JEAN dit DARTUN Pierre, Commissaire principal à Lyon; JUSSEAU Pierre, Commissaire à Lyon; KROTZ Louis, Chef de train à Lyon;

LABOURET Pierre, Chef de groupe à Lyon; LAPEYRE Pierre, Commissaire à Saint-Laurent-d'Agnay; LAPOUTE Benoît, Commissaire principal à Lyon; LAURENT François, Cantonnier principal à Lyon; LAUNOIS Alphonse, Mécanicien de manœuvres à Lyon; LAVAL Jean, Sous-Chef de manutention à Lyon; LÉMONON Jean, chef de train à Lyon; LESCHERES Julien, Surveillant de dépôt à Lyon; LÉTOUQUART Pierre, Agent technique à Lyon; LEVET Louis, Employé à Oullins; LIQUIER Jean, Inspecteur Divisionnaire à Lyon; LUC Emile, Garde-sigaux à Saint-Jean-d'Ardières; LUCIANI Pierre, Chef de train à Lyon; MAGNAT Henri, Chef aiguilleur à Lyon; MARCELLI Don, Sous-Chef de manutention à Lyon; MARGOTTON Claude, Commissaire principal à Limas; MAYER Claudius, Receveur à Lyon; MAZET Léon, Sous-Chef de brigade de manœuvres à Villeurbanne; MAZUYON Pierre, Chef de brigade d'ouvriers à Lyon; MÉTRAL Jean, Sous-Chef de manutention à Grigny; MICHEL Pierre, Chef de manœuvres à Lyon; MOISSON Emiland, Chef de train à Lyon; MUNIER Ernest, Mécanicien de manœuvres à Lyon; NÉANT Louis, Commissaire à Lyon; PACALY Adrien, Surveillant principal de travaux à Grigny; PAILLARD Henri, Chef de gare à Vénissieux; M<sup>me</sup> PERRINET Pauline, Commissaire principale à Lyon; PERRINON François, Commissaire à Lyon; PERRIER Jean, Sous-Chef de manutention à Lyon; PEYRIER Calixte, Sous-Chef de manœuvres à Lyon; PEYROUSE Marius, Chef de train à l'Arbresle; POMMIER Alphonse, Chef de gare à Lyon; PORTAL Auguste, Mécanicien de route à Lyon; PRADEL Pierre, Conducteur à Lyon; PRUDON Philibert, Chef de gare à Belleville-sur-Saône; RABUT Claude, Mécanicien de route à Lyon; RÉNY Joseph, Conducteur à Lyon; M<sup>me</sup> RENDU Marie, Employée à Lyon; REVEL Antoine, Facteur aux écritures à Lyon; RIGOLLET Jean, Mécanicien de route à Lyon; ROUX Louis, Sous-Chef de manutention à Lyon; SABATIER Sébastien, Chef de gare à Loire; SAUVAN Louis, Surveillant à Lyon; SEGUIN Aimé, Chef de brigade d'ouvriers à Oullins; TALLEMITE Jules, Brigadier-Chief à Lyon; TARDY Jules, Mécanicien de manœuvres à Lyon; THIENNOT Auguste, Contrôleur de résidence à Lyon; VERGNE Léon, Mécanicien de manœuvres à Lyon; VERNET Charles, Ouvrier à Pierre-Benite; VIAL Antoine, Surveillant principal à Oullins; VINCENT Adrien, Commissaire à Lyon; VIZIER Jean, Commissaire principal à Lyon; ZÉOLZER Jean, Homme



# Gratuitement

cette **MALLETTE**  
à disques est offerte à  
tout acheteur de notre  
**PHONOGRAPHE**  
" **SPARK** "  
PORTATIF



avec **20 DISQUES** à aiguille, soit **40 morceaux** choisis dans notre collection de **danse, chant et orchestre**.

Notre Appareil " SPARK " est un **phonographe PERFECTIONNÉ, SONORE et PUR** muni d'un mouvement **robuste, silencieux et régulier**. D'une très jolie présentation, il constitue un **appareil musical de qualité**.

Le PHONO " SPARK " avec 20 disques (40 morceaux)  
Prix : 600 francs

## LARGES FACILITÉS DE PAIEMENT

Demandez les conditions en remplissant le bon ci-dessous :

Veillez m'envoyer les renseignements concernant les facilités de paiement du phono " SPARK " avec disques :

Nom et prénoms \_\_\_\_\_

Profession ou qualité \_\_\_\_\_

Adresse \_\_\_\_\_

Département \_\_\_\_\_

Signature : \_\_\_\_\_

Gare \_\_\_\_\_

L'envoi du présent bon ne constitue aucun engagement de commande.

**GARANTIE.** — En cas de commande, l'acheteur aura la faculté de nous retourner l'appareil franco, dans les 48 heures de sa réception, si l'essai ne lui donne pas satisfaction.

**PAZ & SILVA, 55, Rue Ste-Anne, PARIS**

d'équipe à Lyon; BOCHATON Pierre, ex-Sous-Chef de manutention à Lyon; PAGE Jean, ex-Chef de train à Lyon; RENAUD Joseph, ex-Chef de train à Lyon; SEIGNEURET Benoît, ex-Sous-Chef de manœuvres à Villefranche-sur-Saône; DEMULE Aimé, ex-Chef de canton à Sain-Bel; DURAND Anthelm, ex-Chef de train à Lyon; GIRARD Henri, ex-Frappeur à Oullins; VIDONNE François, ex-Sous-Chef de manutention à Oullins.

**SAONE-ET-LOIRE.** — ACHARD Elisé, Chef de gare à Montceau-les-Mines; BAROLLET Eugène, Commis à Saint-Jean-des-Vignes; BERNARD Jean, Facteur mixte à La Gravoine; BERTHAULT Ernest, Chef de manœuvres à la Colonie, commune de Montchanin-les-Mines; BONNEFOY Lazare, Mécanicien de route, à Saint-Rémy; BONNETAIN Philibert, Chef de train à Mâcon; CAVALIER Alfred, Chef de train à Autun; CHAMBRETTE Antoine, Commis principal à Autun; CHEVALLIER Joseph, Chef-Mécanicien à Paray-le-Monial; CHEVRIER Léonard, Chef de train à Paray-le-Monial; CLERC Joseph, Mécanicien de route à Paray-le-Monial; DECHAUME Etienne, Cantonnier principal P. N. 15, commune de Dracy-Saint-Loup; DELÉAIN Antoine, Ouvrier à Paray-le-Monial; DUPAQUIER François, Chef de train à Montchanin; DURIF Jean, Sous-Chef de manutention à Digoin; FERBAL Louis, Contrôleur adjoint du S. E. à Mâcon; FONFERRIER Albert, Chef de station à Perreuil; GALLAND Jean, Sous-Chef de manutention au Creusot; Mlle GAUTHEY Jeanne, Garde-barrières P. N. 70, commune de Saint-Symphorien de Marnagne; GENTY Pierre, Garde-signaux à Romanèche-Thorins; GIRARDON Jean, Surveillant principal à Autun; GREL Auguste, Inspecteur à Châlon-sur-Saône; JACQUESON Jean, Chef de train à Chagny; Mme LABROSSE Antoine, Garde-barrières P. N. 62, commune de Saint-Germain-de-Rives; LACROIX Jean, Chef de train à Charnay; LANSARD Jean, Mécanicien de route au Maupas, commune de Châtenoy-le-Royal; LUCOTTE Jules, Garde à Chagny; MOQUET Edouard, Chef de train à Montchanin; MORGAND Henri, Chef de station à Cullès; NAUD Antoine, Brigadier-Chef à La Clayette; PAROY Claude, Chef de train à Châtenoy-le-Royal; PAUL Alphonse, Commis à Mâcon; PERRAULT Claude, Cantonnier P. N. 43, commune de Château-Renaud; PETIT Jean, Mécanicien de route à Autun; PONELLE François, Mécanicien de route à Autun; RAGON Jean, Chef de train à Chagny; RICARD Louis, Inspecteur au Creusot; ROBERT Camille, Mécanicien de route à Chalon-sur-Saône; SIBILLE Emile, Chef de train à Montceau-les-Mines; SIBILLE Jean-Baptiste, Cantonnier P. N. 77, commune de Cordesse; THOMAS Joseph, Mécanicien de route à Chalon-sur-Saône; TOPENOT Claude, Chef de train à Chagny; VANTELLOT Jean, Garde-signaux à Mâcon; VERCHÈRE Alex, Brigadier-Chef à Mâcon; BRIDAY Philippe, ex-Chef de gare à Iguerande; CHAUVEAU Jean, ex-Aiguilleur à Chagny; DUPUIS Jean, ex-Chef de gare à Bezzé-la-Ville; PICHARD Jean, ex-Manœuvrre à Paray-le-Monial; RICHARD François, ex-Homme d'équipe à Epinac-les-Mines; THOMASSET Claude, ex-Brigadier à Charolles.

**SAVOIE.** — BARBERAT François, Homme d'équipe à Aix-les-Bains; BAQUIS François, Mécanicien de route à Chambéry; BERTHET-RAMBAUD Jean, Commis à Chambéry; BERTHOLLET Luc, Commis à Aix-les-Bains; BROSSY Jean, Mécanicien de route à Chambéry; BURDIN Jean, Commis à Modane; CHARVIN François, Mécanicien de route à Chambéry; DAVID Henri, Sous-Chef de bureau à Chambéry; GODARD Ferdinand, Chef de gare à Ugine; GOTTELAND François, Chef de gare à Saint-Pierre-d'Albigny; GUYON-VEUILLET Félicien, Chef de manutention principal à Modane-Fournaux; JULLIN Alexis, Ingénieur adjoint à Chambéry; MARTIN Jacques, Aiguilleur à Francin; MARTIN Julien, Brigadier-Chef à Chambéry; MEUNIER Eugène, Chef de train à Chambéry; MICHAUD Gabriel, Dessinateur-projeteur à Chambéry; MOUTHON François, Sous-Chef de manutention à Modane; NORAZ François, Garde à Aiguebelle; NUER Joseph, Brigadier de manutention à Modane; PASQUIER Jean, Gardien faisant fonctions de planton P. N. 71, commune de Saint-Jean-de-Maurienne; PECCOUX François, Chef de train à Chambéry; PERCE Julien, Conducteur à Chambéry; PERRIN Victor, Brigadier-Chef à Moutiers-Salins; POMMIER Jacob, Homme d'équipe à Modane; Mme TOGNET Josné, Garde-barrières P. N. 19, commune d'Albertville; VIVIANI François, Chef de train à Chambéry; VIVIER Paul, Commis à Chambéry; SEREN Joseph, ex-Chef de canton à Notre-Dame-de-Briançon; MELQUIOT Etienne, ex-Aiguilleur à Francin, près Montmélan.

(Publication des départements suivants au Numéro de mai prochain)

## DISTINCTIONS HONORIFIQUES DIVERSES

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

**PALMES ACADÉMIQUES** — A été nommé *Officier de l'Instruction publique* :  
M. ALEXANDRE Edmond, Distributeur à Alger.

Ont été nommés *Officiers d'Académie* :

MM. BALLAND Claudius, Sous-Chef de gare de 2<sup>e</sup> classe à Saint-Germain-des-Fossés; BLANCHOT Charles, Sous-Chef de gare principal à Paris; CORDEL Maurice, Chef de gare de 5<sup>e</sup> classe à Notre-Dame-de-Briançon.

**MÉRITE AGRICOLE** — A été nommé au grade de *Chevalier* :

M. MATHIEU Valentin, Chef de gare à Villefranche-sur-Mer.

**NICHAN IFTIKHAR** — A été nommé au grade de *Chevalier de 1<sup>re</sup> classe* :

M. MARI Joseph, manœuvrre à Alger.

## AVANCEMENTS EN GRADE (1)

Par décision du Conseil d'Administration en date du 22 Janvier 1932, ont été nommés ou promus :

### DIRECTION SECRETARIAT ET PERSONNEL

Employé : M. Wendenbaum Théophile.

Contrôleur technique principal : M. Girard Marius.

Chef de groupe : M. Mauraisin Henri.

Employé principal : M. Fourné Pierre.

Employé : M. Actier Sylvain.

Expéditionnaire : M. Aquatella Pierre.

### COMPTABILITÉ GÉNÉRALE

### EXPLOITATION

Contrôleur du Service Central de l'Exploitation : à Paris, M. Bacco Marius.

Sous-Chef de bureau de 2<sup>e</sup> classe : à Paris, M. Bachmann Louis.

Contrôleur technique principal : à Paris, MM. Montchaud Paul; Roustère Pierre.

Chef de groupe : à Paris, MM. Perrier Casimir; Moley Euphrone.

Employé principal : à Paris, M. Boutin Paul.

SOCIÉTÉ  
**FRANCO-BELGE**  
de Matériel de Chemins de Fer  
5, Rue La Boétie, Paris  
Usines à RAISMES (Nord)

SOCIÉTÉ FRANÇAISE A. E. G.

pour l'importation et la vente en France du matériel de l'Allemeino Elektricitäts Gesellschaft de Berlin.

6, RUE LAMENNAIS, PARIS-8<sup>e</sup>

— Machines à imprimer les billets —  
Groupes Turbo-Générateurs pour l'éclairage des Locomotives

**Services régionaux.** — Inspecteur de 2<sup>e</sup> classe : à Autun, M. Martin Georges (Marseille).

Sous-Inspecteur des trains : à Marseille, M. Chatelein Gustave (Rive-de-Gier).

(1) Personnel relevant directement du Conseil d'Administration. Le seul grade indiqué est le grade nouveau. L'ancienne résidence (entre parenthèses) n'est donnée que dans le cas où elle diffère de la nouvelle.



Chef de gare de 2<sup>e</sup> classe : à Rive-de-Gier, M. *Renault* Alphonse (Villeneuve-Saint-Georges-Triage).  
 Contrôleur de l'Exploitation (Service Electrique) : à Lyon-Centre, M. *Précy* Alexandre (Paris).

Sous-Chef de gare principal : à Villeneuve-Saint-Georges-Triage, M. *Ricordeau* Louis (Le Teil).  
 Contrôleur principal du Service Electrique : à Saint-Etienne-Centre, M. *Pérelti* Joseph (Paris).

Chef de gare de 3<sup>e</sup> classe : à Montmélian, M. *Sauthier* François (Chambéry-Challes-les-Eaux).  
 Chef de groupe : à Paris-Centre, M. *Martin* Léopold (Bourg).

Sous-Chef de gare de 1<sup>re</sup> classe : à Laroche-Migennes, M. *Cognic* Lazare (Nevers); au Teil, M. *Patra* Hector (Sète).

Chef de bureau de gare de 2<sup>e</sup> classe : à Lyon-Perrache, M. *Bas* Benoît.  
 Sous-Chef de gare de 2<sup>e</sup> classe (Dispatcher) : à Avignon, M. *Benoit* Joseph (Paris).

Sous-Chef de gare de 2<sup>e</sup> classe : à Nevers, M. *Bordelle* Jean (Firminy); à Roanne, M. *Guillot* Marcel (Givors); à Portes-Triage, M. *Cardonne* Henri (Grenoble).  
 Chef de gare de 4<sup>e</sup> classe : à Aigueperse, M. *Debiton* Marcel (Pont-du-Château).

Receveur-Chef aux billets : à Lyon-Perrache, M. *Rongiéron* Ambroise.

Sous-Chef de bureau de gare : à Aix, M. *Brun* Marcellin (Marseille-Saint-Charles).

Sous-Chef de gare de 3<sup>e</sup> classe : à Lyon-Vaise, M. *Leyris* Joseph (Montpellier); à Saint-Germain-au-Mont-d'Or, M. *Déplacés* Louis (Badan-Triage); à Firminy, M. *Jury* Léon (Saint-Etienne-Belleuve); à Rive-de-Gier, M. *Gélin* Jules (Pierrelatte); à Grenoble, M. *Boyer* Maurice (Valence); à Annecy, M. *Sibué* Jean (La Roche-sur-Foron); à Bourg, M. *Duprilot* Paul (Paris).

Sous-Chef de gare de 3<sup>e</sup> classe (Dispatcher) : à Paris, M. *Laurent* Denis (Melun).

Facteur-Chef : à Pierrelatte, M. *Courtière* Justin; à Tarascon, M. *Leydet* Jules; à Montpellier, M. *Graillon* Rossel (Connaux-Tresques); à La Roche-sur-Foron, M. *Combey* Louis (La Cluse).

Commis principal : à Paris, M. *Bauduin* Edmond (Bercy); à Villeneuve-Saint-Georges, M. *Martin* Jean (Paris); à Laroche-Migennes, M. *Thomas* Eliscé; à Lyon-Perrache, M. *Terrasse* Vincent.

Chef de gare de 5<sup>e</sup> classe : à Sénas, M. *Coste* Léon (Les Milles).

Sous-Chef de gare de 4<sup>e</sup> classe : à Paris, MM. *Fabiani* Philippe (Egriselle-Villeneuve); *Chambefort* Pierre; à Saint-Etienne-Belleuve, M. *Fayard* Antoine (Saint-Etienne-le-Clapier); au Puy, M. *Perrot* Louis (Roanne).

Chef aiguilleur principal : à Paris, M. *Manchet* Victorien; à Saint-Etienne-Châteauxcreux, M. *Prudhomme* Mathieu.

Commis de 1<sup>re</sup> classe : à Paris, M. *Sébin* Georges; à La Palisse-Saint-Prix, M. *Bonneton* Louis (Rive-de-Gier); à Lyon-Brotteaux, M. *Bruno* Paul (Lyon-Perrache).  
 Commise de 1<sup>re</sup> classe : à Chambéry-Challes-les-Eaux, Mme *Ramez* Jeanne.

Chef de gare de 6<sup>e</sup> classe : à Egriselle-Villeneuve, M. *Mignot* Henri (Aisy); à Seychalles-Moissat, M. *Darmoin* Isaac (Clermont-Ferrand-Centre); aux Milles, M. *Sivon* Ernest (Toulon).

Intérimaire de 2<sup>e</sup> classe : à Lons-le-Saunier, M. *Dagot* Joseph (Allerey); à Roanne, M. *Besson* Pierre (Charlieu).

Chef de station : à Ouroux-Saint-Christophe, M. *Athier* Lucien (Le Péage-de-Rousailon).

Expéditionnaire : à Clermont-Ferrand-Centre, M. *Coste* Joseph (Saint-Etienne-Châteauxcreux).

Catqueur : à Chambéry-Centre, M. *Charamel* Emile (Grenoble).

Chef de manœuvres : à Lyon-Perrache, M. *Davoine* Maurice (Chasse); à Lyon-Guillotière, M. *Barlerin* Antoine.

Chef aiguilleur : à Paris, M. *Soret* Jude; à Saint-Etienne-Châteauxcreux, M. *Maugery* Benoît (Roanne); à Portes-Triage, M. *Héritier* Martial.

Chef surveillant de ronde : à Lyon-Vaise, M. *Roux* Georges.

Receveur de 2<sup>e</sup> classe aux billets : à Villeneuve-Saint-Georges, Mme *Thomas* Suzanne (Paris).

Commis de 2<sup>e</sup> classe : à Laroche-Migennes, M. *Millet* Charles; à Avallon, M. *Breton* Paulin (Châtel-Censoir); à Pont-Saint-Esprit, M. *Laffont* Daniel (La Voult-sur-Rhône).

Facteur enregistrant : à Aisy, M. *Delsecaux* Armand (Ballancourt); à Allerey, M. *Sacconay* René (Mouchard); au Péage-de-Roussillon, M. *Nicolas* Antonin (Lyon-Perrache); à Saint-Etienne-le-Clapier, M. *Faure* Louis (Saint-Etienne-Châteauxcreux); à Darsac, M. *Jondet* Jean (La Pacaudière); à Allègre, M. *Souveton* André (Costaroscayres); à Montélimar, M. *Daru* Louis; à Pierrelatte, M. *Arnaud* Emile (Bourg-Saint-Andéol); à La Levade-d'Ardeche-Prades, M. *Estellon* Georges (Avignon); à Cayvillon, M. *Favas* Jean; à La Cluse, M. *Guillot* Jean (Cize-Bolozon).

Chef de train : à Badan-Triage, M. *Morion* Joannès; à Chalon-sur-Saône, M. *Pageaud* Valentin.

## MATÉRIEL ET TRACTION

### MATÉRIEL

Services régionaux. — Contremaître principal : à Villeneuve-Voitures, M. *Echavitré* Ernest.

### APPROVISIONNEMENTS

Employé principal : à Bercy, M. *Florimond* Paul.

Employé : à Paris, M. *Brunet* Raphaël (Saint-Marcel); à Caronte, M. *Verdier* Raoul.

### TRACTION

Services régionaux. — Sous-Chef de dépôt de 2<sup>e</sup> catégorie : à Paray-le-Monial, M. *Chiantaretto* André (Nevers); au Puy, M. *Courant* Henri.  
 Sous-Chef de magasin : à Villeneuve-St-Georges, M. *Vieuxgué* André.

Contremaître adjoint : à Nevers, M. *Nouvel* Paul (Chalon); à Saint-Gervais-les-Bains-le-Fayet, M. *Ceretto-Castigliano* Firmin.  
 Mécanicien de manœuvres : à Modane, M. *André-Masse* Marcel (Culoz); à La Cluse, M. *Delavay* Jean.

## VOIE

Service central. — Ingénieur des Approvisionnements : à Paris, M. *Chicot* Philippe.

Contrôleur des Services Centraux : à Colonges, M. *Cagnon* Emile.  
 Attaché (Echelle 11) : à Paris, M. *Baudot* Fernand.

Chef de groupe : à Paris, M. *Paire* Charles.  
 Dessinateur-calqueur : à Paris, M. *Picart* Robert.

Services régionaux. — Sous-Chef d'études de 2<sup>e</sup> classe : à Grenoble, M. *Degurse* Antoine (Joigny).

Chef de district principal : à Melun, M. *Se-mence* Camille; aux Laumes-Alésia, M. *Reboul* Louis (Montceau-les-Mines); à Valence, M. *Praly* Emile; à Modane, M. *Trillat* Jean (Briançon); à Saint-Etienne-Châteauxcreux, M. *Limouzin* Marius.

Chef de district de 1<sup>re</sup> classe : à Bligny-sur-Ouche, M. *Servais* René; à Briare, M. *Belorgey* Jacques; à Thiers, M. *Vouilloux* Charles.

Chef de district de 2<sup>e</sup> classe : à Briançon, M. *Coche* Gabriel (Chamonix).

Chef de groupe : à Montpellier, M. *Vincent* Léon.

Attaché (Echelle 9) : à Nice, M. *Monnier* Adrien.

Dessinateur-calqueur : à Paris, M. *Villieret* André; à Marseille, M. *Rouchon* Louis.  
 Employée : à Chambéry, Mme *Poussielgue* Marie.

Expéditionnaire : à Paris, M. *Deroche* Roger; M. *Anguano* Georges; à Thiers, M. *Beurier* Fernand.

Chef de canton principal : à Melun, M. *Le-rale* Henry (Avon).

## SERVICE DE LA CONSTRUCTION

Services régionaux. — Dessinateur-calqueur : à Marseille, M. *Casarégola* Marcel.  
 Calqueur : à Riom, M. *Boucharin* Louis; à Rians, M. *Cerutti* Victor; à Draguignan (Section), M. *Paris* Robert (Nice).  
 Expéditionnaire : à Lyon, M. *Bressac* Ernest.

## RÉSEAU ALGÉRIEN

### EXPLOITATION

Services régionaux. — Facteur Chef : à Djelfa, M. *Beziro* Paul (Blida).  
 Chef de train : à Alger, M. *Chamas* Victor.

### VOIE

Service central. — Employé : à Alger, M. *Gras* Paul.

Services régionaux. — Chef de groupe : à Tiemcen, M. *Larue* René (Alger).  
 Employé principal : à Oran, M. *Scotti* d'Arletto Michel.

Par décision du Conseil d'administration en date du 19 février 1932, ont été nommés ou promus :

### EXPLOITATION

**Service Central.** — Contrôleur du Service Central de l'Exploitation : à Paris, MM. *François Robert*; *Ricard Henri*.  
 Contrôleur des trains : à Nîmes, M. *Enjolras Marius* (Nice).  
 Contrôleur adjoint des trains : à Nice, M. *Mège de Lauzeirel Antoine* (Cannes).  
 Chef classer : à Paris, M. *Loubat Joseph*.  
 Contrôleur de route : aux Arcs, M. *Vallat Joseph* (Marseille).  
 Contrôleur de route adjoint : à Marseille, M. *Narbonne Eugène*.

**Services régionaux.** — Inspecteur principal : à Marseille, M. *Gollety Léon*.  
 Chef de gare de 2<sup>e</sup> classe : à La Fouillouse, M. *Véran Jean* (Lyon-Saint-Clair); à Veynes, M. *Nicollet Pol* (Saint-Georges-de-Commier),

Chef de gare de 3<sup>e</sup> classe : à Saint-Georges-de-Commier, M. *Robert Lucien* (Vif).  
 Chef de gare de 4<sup>e</sup> classe : à Vif, M. *Vincent Florentin* (Saint-Jean-le-Centemier).  
 Sous-Chef de gare de 2<sup>e</sup> classe : à Laroche-Migennes, M. *Duprillot Paul* (Bourg); à Budan-Triage, M. *Lainé Claudius* (Vienne).  
 Contrôleur adjoint du Service Electrique : à Badin-Triage, M. *Morange André* (Paris).  
 Sous-Chef de gare de 3<sup>e</sup> classe : à Vémissieux, M. *Thomas Jean*; à Bourg, M. *Mercier Auguste* (Aix-les-Bains).

Commiss principal : à Bourgoin, M. *Dufay Flavien* (Saint-Victor-Thizy); à Lyon-Perrache, M. *Terrier Marcel*; à Chalon-sur-Saône, M. *Bon Charles*.

Chef de gare de 5<sup>e</sup> classe : à Pont-du-Château, M. *Bringer Prosper* (Bessay); à Saint-Jean-le-Centemier, M. *Mazel Léon* (Orsan-Chusclan); à Prunières, M. *Armelin César* (Chorges).

Sous-Chef de gare de 4<sup>e</sup> classe : à Vienne, M. *Maupas Jacques* (Lyon-Perrache); à Saint-Germain-des-Fossés, M. *Cherbet Auguste*.

Commiss de 1<sup>re</sup> classe : à Saint-Victor-Thizy, MM. *Tixier Henri*; *Prost Pierre* (Sathonay-Rillieux); à Lyon-Perrache, M. *Benoit Joseph* (Bureau de ville de Lyon-Constantine); à Vemssieux, M. *Chancel Auguste* (Lyon-Perrache).

Chef de gare de 6<sup>e</sup> classe : à Villersexel, M. *Martin Pierre* (Orchamps-Jura); à Vitteaux, M. *Marguery Pierre* (Auxonne); à Chabreloche, M. *Rouchon Jacques*; à Saint-Cyr-de-Favières, M. *Roche Edouard* (Saint-Etienne-Châteaureux); à Orsan-Chusclan, M. *Boudarel Marius* (Saint-

Vallier-sur-Rhône); à Fontanès-Lecques, M. *Alteirac Marcel* (Saint-Florent-sur-Auzonnet).

Téléphoniste : à Nîmes-Centre, M<sup>lle</sup> *Perroux Hermine* (Nîmes P. V.).

Chef de manutention : à Villefranche-sur-Saône, M. *Leroy Philibert*; à Toulon, M. *Ladetlo Laurent* (Breil).

Chef de manœuvres : à Miramas, M. *Gra-non Louis* (Carnoules).

Chef aiguilleur : à Montpellier, M. *Cazagne Edmond* (Alès).

Receveur de 2<sup>e</sup> classe aux billets : à Lons-le-Saunier, M. *Pagaud Henri* (Pontarlier); à Lyon-Brotteaux, M. *Hugus Marie*.

Commiss de 2<sup>e</sup> classe : au Bureau de ville de Lyon-Constantine, M. *Rondot Jules* (Lyon-Perrache); à Toulon, M. *Reverdy Joseph*; à Marseille-Saint-Charles, M. *Brusque Jean* (Marseille-Blancarde).

Commiss de 2<sup>e</sup> classe : à Lyon-Croix-Rousse, M<sup>me</sup> *Dupuyet Marie* (Bureau de ville de Lyon-Bourse).

Facteur enregistrant : à Saint-Romain-en-Gier, M. *Ramousse Pierre* (Saint-Sauveur-en-Rue); à Saint-Vallier-sur-Rhône, M. *Revol René* (Saint-Rambert-d'Albon); à Chorges, M. *Drevon René* (Saint-Georges-de-Commier).

Chef de train : au Teil, M. *Brunier Aida* (Valence); M. *Piollet Louis* (Portes-Triage).

### MATÉRIEL ET TRACTION

#### MATÉRIEL

**Services régionaux.** — Contremaître 1<sup>re</sup> catégorie : à Oullins, M. *Bastie Jacques*; à Arles, MM. *Molinar Théophile*; *Roure Marcel*.

#### APPROVISIONNEMENTS

Sous-Inspecteur : à Paris, M. *André Edmond*.  
 Contrôleur technique principal : à Bercy-Râpée, M. *Gourdaut Paul*.

#### TRACTION

**Services régionaux.** — Sous-Ingénieur : à Nevers, M. *Negre Louis*.  
 Employé principal : à Veynes, M. *Sauvinet Jean* (Saint-Etienne).

#### VOIE

**Service Central.** — Attaché (Echelle 11) : à Paris, MM. *Lienart Pierre*; *Linger Pierre*; *Fatvre Marcel*.

Chef de district de 2<sup>e</sup> classe : à Athis-Mons, M. *Vallet Marcel* (La Varenne-Saint-Hilaire).

Dessinateur-projeteur de 1<sup>re</sup> classe : à Paris, MM. *Roussellet Lucien*; *Cornet Henri*.

Dessinateur-projeteur de 2<sup>e</sup> classe : à Paris, MM. *Americ Hervé*; *Barrat Jean*.

Employé principal : à Paris, M. *François Alexandre*.

Contrôleur technique adjoint : à Lyon, M. *Lapalus Pierre*.

Employé : à Paris, M. *Pruithon Pierre*.

Surveillant technique : à Lyon, M. *Moreau Claude*.

Expéditionnaire : à Paris, M. *Déborderes Albin*.

Aide-Surveillant technique : à Marseille, M. *Renoyer Robert*.

**Services régionaux.** — Chef de district de 1<sup>re</sup> classe : à Melun, M. *Majourel Joseph*; à Nevers, M. *Michot Georges*; à Nîmes, M. *Loire Jean*.

Dessinateur-projeteur de 1<sup>re</sup> classe : à Joigny, M. *Renier Paul* (Paris).

Employé principal : à Paris, M. *Vinadelle Albert*; à Vichy, M. *Joséphine Octave*.

Attaché (Echelle 8) : à Chalon-sur-Saône, M. *Michel Edouard*.

Dessinateur-calqueur : à Joigny, M. *Habert René*.

Employé : à Nevers, M. *Miton France*.

Surveillant principal de la Voie : à Paris, M. *Sacault Eugène*; à Montereau, M. *Besnard Paul* (Malesherbes).

Expéditionnaire : à Paris, M<sup>me</sup> *Blanchon Louis*; à Chasse, M. *Piroux Louis* (Bourg); à Valence, M<sup>lle</sup> *Brouillard Madeleine*.

Surveillant du Service Electrique : à Melun, M. *Goutorbe Louis* (Roanne).

Chef de Canton principal : à Savigny-le-Temple, M. *Dumas Jules*; à Sérézain, M. *Valentin Emile*; à Chasse, M. *Bouvier Victor*; au Teil, M. *Coste Eugène*.

### SERVICE DE LA CONSTRUCTION

**Services régionaux.** — Sous-Chef d'études de 1<sup>re</sup> classe : à Gap, M. *Pouchol Adrien*.

Sous-Chef d'études de 1<sup>re</sup> classe : à Draguignan, M. *Peyriac Albert* (Nice).

Attaché (Echelle 10) : à Chorges, M. *Charrier Joseph*.

Dessinateur-calqueur : à Gap, M. *Manet Fernand*.

### RÉSEAU ALGÉRIEN

**Service central de la Voie.** — Calqueur : à Alger, M. *Petit André*.

# BELLE JARDINIÈRE

RUE DU PONT-NEUF

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

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

Hommes - Dames - Jeunes Gens - Garçonnetts - Fillettes

PARIS Succursale : 1, PLACE DE CLICHY

ENVOI FRANCO SUR DEMANDE DE :

CATALOGUES,

FEUILLE DE MESURES

ET ÉCHANTILLONS

SUR LE RÉSEAU, SEULES SUCCURSALES : LYON et MARSEILLE

7-82

# RONEO

27, B<sup>e</sup> des Italiens, Paris  
fabrique et vend  
tous meubles, systèmes  
machines et fournitures

pour le  
**TRAVAIL**  
DE  
**BUREAU**  
1.200 articles



## Ayez un beau jardin et pour cela SEMEZ les graines d'élite CLAUSE

Produites avec soin par des spécialistes

elles sont bon marché  
malgré leur supériorité indiscutée



Splendide Catalogue

illustré de 128 pages  
gratuit pour les Agents du P. L. M.



**L. CLAUSE**

Graines d'élite

BRÉTIGNY-SUR-ORGE  
(S.-&-O.)



On récolte ce qu'on sème

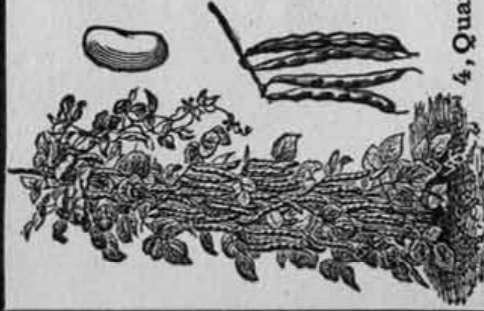
## VILMORIN

### GRAINES PARFAITES

MARQUE  DÉPOSÉE

Catalogue GÉNÉRAL  
franco sur demande adressée à :  
Vilmorin-Andrieux & C<sup>ie</sup>  
(Service P)

4, Quai de la Mégisserie, PARIS-1<sup>er</sup>



## IMPRIMERIE

### L. HARDY

Fournisseur de la C<sup>o</sup> P. L. M.  
Imprimeur du Bulletin P. L. M.



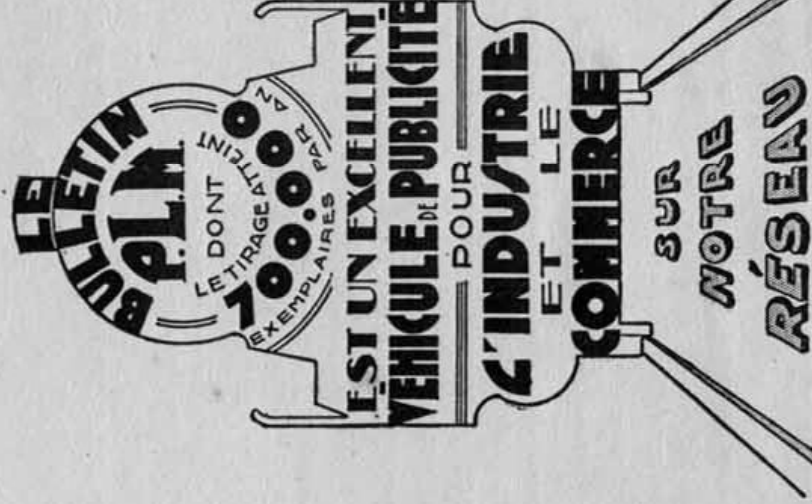
Travaux Industriels  
et Administratifs  
Catalogues Illustrés



40, Rue du Chemin-Vert  
PARIS-XI<sup>e</sup>

Téléphone : Roquette 44-15

Pour tous renseignements  
concernant la Publicité  
dans le Bulletin P. L. M.



écrivez au Service du Bulletin

## RAHMA

PHOTOGRAPHIE D'ART

78, Rue Saint-Lazare, Paris  
à côté de la Direction de la Compagnie

Toute la Photographie  
Reproductions  
Agrandissements

Réduction de 10% et de 15%

à tous les Agents du P. L. M.  
en service ou retraités

A l'occasion de la première com-  
munion j'offre un superbe portrait  
à tous communiant et commu-  
niantes venant poser à mon atelier.

Photos d'identité : 3 pour 4 francs

à la Direction  
de la Compagnie P. L. M.  
88, rue St-Lazare, Paris.