

QUATRIÈME ANNÉE N° 22

JUILLET 1932

LE BULLETIN RPLM

REVUE BIMESTRIELLE

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

Pris

LE BULLETIN LE P L M

ABONNEMENTS

France, Colonies et Pays
de Protectorat } 12 frs
Étranger, Union postale... } 14 frs
— Autres pays... } 16 frs
Pour les Agents retraités du P. L. M., les
prix sont réduits de moitié.

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 et Administration, Abonnements, Publicité), s'adresser à la Direction de la Compagnie P.L.M., Service du Bulletin, 88, Rue Saint-Lazare, Paris (9^e)

ABONNEMENTS

Les abonnements doivent être acquittés sous forme de mandat-poste.
Au cas d'épuisement des numéros parus, les abonnements souscrits en cours d'année prennent effet du 1^{er} janvier suivant.

SOMMAIRE

	Pages
Distinctions honorifiques..	97
M. Albert Lebrun, Président de la République..	100
Les transports et entrepôts frigorifiques sur le P. L. M., par M. Paul Faralicq, Directeur Général de la Société Française de Transports et Entrepôts frigorifiques ..	101
Le nouveau dépôt de machines de Nevers, par M. Junillon, Ingénieur de la 4 ^e Section de Traction..	105
Trafic du Réseau P. L. M.	110
Revue documentaire : Trains d'excursions à prix réduits. — Envoi et réception des télégrammes privés dans certains trains. — Prochaine ouverture d'une ligne P. L. M. — Amélioration de la gare de Tarascon et de ses abords. — Le poste 2 électrodynamique de Dijon-Ville ..	110
Evitons les accidents ..	113
Figures d'Agents ..	113
Dans nos cités..	114
Les belles familles P. L. M.	116

	Pages
L'hygiène, par M. le Docteur Henry Thierry.	116
Lectures ..	117
En marge du métier :	
<i>Mutualité.</i> — A l'Orphelinat. — Chez « Les Enfants des Chemins de fer français » ..	119
<i>Arts.</i> — Résultats du concours d'impressions de vacances (<i>suite</i>). — Concours de photographie et dessin. — Le 22 ^e Salon de la Société Artistique et Littéraire. — 2 ^e Salon des Agents P. L. M. d'Oranie ..	119
<i>Sports.</i> — L'activité sportive sur notre Réseau.	123
<i>Jardinage.</i> — Un bon légume de culture facile : le navet..	124
<i>Pêche.</i> — La pêche du chevesne à la mouche (<i>suite</i>)..	125
<i>Excursions.</i> — De Beaufort-sur-Doron à Paris ..	125
Pour vous Lectrices ..	127
Principaux Ordres de Service, Instructions et Circulaires parus. — Médaille d'honneur (<i>suite</i>). — Distinctions honorifiques diverses. — Avancement en grade (Conseils des 20 mai et 24 juin 1932) Feuille roses

DISTINCTIONS HONORIFIQUES

LÉGION D'HONNEUR

Par décret du 12 mai 1932, a été nommé dans l'Ordre National de la Légion d'honneur :
Chevalier : M. CLOIX Jean, Chef de groupe à Nevers.

MÉDAILLE MILITAIRE

Par décrets des 13 novembre 1931, 4 février, 3 mars et 14 mars 1932 :

MM. ABRARD Marcel, Facteur aux écritures à Cavaillon; ACHARD Victor, Chef de train à Veynes; ALLARD Emilien, Facteur enregistreur à Gap; AMAT Legendre, Homme d'équipe à Marnia; ANDRIOT Jean, Brigadier de manoeuvres à Lyon-Perrache; AUGIS Désiré, Contremaître adjoint aux Ateliers de Villeneuve-Vagons; BANACHE Emile, Conducteur à Avignon; BARTASSOT Joseph, Chef

de train à Roanne; BAUD Gabriel, Brigadier à Beaune; BERNOLLIN Jean, Facteur enregistreur à Lagnieu; BEYOUX Auguste, Aide-Ouvrier à Oullins; BODIN Georges, Brigadier à Decize; BOURGUE Elie, Facteur mixte à Cavaillon; CABUT Claudius, Cantonnier à Lyon-Vaise; CALISTI Jean, Chef distributeur au Magasin général de Villeneuve-Prairie; CHABROULLET Cyprien, Agent technique à

Paris; CHAIZE François, Vagonnier à Saint-Etienne-Châteaureux; CHALET Jean, Sous-Chef de gare à Saint-Etienne-Châteaureux; CHAMPEAUX Jean-Baptiste, Aiguilleur de 1^{re} classe à Perrigny; CHAPPAZ François, Homme d'équipe à Saint-Claude; CHARPENTIER Julien, Employé principal au Service Central de l'Exploitation; CHARRIÈRE Isidore, Sous-Chef de manœuvres à Ambérieu; CHRISTIN Francis, Employé principal à Paris; COLLESSON Emile, Facteur enregistrant à Bourron-Marlotte-Grez; CONIL Raphaël, Ouvrier aux Ateliers de wagons de Marseille-Prado; COUDERT Léon, Mécanicien de route à Saint-Etienne; COULOMB Marius, Chef de groupe à Marseille-Centre; COURTY Georges, Sous-Agent technique à Paris; CUEVAS Jean, Ouvrier ferreur à Sidi-bel-Abbès; DENIS Maurice, Ouvrier à Laroche; DESPORTE Pierre, Manœuvreur au poste d'Entretien de Lyon-Guillotière; DEVANDE Louis, Conducteur à Clunay; DEXME Jules, Sous-Chef de manutention à Salon; DUMAS Henri, Brigadier de manœuvres à Cavailhon; EXCOFFIER Edmond, Facteur aux écritures à Nice-Ville; FABRE Emile, Homme d'équipe à Paris; FLEURY Louis, Ouvrier ferblantier à Miramas; FONDRAZ Henri, Chauffeur de manœuvres à Ambérieu; GHIBAUT Laurent, Manœuvreur au poste de Vintimille-Entretien; GHIEU Jean, Manœuvreur au poste de Nice-Entretien; GIGOT Jean, Chef de groupe à Paris; GIRERD Pierre, Garde-signaux à Saint-Raphaël-Valescure; GOSSIN Edouard, Manœuvreur au dépôt de Villeneuve-St-Georges; GRANGIER Louis, Facteur mixte à l'Isle-Fontaine-de-Vauchaux; GRÉGOIRE Léopold, Ouvrier chaudronnier à Marseille; GOUVERNEYRE Antoine, Aide-Ouvrier à Clermont; GUY Eugène, Homme d'équipe piliste à l'Arbresle; HENRY Léonce, Vagonnier à Saint-Etienne-Châteaureux; JACQUIER Marie, Surveillant des trains à Paris; JAUME Edmond, Garde-signaux aux Arcs; JOSSAUD Antoine, Facteur enregistrant à Cruas; JUGE Jean, Conducteur à Saint-Etienne-Châteaureux; JUTEAU Louis, Brigadier de manœuvres à Malesherbes; LAILLY Jules, Manœuvreur spécialisé à Besançon; LAUSTRIAT Jean, Conducteur à Moulins; LEMOINE Fernand, Homme d'équipe à Villeneuve-Saint-Georges-Triage; LEYRIS

Paul, Facteur aux écritures à Bercy; LOTH Armand, Homme d'équipe à Perrigny; MADELENAT Fernand, Conducteur à Montargis; MAGNAUD Gilbert, Homme d'équipe à Saint-Etienne-Châteaureux; MAITRE Albert, Conducteur à Lons-le-Saunier; MINAND Claudius, Homme d'équipe à Ambérieu; MONNOT Antoine, Brigadier à Dôle-Ville; MOREAU Claudius, Facteur mixte à Louhans; NELLIAS Paul, Manœuvreur au dépôt d'Avignon; NICOLAS Paul, Homme d'équipe à Perrigny; PAGET Eugène, Homme d'équipe aux Arcs; PAILLON Charles, Homme d'équipe à Golfe-Juan-Vallauris; PAIN Henri, Manœuvreur à Dijon-Perrigny; PAYSANT Alexandre, Sous-Chef de brigade d'ouvriers à Sidi-bel-Abbès; PERRAS Pétrus, Aiguilleur de 1^{re} classe à l'Arbresle; PERRAULT Alphonse, Mécanicien de route au dépôt de Chalons; PERRIER Achille, Chef de gare de 6^e classe à Molinges; PINEDE Victorin, Surveillant des trains à Nice-Ville; POULAIN Henri, Commis de 2^e classe à Laroche-Migennes; POULIN Marius, Elève-Mécanicien à Orange; POURRET Joseph, Aiguilleur de 1^{re} classe à Saint-Germain-des-Fossés; RAYMOND Gabriel, Brigadier de manutention à Orange; RICHAUD Georges, Commis de 2^e classe à Marseille-Joliette-Arenc; RISSOAN Adrien, Conducteur à Valence; ROSIER Alexandre, Manœuvreur au dépôt de Nevers; RIEU Victorin, Mécanicien de route au dépôt de Portes; SAPET Joseph, Conducteur à Nîmes; SIMON Elie, Homme d'équipe à Alès; SIRJEAN René, Manœuvreur spécialisé à Dijon-Perrigny; TAULEIGNE Léon, Garçon de bureau à Saint-Etienne-Centre; TEMPÉRÉ Joseph, Mécanicien de route à Saint-Etienne; THIBON Albert, Vagonnier à Marseille-Joliette-Arenc; TOURNEBIZE Ambroise, Homme d'équipe à Paris; TRIGON Jules, Ouvrier à Oullins; TRINQUET Sylvain, Sous-Chef de gare de 2^e classe à Saint-Etienne-Pont-de-l'Anc; VENDANGE Louis, Employé à Paris; VILOU Jules, Visiteur à Roanne; TROUILLET Georges, Chef de train à Montereau; TUNGAUD Georges, Employé au Service Central de l'Exploitation; VERRIEN Fernand, Commis de 2^e classe à Bercy; VERSAILLES Gaston, Chef de train à Malesherbes.

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

Par décret en date du 30 mars 1932, des médailles d'honneur de bronze et des mentions honorables ont été accordées aux Agents désignés ci-après, qui ont accompli des actes de courage et de dévouement :

Médailles de bronze : M^{mes} BONIN Joséphine, Garde-barrières à Clunay; EYSSERIC Emilie, Garde-barrières à Bagnols; MM. MUTIN Marcel, Facteur mixte au Moulin-des-Ponts; SAULMIER Joseph, Garde-signaux à Tenay-Hauteville; PEYRET Camille, Homme d'équipe à La Voult-sur-Rhône.

Mention honorable : M. GIACOBBI Charles, Vagonnier à Alès.

CITATIONS A L'ORDRE DU RÉSEAU

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

M^{me} BONIN Joséphine, Garde-barrières à Clunay.

Le 3 septembre 1931, en présence d'un éboulement important du remblai de la ligne, a fait preuve de vigilance et d'initiative en prenant immédiatement les mesures utiles pour la couverture de la ligne.

M. ROSSINI Jean, Vagonnier à Marseille-Saint-Charles.

Le 25 février 1932, a fait preuve d'un grand sang-froid en se portant promptement au secours d'un de ses collègues qui venait de tomber sous une rame en mouvement.

M. JOUVE Gaston, Contrôleur des trains à Avignon.

Le 23 mars 1932, a réussi à sauver un chef de train au moment où celui-ci, porteur de tous ses agrès, traversait les voies sans voir arriver sur lui une machine isolée.

M. MONDANGE Jean, Homme d'équipe à la gare de Moulins.

Le 11 mai 1932, en gare de Moulins, s'est courageusement précipité au secours d'une voyageuse qui, malgré les avertissements du personnel, s'était engagée sur les voies immédiatement après le départ d'un convoi, sans prendre garde à un train croiseur survenant au même moment.

M. GÉRENTON Louis, Facteur enregistrant à la gare de Saint-Chamond.

Le 23 mai 1932, a fait preuve de vigilance et de beaucoup de décision en réussissant à dégager un voyageur qui venait de tomber sur la voie en voulant monter en marche dans un convoi en partance.

(1) Les Agents désignés ci-après ont fait l'objet de citations à l'Ordre du Réseau : *Bulletins* n° 12, p. 178; n° 17, p. 142; n° 19, p. 2; n° 20, p. 34.

MENTIONS POUR ACTES MÉRITOIRES

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

MM. COULON Joseph, Brigadier de manutention au Bureau de ville de Paris-Sainte-Anne; RAMBERT Jean, Homme d'équipe à la gare de Tarascon; SOUBY Jean, Homme d'équipe au Bureau de ville de Paris-Sainte-Anne.

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

Service des Titres. — MIM. HERVÉ, Agent technique principal à Paris; VALLÉE, Agent technique à Lyon.

Exploitation. — MM. FODIL Hanafi, Homme d'équipe à Paris; FRANÇOIS Paul, Homme d'équipe à Verdun-sur-le-Doubs; M^{me} FRITZ Marie-Louise, Factrice aux écritures à Paris; MM. GARCIN Auguste, Conducteur à Saint-Etienne; GARNET Philippe, Conducteur à Paris; GAY Lucien, Facteur mixte à Poligny; GERMOND Marcel, Pointeur-releveur à Marseille-Saint-Charles; GREUTHIER Marius, Homme d'équipe à Chalon-sur-Saône; GUILLERAULT Emile, Facteur enregistrant à Brion-Laizy; GUIN Alfred, Homme d'équipe au Vigan; JACQUOT François, Facteur aux écritures à Lyon-Brotteaux; JULIEN Marcel, Homme d'équipe à Grenoble; JULIEN René, Homme d'équipe à Marseille-Saint-Charles; M^{lle} JUVEN Marie, Receveuse de 2^e classe à Valence; M. LACHENAL Victor, Facteur mixte à Cevins; M^{me} LAGRANGE Clotilde, Factrice aux écritures à Montceau-les-Mines; MM. LECA Pierre, Homme d'équipe à Mâcon; LONJON Louis, Facteur aux écritures à Arles; LOUVAR Henri, Homme d'équipe à Chambéry-Challes-les-Eaux; LUCCHESI Fernand, Homme d'équipe à Grand-Combe-la-Pise; MANDAGOUT Maurice, Surveillant de ronde à Montpellier; MARCERON Ursin, Surveillant des trains à Paris; MARTIN Arthur, Surveillant de contrôle à Paris; MAUCLÈRE René, Homme d'équipe à Bonnard-Bassou; MERCIER Marcel, Homme d'équipe à Bourg; MICHEL Henri, Chef-Surveillant de ronde à Marseille-Saint-Charles; MORANGE Maurice, Facteur enregistrant à Combs-la-Ville-Quincy; MOREL Aimé, Contrôleur de gare à Lyon-Perrache; OLIVIER Léon, Homme d'équipe à Laroche-Migennes; PELLERIN Joseph, Surveillant à Paris; PERDRIT Auguste, Facteur aux écritures à Lyon-Brotteaux;

Matériel et Trac tion. — MM. BOFFREDO Barthélémy, Manœuvre à Miramas; CHATAIGNIER François, Aide-Ouvrier à Lyon-Vaise; CHAUVIAT Gabriel, Manœuvre à Villeneuve; COUDERC Louis, Mécanicien de route à Nice; FERRUE Félix, Manœuvre à Sens; M^{me} FOLIMI Clotilde, Journalière à Saint-Gervais-les-Bains; MM. FULCONIS Fortuné, Manœuvre à Nice; GRATALOUP Joseph, Manœuvre à l'Arbresle; HEINIMANN Lucien, Manœuvre à Dijon-Perrigny; LONGEPierre Marius, Manœuvre spécialisé à Mâcon; MARGER Victorin, Manœuvre à Lyon-Saint-Paul; MARIE Pascal, Aide-Ouvrier à Marseille; MAURS Eugène, Manœuvre à Marseille; RICHARD Edmond, Visiteur à Villeneuve; SYLVAN Pierre, Manœuvre à Chalon; THOMAS Justin, Manœuvre à Robiac; TRANCHANT François, Aide-Ouvrier à Oullins.

Réseau Algérien. — M. BELLET Emile, Homme d'équipe à Tlemcen.

M. LE DIRECTEUR LUUYT

M. LUUYT, Sous-Directeur de la Compagnie, ayant demandé à faire valoir ses droits à la retraite, a quitté son poste le 1^{er} juin dernier, avec le titre de Directeur honoraire, Conseil de la Compagnie.

Ancien Elève de l'Ecole Polytechnique, d'où il est sorti dans le Corps des Mines, M. LUUYT était entré à la Compagnie le 1^{er} novembre 1888 en qualité d'Ingénieur attaché au Service central de l'Exploitation, après avoir passé cinq ans au service de l'Etat.

Promu successivement Sous-Chef de l'Exploitation, puis Chef de l'Exploitation adjoint, il a été appelé à la Direction comme Ingénieur en Chef adjoint le 1^{er} janvier 1907 et nommé Sous-Directeur de la Compagnie le 1^{er} avril 1918.

D'une érudition très étendue, servi par une mémoire peu commune et possédant une très grande facilité de travail, M. LUUYT a pu rendre les plus signalés services dans les hautes fonctions qui

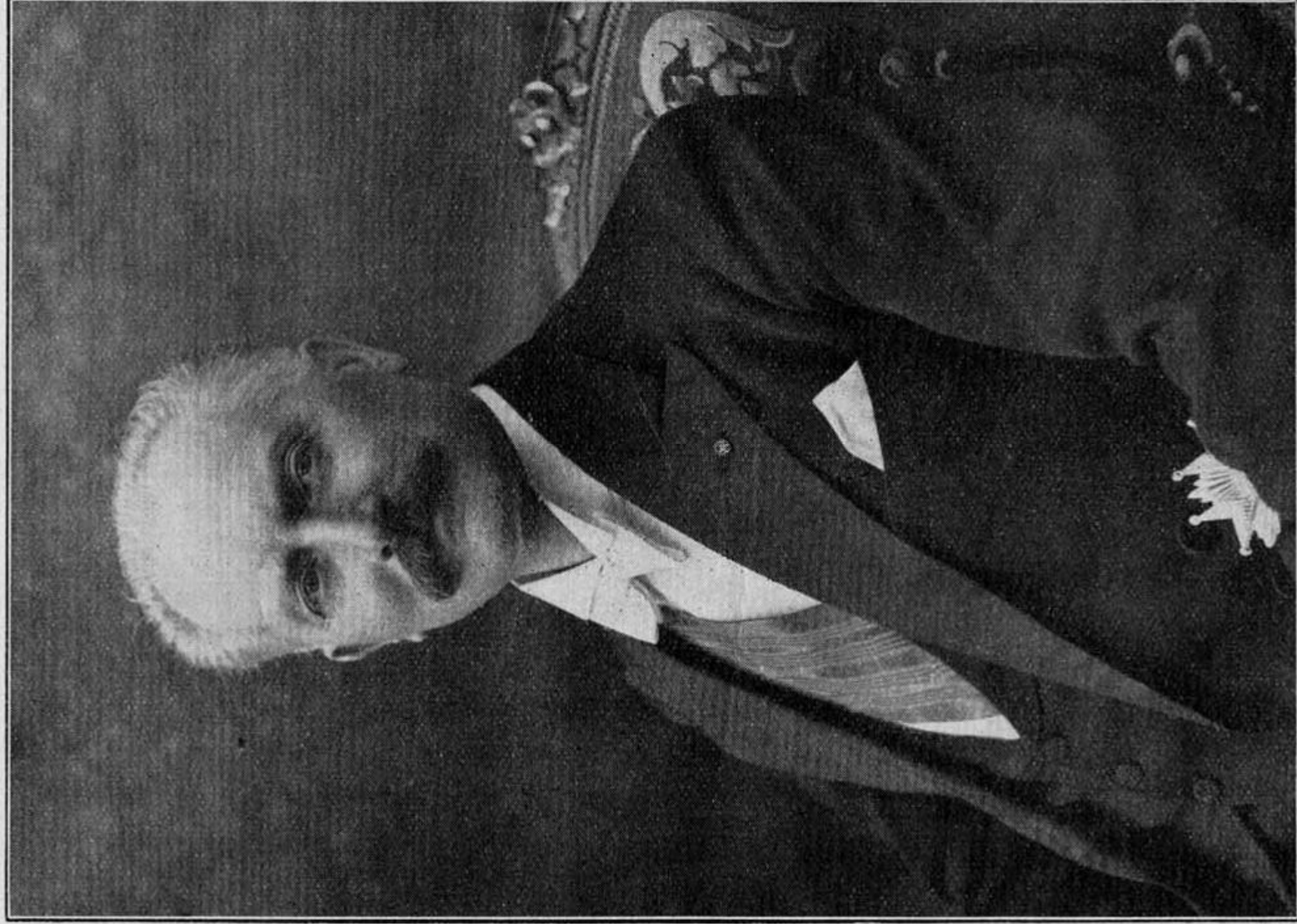
lui étaient échues. Il faut encore ajouter qu'il est de ceux qui savent allier à leur culture élevée et à leur compétence technique une aménité de caractère qui vient doubler le prix de leur activité.

Aussi peut-on dire que pendant les vingt-cinq années qu'il a passées à la Direction, soit comme Ingénieur en Chef, soit comme Sous-Directeur, M. LUUYT a été l'un des grands Chefs les plus précieux de la Compagnie et ce n'est pas sans regrets que celle-ci le voit partir, après ses quarante-trois années et demie de services ininterrompus qui, tout récemment, lui valaient la Médaille d'honneur en vermeil des che-mins de fer, distinction à laquelle très peu d'Agents peuvent prétendre.

Le souvenir de ce Chef doit rester dans nos mémoires — et tous ceux qui l'ont approché sont unanimes à en convenir — comme le plus parfait exemple d'une haute carrière faite de travail, de dévouement et de bonté.



Cl. Pirou, Paris.



M. ALBERT LEBRUN
Président de la République

LES TRANSPORTS ET ENTREPOTS FRIGORIFIQUES SUR LE P. L. M.

par M. Paul FARALICO, Directeur Général de la Société Française de Transports et Entrepôts Frigorifiques (S.T.E.F.).

La Société Française de Transports et Entrepôts Frigorifiques (S. T. E. F.), poursuivant son programme d'équipement frigorifique, a mis récemment en exploitation à Toulon, un grand entrepôt frigorifique, ce qui lui a permis d'organiser immédiatement des services de wagons frigorifiques pour le transport des fleurs et des fruits de la Côte d'Azur sur Paris.
Nous saisissons cette occasion pour présenter aux lecteurs du Bulletin P. L. M. quelques précisions sur l'activité de la S. T. E. F.
N. D. L. R.

I. — ENTREPOTS ET VAGONS FRIGORIFIQUES

Entrepôts frigorifiques. — Avant la guerre, la France ne possédait qu'un très petit nombre d'entrepôts frigorifiques, ayant réellement quelque importance. En utilisant les chambres froides de quelques abattoirs modernes et des fabriques de glace, elle pouvait tout au plus emmagasiner quelques milliers de tonnes de denrées périssables.

Pendant la guerre, dans le but de conserver les viandes congelées et autres denrées importées de l'étranger, notamment d'Amérique, pour le ravitaillement des armées et de la population civile, ces installations furent augmentées sensiblement et la capacité d'entreposage portée à 30 000 t, dont 16 000 t pour les régions desservies par la Compagnie P. L. M.

Ce chiffre de 30 000 t était encore bien faible, si on considère que l'Angleterre, à ce moment-là, possédait déjà des entrepôts frigorifiques atteignant, dans l'ensemble, une capacité de 200 000 t.

Après la guerre, dans le but de permettre la reconstruction de notre cheptel national, les importations de viandes congelées continuèrent jusqu'à concurrence de 80 000 à 100 000 t par an, qui furent partagées principalement entre les ports du Havre, de Dunkerque, Marseille et Bordeaux.

Cette viande était destinée non pas à être vendue immédiatement aux détaillants, mais à être conservée afin d'être livrée méthodiquement à la consommation, ce qui devait avoir pour effet de régulariser les cours de la boucherie. Dès lors, s'imposait la nécessité d'avoir, dans les ports de débarquement et dans les principaux centres de consommation, de vastes entrepôts frigorifiques destinés à l'entreposage non seulement des viandes importées, mais encore des denrées périssables nationales telles que : viandes fraîches, beurres, fromages, œufs, poissons, fruits et légumes, etc.

Comme conséquence, un nouveau programme de construction d'entrepôts frigorifiques fut réalisé, qui porta la capacité d'entreposage à 60 000 t environ dont 20 000 t pour le seul Réseau P. L. M.

Vagons frigorifiques. — Enfin, pour transporter la viande, ainsi, d'ailleurs, que les produits congelés, entre les ports et les lieux de consommation, il fallait avoir des wagons spéciaux, bien isolés, assurant la conservation des denrées durant le transport.

Avant la guerre, les ressources de tous les Réseaux français en wagons frigorifiques, y compris les wagons particuliers, étaient modestes puisqu'elles ne dépassaient pas 360 unités.

Pendant la guerre, elles s'accrurent d'une façon impor-

tante du fait que le Ministère de la Guerre fit transformer en wagons isothermes un certain nombre de wagons ordinaires des Réseaux, dont 666 wagons P. L. M. du type ayant servi jusque-là au transport des primeurs, et fit l'acquisition aux Etats-Unis de 1 200 wagons isothermes ou réfrigérants à bogies.

A la fin de la guerre, ce parc spécial comprenait environ 2 200 wagons frigorifiques.

Depuis cette époque, le parc des wagons frigorifiques a atteint le chiffre d'environ 3 000 wagons, dont 1 100 exploités par la S. T. E. F.

Constitution de la S. T. E. F. — La Compagnie P. L. M., soucieuse de constituer rapidement un outillage frigorifique en rapport avec les besoins de son trafic, décida, après la guerre, de confier à une Société filiale le soin de :

1^o Exploiter, en le développant, son parc de wagons spéciaux;

2^o Construire des entrepôts frigorifiques sur les principaux points du Réseau.

Cette solution était la plus rationnelle, car elle permettait de tirer le meilleur parti possible du matériel existant.

C'est ainsi qu'est née la Société Française de Transports et Entrepôts Frigorifiques, fondée en 1920, au capital de 10 millions.

A l'origine, la Compagnie P. L. M. appela à participer à cette création plusieurs groupements intéressés aux transports et entrepôts frigorifiques. Par la suite, les Chemins de fer de l'Est, du Nord, d'Alsace et de Lorraine apportèrent leur adhésion à la nouvelle Société et le capital fut porté progressivement à 40 millions de francs.

Nous allons examiner maintenant d'une façon succincte les résultats qui ont été obtenus dans la branche « Wagons » et dans la branche « Entrepôts ».

II. — VAGONS

Au cours de l'exposé qui précède, nous nous sommes servi du terme général « wagons frigorifiques » qui était adopté jusqu'ici pour désigner l'ensemble des wagons spéciaux aménagés de façon à produire ou à maintenir à l'intérieur une température déterminée.

TYPES DE VAGONS. — D'après un récent accord intervenu entre tous les Réseaux européens, on distingue aujourd'hui quatre types de wagons de cette catégorie :

- | | |
|----------------------------------|-----------------------------------|
| 1 ^o wagon isotherme | 3 ^o wagon réfrigérant |
| 2 ^o wagon calorifique | 4 ^o wagon frigorifique |

1^o Le wagon *isotherme* est un wagon dont la caisse est construite de façon à maintenir à l'intérieur une tempé-

rature aussi constante que possible. Il n'est pas pourvu d'appareils permettant la production d'une température déterminée à l'intérieur de la caisse. Les parois, la toiture et éventuellement le plancher du wagon sont doubles ou triples et les espaces intermédiaires comprennent simplement une couche d'air ou bien sont garnis de matières isolantes. Les portes et, le cas échéant, les fenêtres et les baies d'aération sont à fermeture étanche pour empêcher le passage de l'air entre l'extérieur et l'intérieur de la caisse et vice versa.

Le wagon isotherme n'exige aucun soin spécial pendant le transport.

En somme, les wagons isothermes proprement dits ne comportent par eux-mêmes ou par leur aménagement intérieur aucune source de froid ou de chaleur et ne tirent leurs avantages que de l'isolation. Ils sont destinés au transport des marchandises qui posent, en elles-mêmes ou dans leurs emballages, un volant de froid important, ou qui doivent être protégées en été contre l'action de la chaleur et en hiver contre l'action du froid. Ils servent à transporter :

— *En toutes saisons :*
le poisson frais en caisses glacées ;
les viandes congelées ;
les œufs congelés ;
la glace à rafraîchir, etc.

— *En été :*
le lait en bidons coiffés de glace ;
la bière refroidie à basse température, etc.

— *En hiver :* les produits qui craignent particulièrement l'action de la gelée :
bananes ; oranges ; vins de Champagne ;
pommes de terre ; citrons ; eaux minérales, etc.

On doit comprendre, dans la catégorie des wagons isothermes, les wagons-citernes destinés au transport du lait refroidi à + 4° et constitués par une triple enveloppe :

- a) Cylindre en acier inoxydable au nickel-chrome ;
- b) Revêtement de liège expansé ;
- c) Revêtement en acier.

Une partie des 34 wagons citernes que possède la S. T. E. F. comportent à chaque extrémité des caisses réfrigérantes ou grillagées pour le transport des divers produits de laiterie : beurres, crème, fromages.

2° Le wagon calorifique est un wagon dont la caisse est construite comme celle du wagon isotherme. Il est pourvu à l'intérieur d'un appareil de chauffage sans installations mécaniques.

Le wagon calorifique peut nécessiter des soins spéciaux pendant le transport.

Les wagons de cette catégorie sont utilisés plus spécialement en hiver pour le transport des bananes, qui sont très sensibles au moindre froid.

3° Le wagon réfrigérant est un wagon dont la caisse est construite comme celle du wagon isotherme. Il est pourvu à l'intérieur d'une source de réfrigération constituée par la glace fondante, des mélanges réfrigérants ou une autre combinaison pro-

duisant du froid sans exiger d'installations mécaniques. Le wagon réfrigérant peut nécessiter des soins spéciaux pendant le transport.

En général, les wagons réfrigérants comportent à l'intérieur, à chaque extrémité, des bacs ou paniers métalliques servant au chargement de la glace, et deviennent ainsi, lorsqu'ils sont pourvus de glace, générateurs de froid jusqu'à concurrence de la fusion du produit réfrigérant.



Wagon réfrigérant type « Lourd » pouvant être incorporé dans les trains à marche rapide. Longueur hors tampons : 11,23 m ; écartement des essieux : 6,50 m ; isolation : 100 mm de liège expansé sur les six faces.



Wagon à citerne fixe isotherme en acier inoxydable d'une capacité de 12 000 l, pour le transport du lait. Aux deux extrémités, un coffre réfrigérant et un coffre grillagé pour le chargement des produits de laiterie ; châssis unifié ; écartement des essieux : 4 m.



Wagon à 5 citernes amovibles isothermes en acier inoxydable ayant chacune une capacité de 2 500 l, pour le transport du lait. Châssis unifié spécialement aménagé ; écartement des essieux : 5 m.

Ils peuvent être munis :

— d'un système de ventilation forcée, qui oblige l'air intérieur ou extérieur à passer sur la glace où il se refroidit, puis sur les marchandises;

— de planchers mobiles permettant de disposer les paniers ou caisses sur plusieurs plans de chargement, de façon à supprimer l'empilage et, par conséquent, l'échauffement des marchandises;

— de crochets de suspension au plafond pour le transport des viandes fraîches.

Les wagons réfrigérants sont appropriés au transport des denrées et des produits qui exigent, en tous temps, une ventilation plus ou moins forte, tels que les viandes fraîches suspendues et, pendant l'été notamment, un refroidissement de la température ambiante : beurres, fromages, fleurs coupées, fruits frais, légumes frais, etc.

4^o Le wagon *frigorifique* est un wagon dont la caisse est construite comme celle du wagon isotherme. Il possède des installations mécaniques permettant la production de températures déterminées à l'intérieur de la caisse.

Le wagon frigorifique exige, en général, des soins spéciaux pendant le transport.

Les wagons de ce type, qui comportent en réalité une petite usine frigorifique, offrent des avantages importants au point de vue de la production du froid et de la régularité de la température intérieure. Ils sont donc susceptibles de transporter en tous temps, dans de bonnes conditions, les denrées de toutes catégories.

Mais ils présentent, dans l'état actuel de la science, des inconvénients assez graves tels que : prix de revient élevé de la construction et de l'exploitation et risque de dérangement des appareils mécaniques : c'est ce qui fait que ces wagons sont encore très rares et n'existent guère, aussi bien en Amérique qu'en Europe, qu'à l'état d'échantillons.

RÉGIME DES TRANSPORTS. — Tous ces wagons circulent sur les Réseaux français aux conditions du tarif GV 121 et PV 29; un certain nombre de tarifs spéciaux (GV 3/103, GV 303, PV 400, etc.) contiennent des dispositions particulières pour les transports effectués dans ces wagons.

PARC DE LA S. T. E. F. — Le parc de wagons de la S. T. E. F. a augmenté sans cesse depuis la fondation de la Société. Nous donnons ci-après le nombre

de véhicules exploités d'année en année depuis 1922 :

1922....	621 wagons	1927....	748 wagons
1923....	621	1928....	766
1924....	638	1929....	893
1925....	704	1930....	890
1926....	728	1931....	1 094

L'importance de ce parc augmentera encore en 1932.

TRAFIC. — Les efforts de la S. T. E. F. se sont tout d'abord portés vers l'organisation rationnelle des transports de marée fraîche en wagons isothermes au départ de Boulogne-sur-Mer, Gravelines, Dunkerque, etc., et en direction de Paris et du Réseau P. L. M., puis en direction des autres Réseaux. Elle a obtenu en quelques années des résultats remarquables qui se traduisent par les chiffres suivants :

1922.....	8 671 t
1923.....	15 634 t
1924.....	20 150 t
1925.....	27 279 t
1926.....	30 000 t
1927.....	35 306 t
1928.....	45 017 t
1929.....	51 178 t
1930.....	51 842 t
1931.....	68 065 t

Dans ce dernier chiffre, on compte 18 000 t, soit plus de 26 %, à destination du Réseau P. L. M.

Cette progression rapide démontre nettement que l'emploi des wagons isothermes contribue avec efficacité à l'extension des transports de denrées périssables. La S. T. E. F. a également organisé des services réguliers pour le transport :

1^o des viandes fraîches expédiées du Bourbonnais à destination de Paris, de Marseille et du littoral méditerranéen;

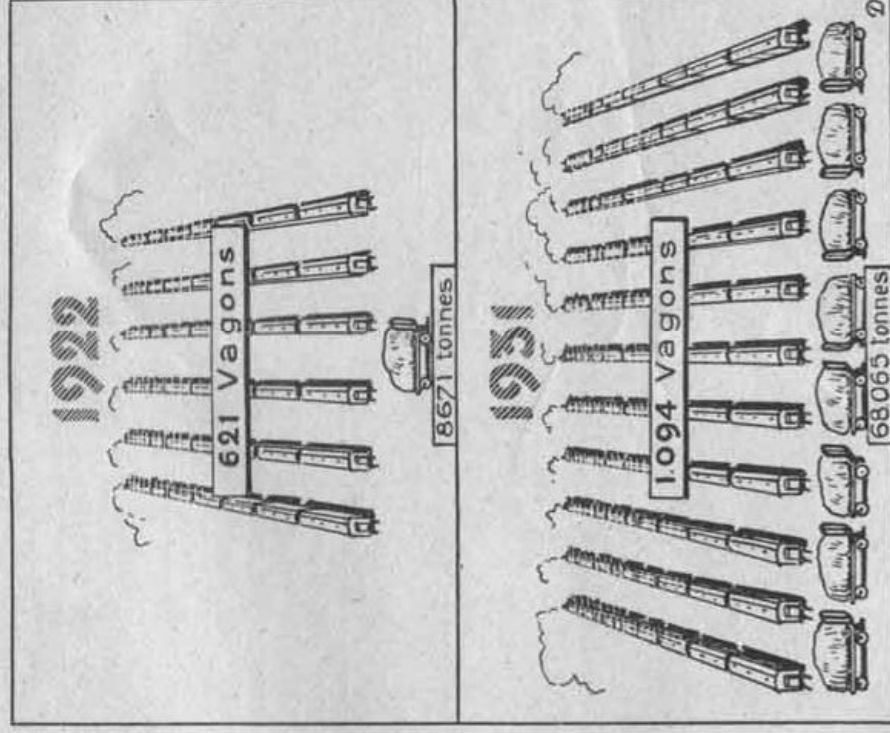
2^o des volailles expédiées de la Bresse sur Paris;

3^o des fleurs fraîches coupées de la Côte d'Azur à destination de Paris et de l'Angleterre, *via* Boulogne-sur-Mer ou Dunkerque;

4^o de toutes denrées périssables expédiées en été de Paris sur Lyon, Marseille, Toulon et le Littoral.

D'autre part, cette Société met un très grand nombre de wagons spéciaux à la disposition des brasseries, laiteries, fromageries, importateurs de bananes, fabricants de glace alimentaire, expéditeurs de vins de Champagne, etc. Nous indiquons ci-après les tonnages de divers produits transportés en 1931 dans les wagons de la S. T. E. F. :

Lait.....	106 700	Bananes.....	20 600
Poisson frais....	68 000	Glaces.....	7 800
Bière.....	30 200	Denrées diverses.	8 700
Viandes.....	26 400	Ensemble.....	268 400 t

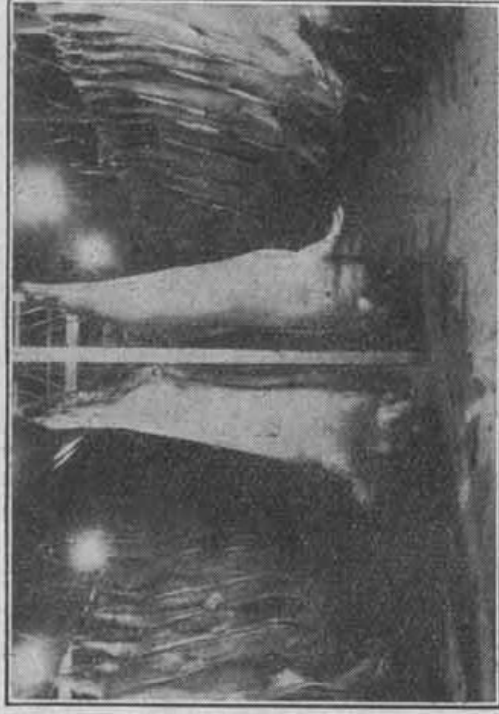


Parc et tonnage de la S. T. E. F. en 1922 et en 1931.

Ces 268 400 t de produits représentent 54 000 wagons chargés à 5 t qui, réunis, auraient pu former 1 800 trains de messageries composés de 30 wagons chacun.

III. — ENTREPOTS

Les entrepôts frigorifiques, qui sont appelés à jouer, de plus en plus dans l'avenir, un rôle essentiel dans la distri-



Entrepôt frigorifique de Dijon. — Entreposage à + 5° de porcs frais.

bution et la répartition des denrées périssables, permettent de conserver durant un temps plus ou moins long, selon la nature des marchandises, des produits aussi divers que les viandes congelées, viandes fraîches, volailles, gibiers, beurres, fromages, œufs congelés, œufs frais en coque, poissons, fruits frais ou secs, bières, plantes, fleurs, extraits pharmaceutiques, fourrures, etc.

On a objecté parfois, à l'encontre des entrepôts frigorifiques, qu'ils contribueraient à la cherté de la vie par leurs entreposages et accepteraient de conserver des marchandises de qualité inférieure. Cette opinion ne peut émaner que de personnes mal informées, car c'est justement tout le contraire qu'on obtient dans ces établissements. En effet :

c'est parce que les producteurs et négociants peuvent entreposer leurs denrées en chambres froides qu'ils ne font aucune perte, ce qui influence favorablement les cours ; on ne peut conserver utilement en chambres froides que des marchandises de qualité ;

les entrepôts frigorifiques sont contrôlés journellement, notamment à Paris, par la Préfecture de Police, le Service de la Répression des fraudes et par des vétérinaires officiels ;

les producteurs réclament partout la construction de nouveaux entrepôts frigorifiques pour la prérefrigération des fruits, légumes, etc.

La S. T. E. F. exploite directement les entrepôts frigorifiques de Paris-Bercy, Dijon et Toulon et va construire prochainement un entrepôt du même genre à Strasbourg. Elle a, de plus, des intérêts importants dans les établissements similaires de Lyon-Perrache, Genève et Bâle.

Tous ces établissements sont raccordés directement au chemin de fer.

Enfin, elle a mis à l'étude la construction de plusieurs

établissements de même nature et d'abattoirs frigorifiques en différents points.

Voici, à titre d'indication, quelques renseignements sur les trois établissements qu'elle exploite directement à ce jour :

	Paris-Bercy	Dijon	Toulon
Nombre de chambres froides.	25	12	14
Volume des chambres froides en m ³	12 300	12 000	8 160
Puissance des machines frigorifiques en frigories-heure (1).	805 000	420 000	668 000
Quantités en tonnes de marchandises entreposées en 1931 (année de faible trafic).....	11 261	4 530	510

(1) On désigne par frigorie la quantité de froid nécessaire pour abaisser de 1 degré la température de 1 litre d'eau.
Une machine de 10 000 frigories-heure peut ainsi refroidir :
en 1 heure : 100 m³ d'eau de 1° ou 10 m³ d'eau de 10°.

Il est à noter que l'entrepôt de Toulon n'a été ouvert à l'exploitation qu'au mois d'octobre 1931 : c'est ce qui explique le peu d'importance du tonnage entreposé en 1931.



Entrepôt frigorifique de Paris-Bercy. — Entreposage à 0° d'œufs frais en caisses dites « canadiennes » comportant 360 œufs placés chacun dans un alvéole en carton sans odeur.

Ces établissements comportent en outre :

Paris-Bercy, Dijon et Toulon : une fabrique de glace (eau congelée).

Dijon et Toulon : une fabrique de crèmes glacées.

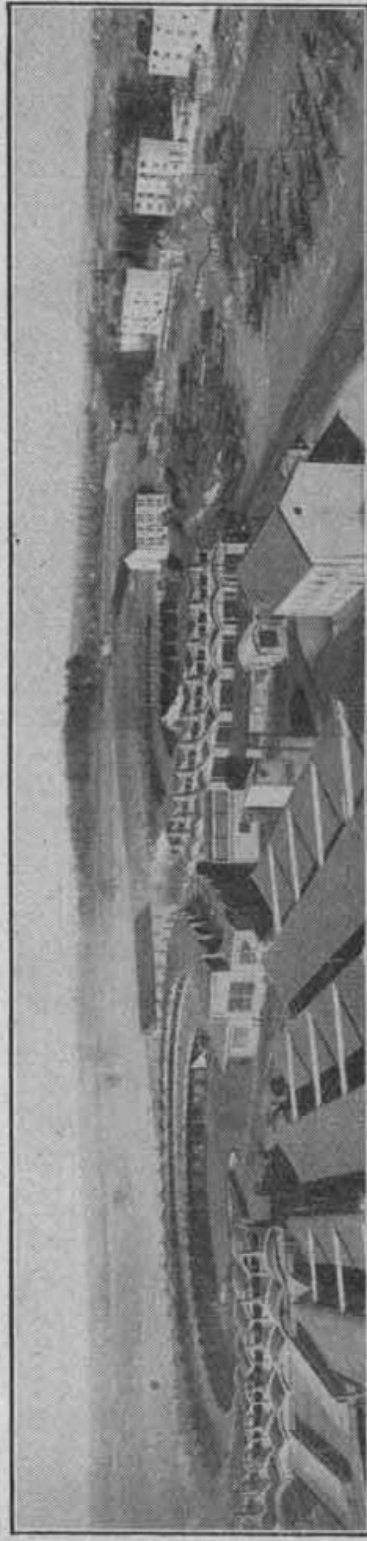
Paris-Bercy : une installation pour le traitement des vins par le froid.

Toulon : une installation pour le traitement des salaisons.

CONCLUSION

En résumé, sous l'impulsion de la Compagnie P. L. M. et des autres Réseaux qui se sont joints à elle, la S. T. E. F. a pu réaliser à ce jour un programme intéressant pour le transport et la conservation des denrées périssables.

Son activité doit tendre maintenant, de plus en plus, à développer le transport des primeurs qui constituent une des richesses des régions desservies par le Réseau P. L. M. Le problème sera résolu par la construction de stations de prérefrigération et de wagons réfrigérants spécialement aménagés.



LE NOUVEAU DÉPÔT DE MACHINES DE NEVERS

par M. JUNILHON, Ingénieur de la 4^e Section de Traction

L'ancien dépôt de Nevers, qui a été abandonné par la Traction le 1^{er} décembre 1931 et va être démoli en vue de l'agrandissement de la gare, comportait :

Une rotonde de 75 m de diamètre, construite en 1861, abritant 32 voies rayonnantes, desservies par une plaque tournante de 20 m; un parc à machines, construit en 1882, comprenant 42 voies rayonnantes découvertes; enfin un atelier de levage à 5 fosses.

L'importance prise par ce dépôt, surtout pendant la guerre, du fait des transports américains, avait nécessité la réalisation, en 1918, d'une première étape du nouveau dépôt, constituée par l'installation de 58 voies de remisage autour d'un pont tournant de 23 m.

Les plans schématiques des figures 2 et 3, établis à la même échelle, permettent de comparer l'ancien et le nouveau dépôt.

Ce dernier, construit entre les voies principales du Bourbonnais et les voies de détournement de la ligne de Nevers à Chagny, est relié à la gare de Nevers-Voyageurs par deux voies de circulation de machines.

Il comporte une première remise annulaire (fig. 1) en ciment armé à auvent, de 131,90 m de diamètre, pouvant recevoir sur fosses 53 machines des plus modernes, à l'aide d'un pont-plaque de 24 m, lequel dessert également 5 voies découvertes, dont une avec fosse de préparation.

Les locomotives y sont remisées, cheminée vers la périphérie, en face de hauts et larges vitrages assurant un excellent éclairage diurne.

Un transbordeur circulaire électrique d'une tonne, nécessaire pour la manutention des pièces lourdes, dessert toutes les fosses. Sur les piliers sont installées des prises d'air comprimé et de courant électrique pour les marteaux et perceuses portatifs nécessaires à l'entretien courant des machines.

Le nouveau dépôt comporte également une deuxième remise de même type que la précédente et agencée pareillement, comprenant 30 voies couvertes avec fosses, desservies par un pont-plaque de 23 m, lequel dessert en outre 28 voies rayonnantes de remisage à découvert dont 2 avec fosses.

Enfin, on dispose d'un parc de remisage desservi par un pont-plaque de 24 m, pouvant recevoir actuellement 32 locomotives, dont 15 sur fosses, et ultérieurement 58, ce qui porte à 148, dont 101 sur fosses, le nombre des machines pouvant être remisées simultanément et réserve 26 places pour les besoins de l'avenir.

A proximité des deux remises se trouve une centrale thermique (fig. 4), destinée à permettre le lavage et le remplissage des chaudières à l'eau chaude, en utilisant uniquement les calories provenant de l'eau restant dans les chaudières des locomotives à vidanger avant lavage.

L'automatisme est complète et l'appareillage est double, de sorte que toutes les commandes électriques peuvent, éventuellement, être faites à la main.

L'atelier de levage (fig. 6 et 7), d'une superficie de 2 460 m², largement éclairé par de hauts vitrages, doté de prises d'air comprimé et de prises de courant, offre 8 fosses de 16 m de longueur desservies, pour la manutention des pièces lourdes, par 2 transbordeurs roulants électriques de 2 t et,

pour les opérations de levage, par 12 vérins électriques de 25 t et par 1 grue électrique de 24 t.

L'outillage comprend un nombre suffisant de machines-outils modernes et à grand débit, groupées dans une même travée desservie par un transbordeur roulant électrique de 2 t.

D'autre part, un vérin hydraulique à une fosse coupée et un vérin électrique à deux fosses coupées permettent les visites des boîtes à huile des machines

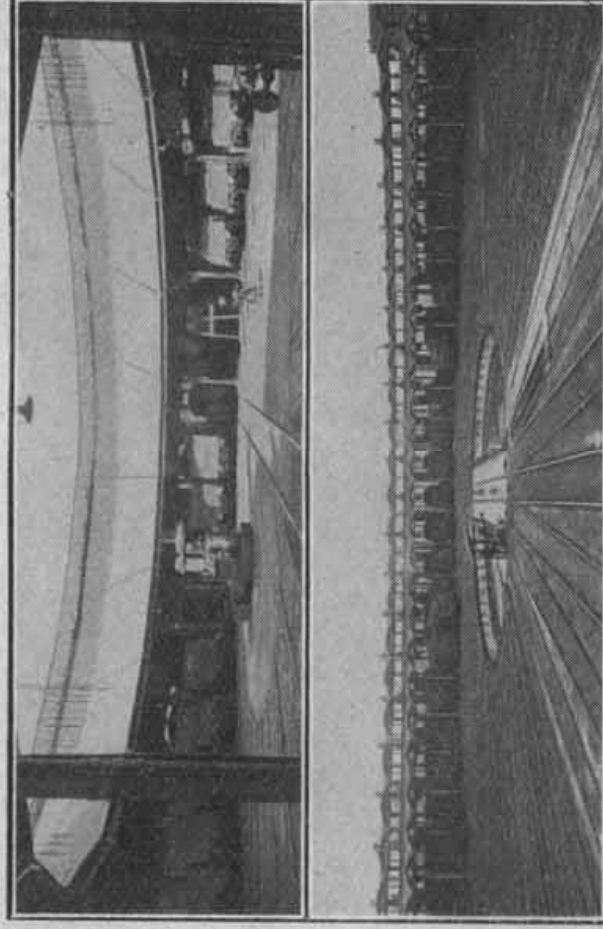


Fig. 1. — Au-dessus, l'ancienne rotonde de 75 m de diamètre et, au-dessous, dans le nouveau dépôt, remise annulaire de 131,90 m de diamètre pouvant recevoir sur fosses 53 machines modernes.

et tenders. Une bascule multiple à commande électrique, à 14 éléments, sert au pesage du matériel locomoteur.

En outre, le dépôt est muni d'un potassage moderne (fig. 5) avec cuve de grandes dimensions pouvant recevoir les châssis de bogies et de bissels. Cette installation est desservie par un transbordeur électrique de 5 t.

La manutention mécanique des combustibles est faite au moyen d'une installation à commande électrique (fig. 8) qui comprend : 1 grue servant également pour la manutention des scories ; 1 crible à secousses pour séparer le poussier ; 4 trémies de distribution, formant réserve de combustible prêt à être chargé sur les tenders et permettant le contrôle des poids délivrés ; des cabestans électriques avec poutres de renvoi et 1 grue à vapeur à benne preneuse.

La grue utilisée pour la manutention du charbon et des scories est une grue électrique roulante et tournante, à portée variable de 7 m à 12,50 m et à benne preneuse ouvrant à toute hauteur. Elle roule sur un portique de 28 m de portée, qui se déplace au-dessus d'une soule à combustibles de 150 m de longueur. Au delà de la soule, le portique peut aller jusqu'à aux fosses mouillées à scories, qui se trouvent à l'origine des deux voies de rentrée des locomotives.

Cette grue permet de manutentionner 35 t de combustible à l'heure.

Les quatre trémies de distribution sont affectées chacune à l'une des qualités de charbon susceptibles d'être délivrées : toutes :

LEGENDE DE LA FIG. 2. — A - Réservoir de 50 m³. — B - Atelier de levage. — C - Four à réguler. — D - Lampisterie. — E - Réfectoire des agents des machines. — F - Bascule diodécuple. — G - Atelier d'apprentis. — H - Atteleur du dépôt. — I - Bâtiment des combustibles. — J - Quai à combustibles. — K - Four et soule à sable. — L - M - W.-C. — N - Réservoir de 600 m³ chacun. — O - Polissage. — P - W.-C. — Q - Atteleur du dépôt. — R - Bâtiment des combustibles. — S - Hurlerie automatique. — T - Crible à secousses. — U - Trémies de chargement. — V - Fosses mouillées à scories. — X - Four à sable. — Y - Réservoirs de 600 m³ chacun. — Z - Maisons d'habitation.

LEGENDE DE LA FIG. 3. — A - Bâtiment des agents de passage. — B - Service médical. — C - Bâtiment des agents de la résidence. — D - Garage à bicyclettes. — E - Vestiaire du personnel féminin. — F - Centrale thermique. — G - Porte de transformation. — H - Lampisterie. — I - Bureaux. — J - Bascule électrique. — K - Vain hydraulique. — L - Vain électrique. — M - Atelier d'apprentis. — N - Atelier de levage. — O - Polissage. — P - W.-C. — Q - Atteleur du dépôt. — R - Bâtiment des combustibles. — S - Hurlerie automatique. — T - Crible à secousses. — U - Trémies de chargement. — V - Fosses mouillées à scories. — X - Four à sable. — Y - Réservoirs de 600 m³ chacun. — Z - Maisons d'habitation.

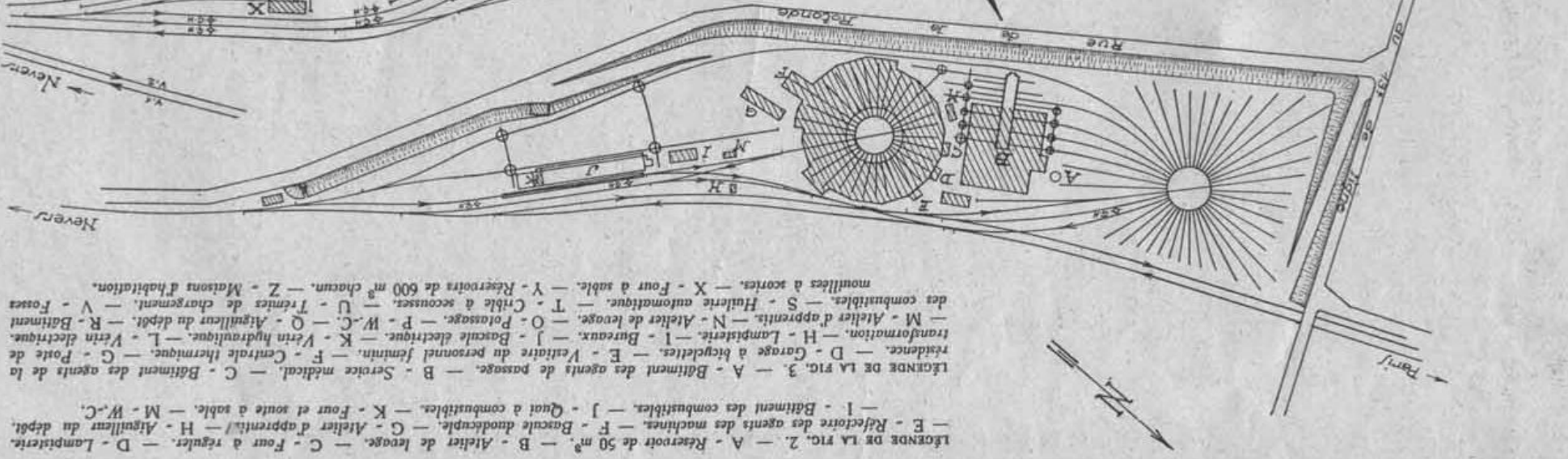


Fig. 2.

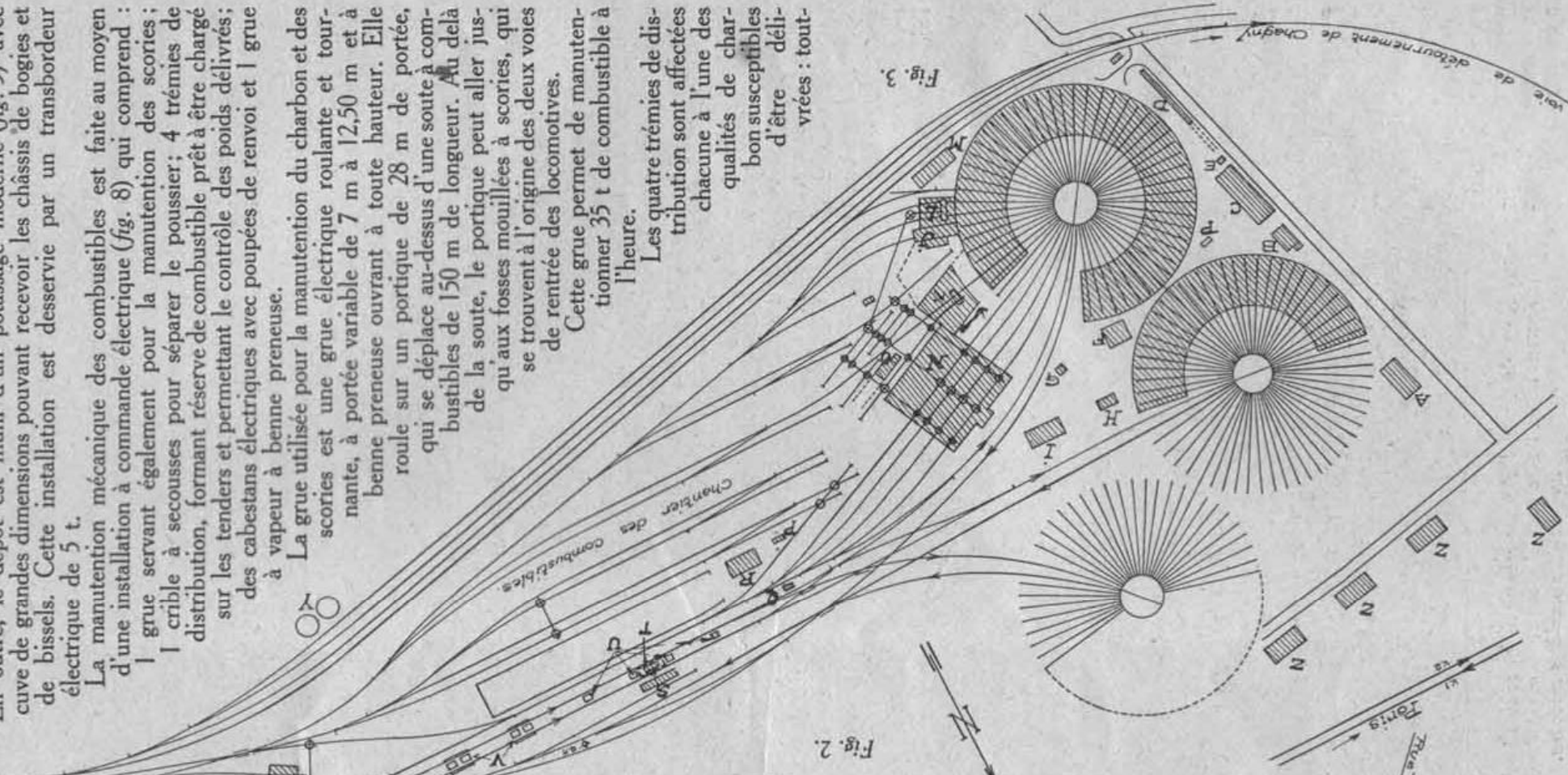
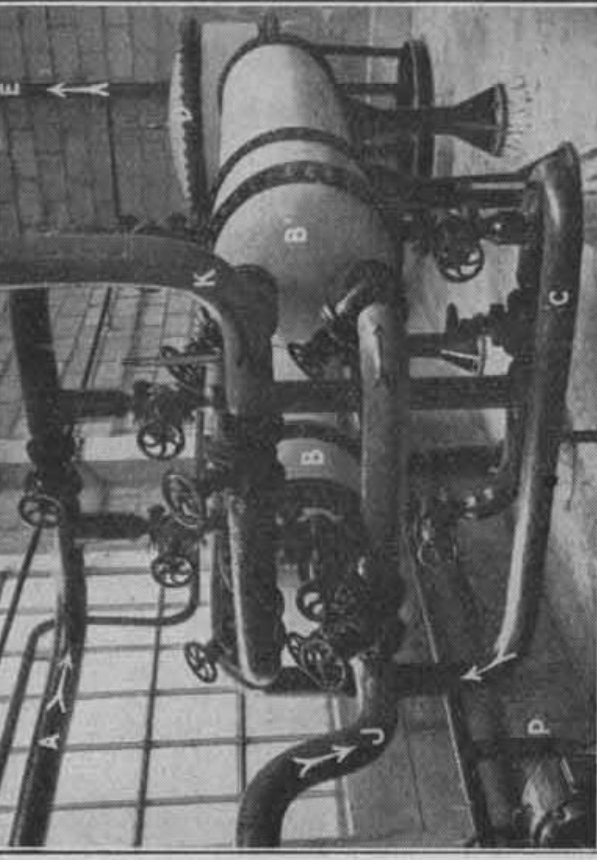


Fig. 3.

LÉGENDE



Un circuit de circulation d'eau, débutant à la partie inférieure du réservoir de remplissage, passe, au moyen des tuyaux de communication J, dans les réchauffeurs multitubulaires B et B', d'où l'eau ressort à une température d'environ 80°; par la tubulure K, cette eau est mise en réserve dans le réservoir de remplissage L. Pour le lavage d'une chaudière de locomotive, on utilise l'eau du réservoir de lavage F au moyen de la communication L; après lavage, pour le remplissage de la chaudière, on utilise l'eau du réservoir de remplissage I au moyen de la communication M. Les pompes P, P' et P'' assurent ces diverses circulations.

venants, menus, criblés, agglomérés. Elles sont placées à 25 m de distance l'une de l'autre entre les deux voies de rentrée des locomotives. Chaque trémie peut contenir environ 50 t de charbon et peut alimenter deux goulottes, pour desservir l'une ou l'autre des deux voies. La base est fermée par un registre horizontal mis en mouvement par un moteur électrique commandé par boutons et contacteurs.

Une bascule d'un modèle spécial (voir schéma, fig. 9) permet de peser chaque trémie; les poids avant et après chargement sont inscrits sur un ticket par un appareil imprimeur; la différence des deux poids bruts donne le poids du combustible délivré.

Le crible à secousses, mû par un moteur

L'eau de tidange de la chaudière de la locomotive arrive en A (figure de gauche) après être passée dans un filtre où elle se débarrasse de la plus grande partie de ses impuretés.

De A, elle se rend dans les réchauffeurs multitubulaires B et B', en ressort en C pour traverser un deuxième filtre D à grande section destiné à séparer les matières solides encore en suspension. Ensuite par E, elle se rend dans le réservoir d'eau de lavage F (figure de droite).

L'eau froide destinée au réservoir de remplissage arrive en G, traverse le réchauffeur en forme de serpentín qui est placé dans le réservoir d'eau de lavage F et se rend, au moyen de la communication H, dans le réservoir de remplissage I.

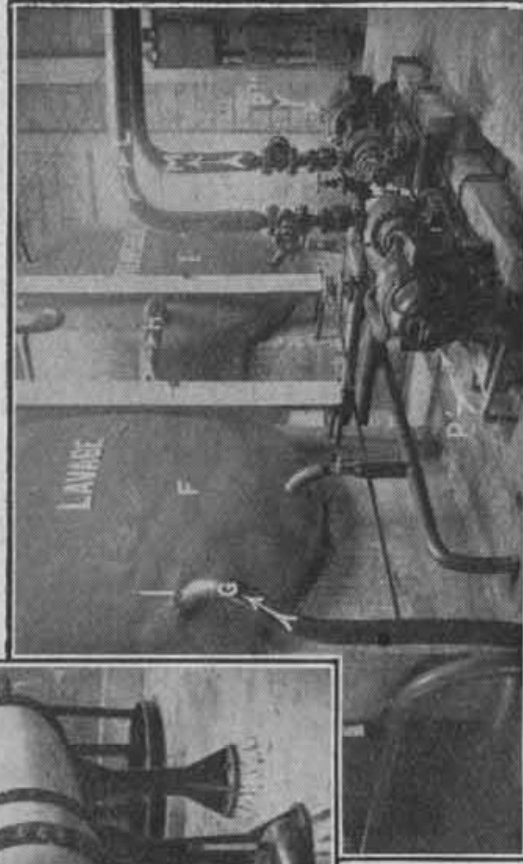


Fig. 4. — Centrale thermique.

électrique, est placé entre la trémie des menus et celle des criblés; il déverse dans l'une ou dans l'autre, d'une part, le poussier et les menus, d'autre part les gros morceaux. Ce crible peut traiter à l'heure 35 t de charbon tout-venant.

Dans la zone qu'elle peut desservir, la grue électrique assure toutes les manutentions, y compris le chargement en wagons des scories prises dans les fosses mouillées; dans les autres zones du magasin des combustibles, on utilise une grue à vapeur, automatique, à benne preneuse.

La distribution des huiles est faite automatiquement.

La figure 10 représente le schéma d'une partie de l'installation qui comprend : 9 cuves de 2,5 t à 6,8 t de contenance;

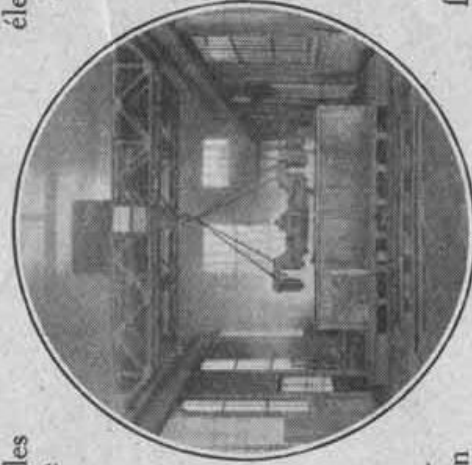


Fig. 5. — Potassage moderne avec cuve de grandes dimensions.

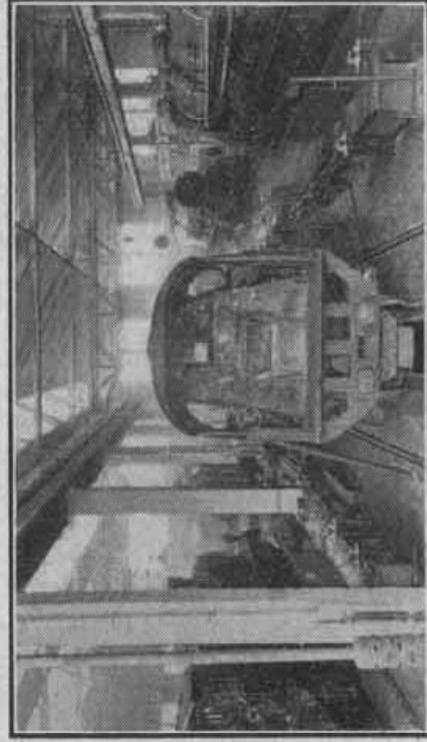


Fig. 6. — Travées des fosses de lavage.

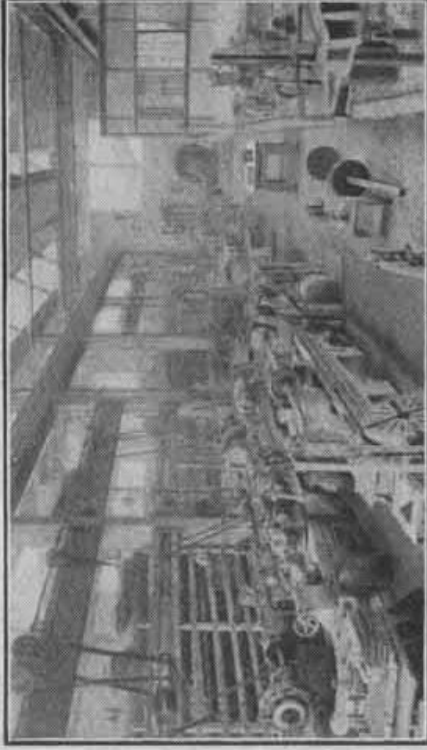


Fig. 7. — Travées des machines-outils.

1 moto-pompe électrique pour l'alimentation de ces cuves; 4 moto-pompes électriques pour l'alimentation des bacs de distribution; 4 distributeurs automatiques correspondant chacun à l'une des quatre qualités d'huile susceptibles d'être délivrés.

Pour assurer la fluidité de l'huile, une température convenable est maintenue à l'aide de deux chaudières génératrices de chauffage central qui, en même temps, réchauffent en hiver les trémies à charbon.

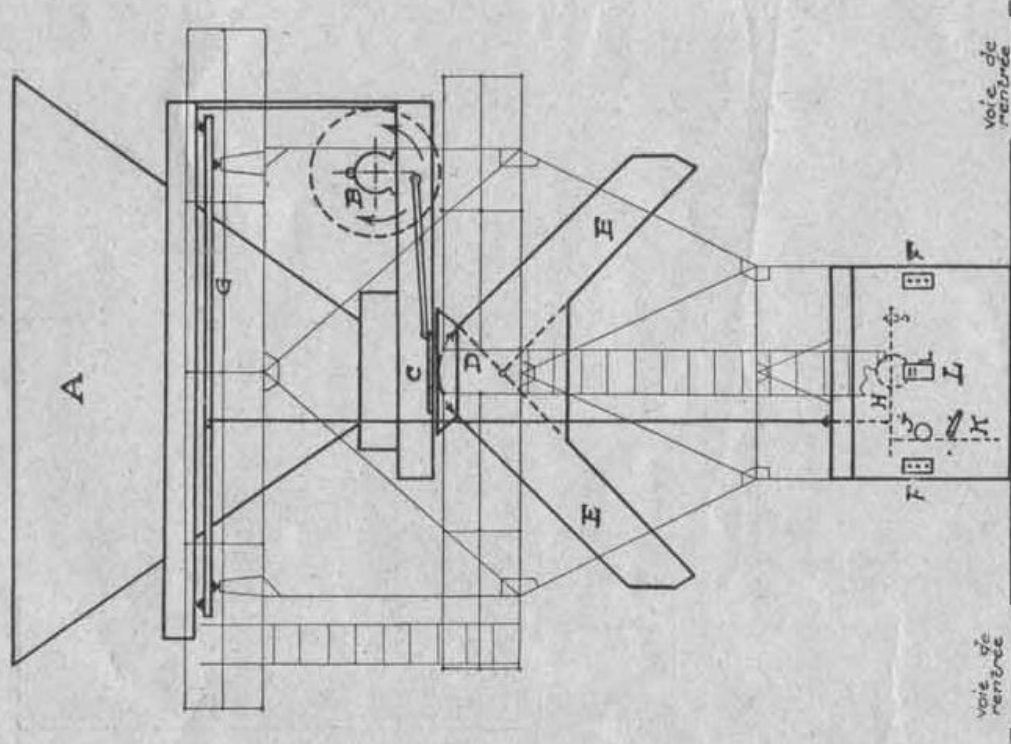


Fig. 9. — Schéma de la bascule des trémies de chargement.

A - Trémie, contenance 50 t. — B - Moteur pour la commande du registre de distribution. — C - Registre de distribution. — D - Papillon permettant de diriger le combustible dans l'une ou l'autre des gouloilles. — E - Gouloilles de chargement des tenders. — F - Boutons et contacteurs pour la commande du registre. — G - Leviers à contacteur. — H - Fléaux et curseurs de la bascule. — J - Voyant; rouge, bascule au repos; blanc, bascule en charge. — K - Manivelle d'enclenchement de la bascule. — L - Poinçonnage des tickets.

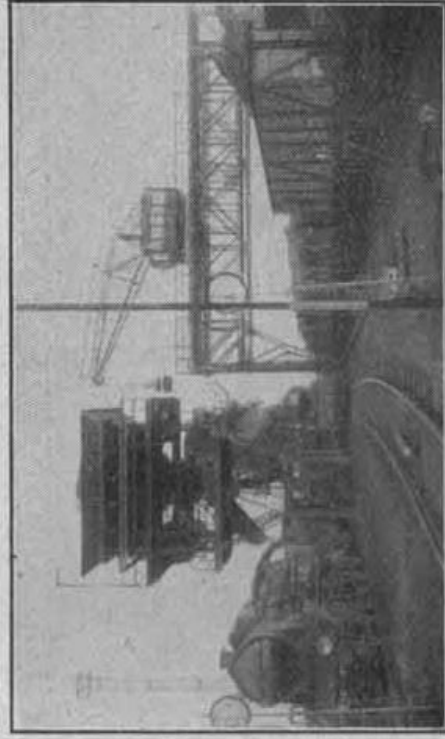


Fig. 8. — Trémies de chargement et portique avec grue.

Le séchage du sable destiné aux locomotives est effectué à l'aide d'un four rotatif Vernon, à grand débit.

Les charbonniers disposent dans le bâtiment du magasin des combustibles d'un réfectoire, d'un vestiaire, d'un lavabo à 8 cuvettes à eau courante chaude et froide avec 5 cabines de douches (fig. 11, centre).

Les autres installations à l'usage du personnel ont été groupées dans deux bâtiments pourvus du chauffage central.

L'un, destiné aux agents de la résidence, est composé d'un rez-de-chaussée et d'un étage. Au rez-de-chaussée se trouve le vestiaire des agents sédentaires, pouvant

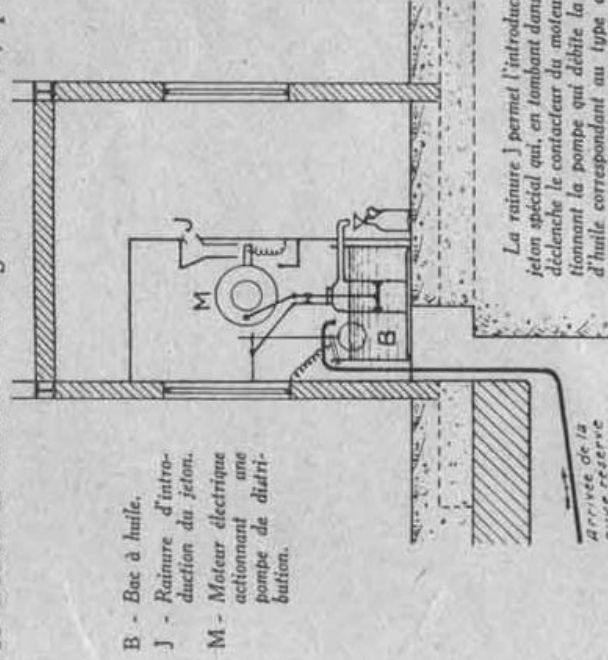


Fig. 10. — Schéma d'une partie de l'huilerie.



Fig. 11. — Lavabos et douches des agents de passage, des charbonniers et du personnel des machines de la résidence.

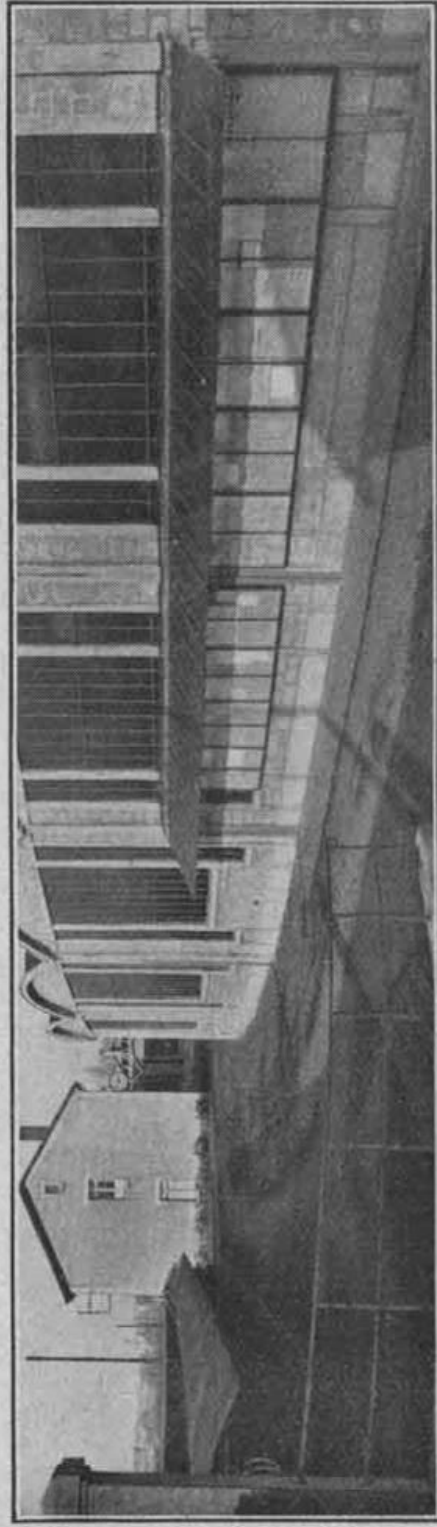


Fig. 12. — Panneaux d'affichage sous auvent vitré.

contenir 403 armoires métalliques et les lavabos. Ceux-ci renferment 8 grands bacs munis chacun de 18 robinets donnant un mélange d'eau chaude et d'eau froide. En outre, une salle de bains offre 8 cabines de bains et 1 cabine de douches.

L'étage comprend le réfectoire des agents sédentaires ainsi que le vestiaire du personnel des machines, pouvant contenir 418 armoires métalliques, et les lavabos. Ceux-ci renferment 16 cuvettes et 2 cabines de douches (fig. 11, droite).

Le sol de tous ces locaux est revêtu d'un carrelage en céramique. Les parois intérieures et les cloisons sont recouvertes, jusqu'à 1,80 m du sol, de carreaux céramiques émaillés blancs; au-dessus, jusqu'au plafond, et y compris le plafond lui-même, règne le ripolin blanc. Ce mode de revêtement donne une grande clarté à l'ensemble et une très heureuse impression d'hygiène et de confort.

Le deuxième bâtiment, destiné aux mécaniciens et chauffeurs de passage, met à leur disposition :

1 lavabo à 12 cuvettes avec 4 cabines de douches (fig. 11, gauche); 1 réfectoire vaste et bien éclairé; 26 chambrettes à 2 lits confortables et des W.-C.

En outre, il existe un bâtiment spécial au Service médical, qui comprend, au rez-de-chaussée, une salle d'attente, un cabi-

net de consultation, une salle de pansements, et une installation de radioscope. A l'étage, on a aménagé un logement pour une infirmière professionnelle, chargée d'assister le médecin dans les consultations et de donner les premiers soins aux malades et aux blessés.

Enfin, un atelier d'apprentis a été édifié dans un bâtiment spécial, largement éclairé, comprenant une salle de cours, un vestiaire-lavabo, et l'atelier proprement dit (fig. 13) qui renferme 20 étaux, 1 étiau-limeur, 1 tour, 1 machine à percer et 1 forge de forgeron.

L'affichage des documents intéressant le personnel en général a été groupé sur des panneaux placés vers l'entrée du dépôt sous un auvent vitré (fig. 12), à l'extérieur du mur d'une remise.

L'éclairage général du dépôt est assuré par projecteurs. Les différents bureaux et postes disposent, pour leurs relations, d'un téléphone automatique.

Enfin, il convient de rappeler que la Compagnie a fait édifier à proximité du nouveau dépôt, dans un parc dont les grands arbres ont pu être conservés, une cité (1) comprenant : 1 maison d'habitation à 3 logements pour agents supérieurs; 2 maisons à 8 logements pour agents dirigeants; 1 maison à 8 logements pour agents subalternes; soit au total : 27 logements.

(1) Voir Bulletin de mars 1932, p. 44.

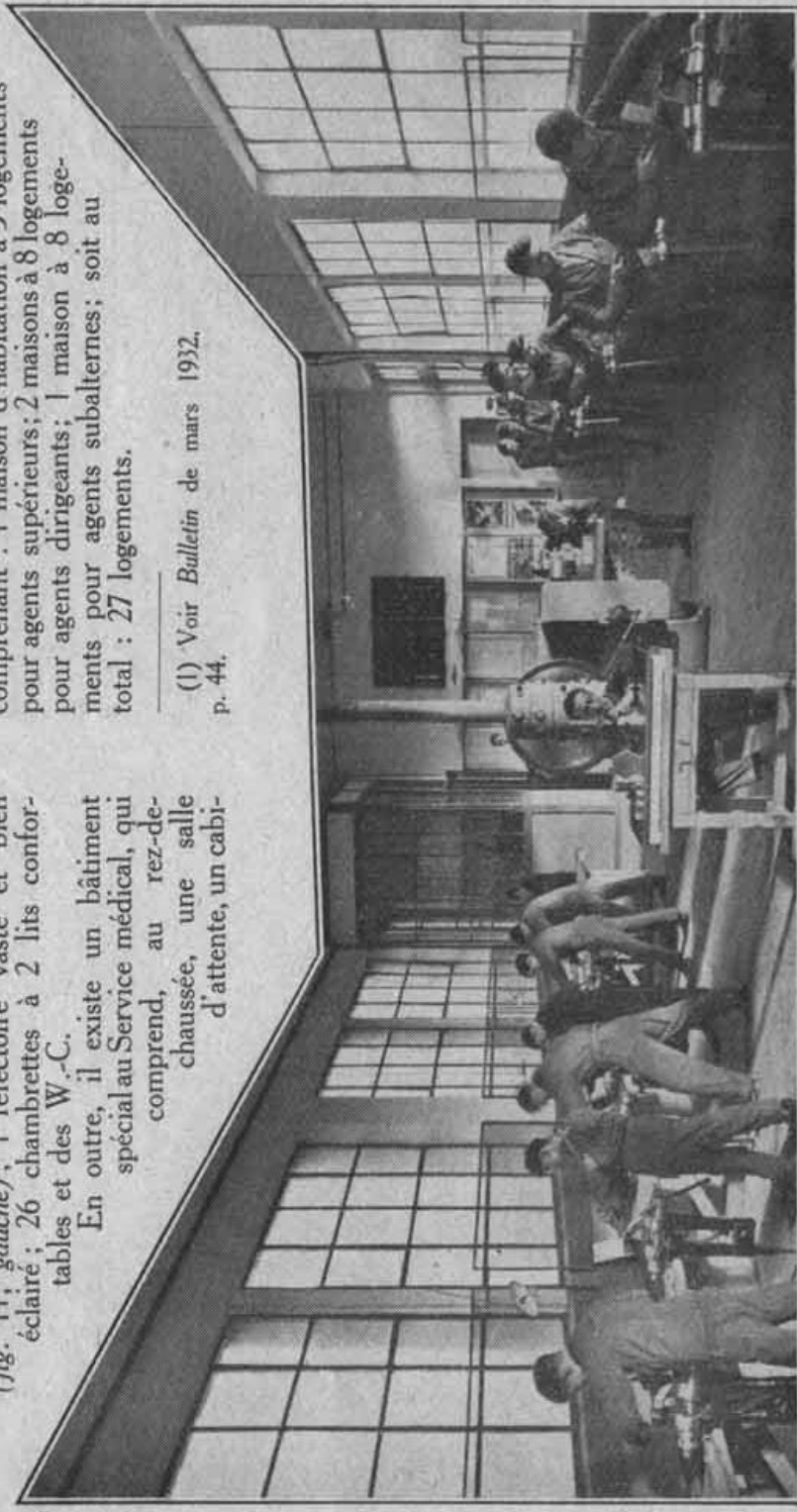
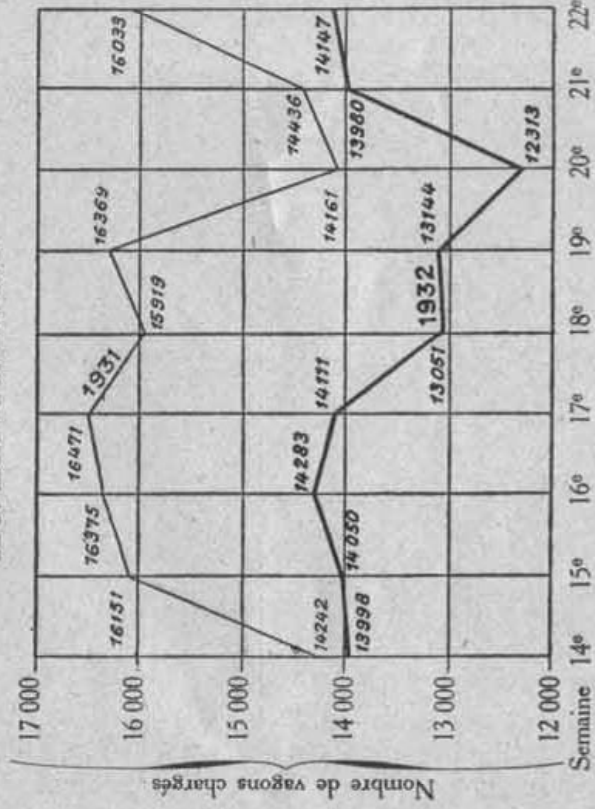


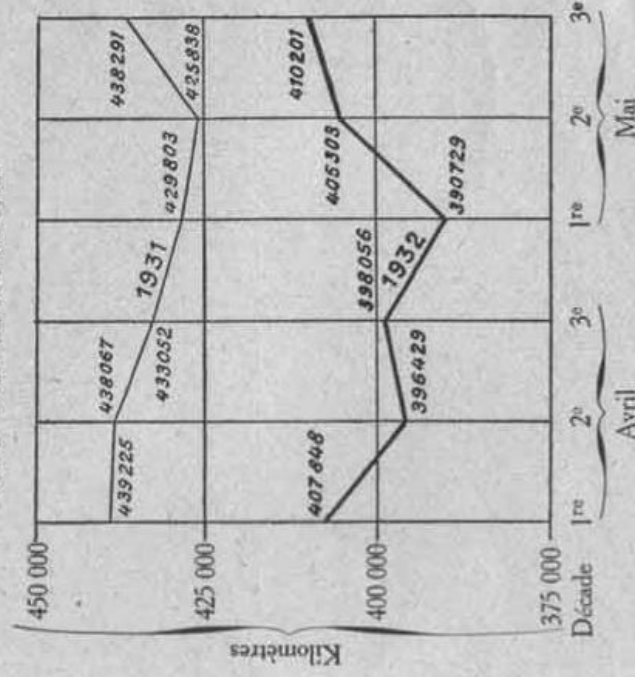
Fig. 13. — L'atelier d'apprentis.

Trafic du Réseau P. L. M.

Nombre moyen journalier
de wagons chargés pendant une semaine,
du 26 mars au 20 mai 1932.



Parcours moyen journalier
des locomotives pendant une décade,
du 1^{er} avril au 31 mai 1932.



Trains d'excursions à prix réduits.

Pendant les dernières semaines de l'Exposition Coloniale il a paru intéressant de chercher à attirer, par des facilités exceptionnelles, les habitants de la province qui n'avaient pas encore visité l'Exposition et, dans ce but, la Compagnie a mis à leur disposition des trains offrant des réductions massives de tarif (atteignant jusqu'à 60 et 75 %), uniquement composés de voitures à bogies confortables de 3^e classe, et dont l'horaire était combiné de manière à permettre aux voyageurs de consacrer l'après-midi et la soirée à la visite de l'Exposition et d'être rentrés à leur travail le lendemain vers 8 heures.

Cette formule a obtenu un vif succès et les 27 trains spéciaux mis en marche dans la première quinzaine de novembre 1931 ont transporté 25 879 voyageurs (soit la moyenne remarquable de 958 voyageurs par train) et produit une recette de 1 118 450 francs.

Cette expérience a été poursuivie dans le courant de l'hiver 1931-1932 et du printemps de cette année à l'occasion de manifestations populaires ou sportives et son succès s'est à nouveau affirmé.

C'est ainsi que pour le Carnaval de Nice ont été mis en marche 6 trains spéciaux, utilisés par 4 833 voyageurs (produit 146 988 francs).

Pour la demi-finale à Sète et la finale à Paris de la Coupe de France de Football-association, de nouveaux trains spéciaux, Nice-Sète et Cannes-Paris, ont pleinement satisfait les populations du Littoral, mises ainsi dans la possibilité d'accompagner pour les soutenir et les encourager leurs équipes favorites dans les matches importants.

Dès lors, il apparut qu'il était possible de créer pour l'été 1932, suivant cette formule commerciale appréciée du public, une large organisation sur tout le Réseau. Un nou-

REVUE DOCUMENTAIRE

veau tarif fut étudié et soumis à l'approbation ministérielle : ce tarif V. 6/106, titre IV, chapitre 9, donne désormais la latitude de faire des trains spéciaux comportant des réductions allant de 30 à 60 %.

En créant ces trains d'excursions à prix réduits, le but n'est évidemment pas de faire voyager à meilleur compte et dans des trains spéciaux la clientèle habituelle des trains réguliers, qui paie les tarifs normaux ; on se propose d'élargir le cercle des amateurs d'excursions intéressantes :

— par des prix très réduits en rapport avec ses possibilités ;

— par l'attrait d'excursions rapides dans des villes célèbres par leur charme, leurs ressources, leur réputation, etc., et, si possible, à des dates auxquelles auront lieu dans ces villes des manifestations artistiques, sportives, populaires, etc. ;

— par une organisation impeccable de trains confortables, rapides, aux horaires favorables et combinés de manière à éviter toutes dépenses inutiles (frais d'hôtels notamment).

On veut en somme attirer de nouvelles catégories de voyageurs peu habitués à se déplacer et, par des facilités exceptionnelles de prix, d'horaire, de confort, mettre à leur portée un plaisir inconnu d'eux : le voyage d'agrément dont ils prendront petit à petit le goût.

Le programme (1) de l'été 1932 comprend ainsi un certain nombre de trains qui partiront des centres populaires du Réseau et seront répétés plus ou moins fréquemment selon leur succès. Dans cet ordre d'idées, des trains d'excursions

(1) Ce programme est susceptible d'être modifié suivant les premiers résultats de l'expérience.

sions à prix réduits seront mis en marche sur les relations suivantes :

d'Alès au Grau-du-Roi;
de Chalon sur Mâcon et Genève;
de Clermont-Ferrand sur Paris;
de Dijon sur Chalon et Vichy;
de Genève sur Paris, sur Marseille, sur Lyon et sur Vichy;
de Lyon sur Marseille, sur Vichy, sur Genève, sur Le Puy, sur Aix-les-Bains-Annecy, sur Besançon, sur Mâcon-Chalon et sur Paris;
de Marseille sur Toulon-Juan-les-Pins-Nice et sur Toulon-Monte-Carlo-Menton;
de Paris sur Aix-les-Bains-Annecy, sur Marseille, sur Vichy, sur Avallon et sur Genève;
de Saint-Etienne sur Marseille, sur Paris et sur Vichy;
de Sète sur Montpellier-Nîmes-Marseille et sur Toulon.

Les dates fixées pour ces trains sont communiquées environ quinze jours à l'avance et la publicité utile est immédiatement entreprise (affiches, panneaux, tracts, etc.).

Il est à espérer qu'on touchera de la sorte une clientèle nombreuse et que l'on créera des courants de trafic neufs auxquels ne pourra s'attaquer la concurrence automobile.

Envoi et réception des télégrammes privés dans certains trains.

Depuis quelque temps, de nouvelles commodités sont offertes aux voyageurs sur certains trains. Il leur est, en effet, possible d'envoyer et de recevoir des télégrammes sans avoir à quitter leur voiture.

Il paraît intéressant d'indiquer dans quelles conditions le public peut utiliser ces nouvelles facilités :

Pour l'expédition d'un télégramme, l'agent du train tient à la disposition des voyageurs des formules pour la rédaction des télégrammes, des timbres-poste pour leur affranchissement (0,25 f par mot avec minimum de perception de 2,50 f et surtaxe de 1,50 f par télégramme). Il dépose les télégrammes dans les gares d'arrêt, d'où s'effectue la transmission à destination.

Pour la réception, les télégrammes, adressés d'un bureau de poste quelconque à un voyageur, doivent porter l'indication « D train », le nom du destinataire, la classe dans laquelle il voyage, le numéro de son train et le nom de la gare d'arrêt où le télégramme doit le toucher. Le télégramme lui est remis au passage par l'agent du train.

Le service des télégrammes-trains est limité à la France continentale.

Ci-dessous la liste des trains et gares de notre Réseau offrant ces facilités :

Trains	Gares d'arrêt
11 et 12.....	Lyon-Perrache
25 et 26.....	Dijon et Lyon-Perrache
653 et 654, 513, 505 et 506, 609, 13/607 et 608/14.....	Dijon
1003 et 1004.....	Nevers
742/741 et 748/749.....	Besançon

Prochaine ouverture d'une ligne P. L. M.

On termine en ce moment les travaux d'une ligne nouvelle, qui reliera directement La Ferté-Hauterive à Gannat et raccourcira de 11 km le trajet actuel par Saint-Germain-des-Fossés.

La réception des travaux par la Commission nommée par le Ministre doit avoir lieu dans la première quinzaine du mois d'août et l'ouverture à l'exploitation est prévue pour le 25 août.

Le prochain numéro du *Bulletin* donnera la description de cette nouvelle ligne.

Amélioration de la gare de Tarascon et de ses abords.

Au nord de la gare de Tarascon (*fig. 1*) se trouve, sur la voie directe Lyon-Marseille, la bifurcation du poste I donnant accès d'une part, à la gare de Tarascon pour les trains de la ligne Lyon-Marseille devant s'arrêter à Tarascon (voie indirecte Lyon-Marseille) et, d'autre part, aux trains empruntant la ligne Avignon-Sète.

Cette bifurcation comportait le cisaillement à niveau de la voie 2 directe Lyon-Marseille par la voie 1 Avignon-Nîmes et Lyon-Marseille indirecte.

En raison de l'importance de cette bifurcation, et des nombreux trains l'empruntant, il y avait le plus sérieux intérêt à faire disparaître le cisaillement ci-dessus.

A cet effet, un ouvrage de saut de mouton a été créé pour faire franchir les voies 1 et 2 Lyon-Marseille directes, par la voie 1 Nîmes.

La bifurcation ancienne se trouvant à 6 m au-dessus du terrain voisin, la création de la nouvelle voie 1 Nîmes a nécessité l'établissement de remblais très importants (100 000 m³) et d'un ouvrage de saut de mouton comportant

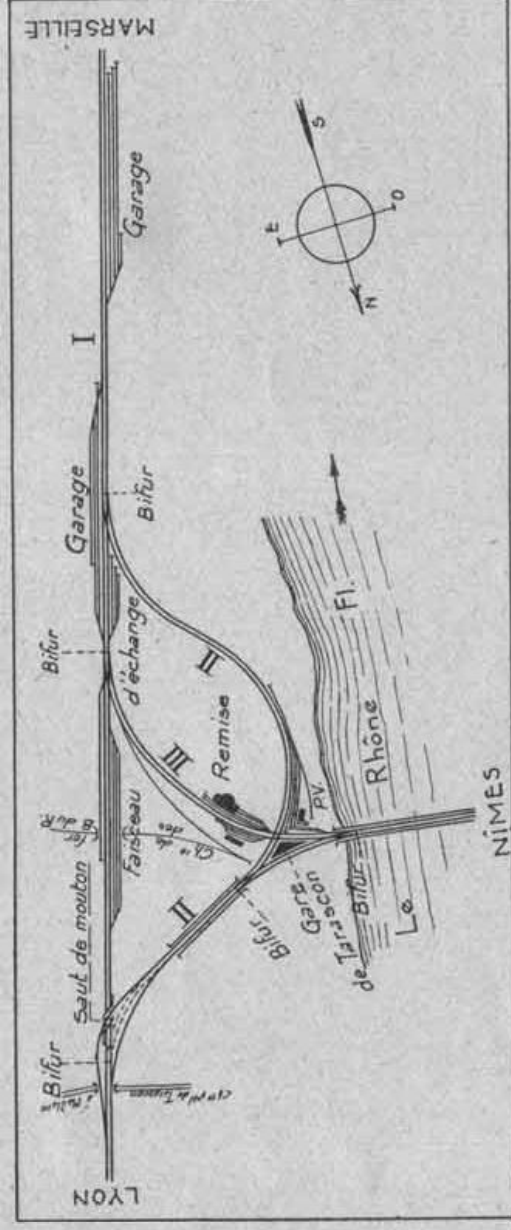


Fig. 1.

LÉGENDE

- I. — Voies directes Lyon-Marseille.
- II. — Voies indirectes Lyon-Marseille.
- III. — Raccordement Marseille-Nîmes.

des fondations difficiles, puisque le rail de la voie 1 Nîmes devait être établi à 6 m au-dessus du rail des voies 1-2 Marseille directes, soit à 12 m au-dessus du sol naturel.

Ces travaux ont exigé, en outre, les ouvrages de traversée des voies par le chemin de Maillane et par l'aqueduc d'irrigation desservant la plaine.

Les fondations de l'ouvrage du saut de mouton ont été exécutées au moyen de pieux en béton armé.

Commencés en mai 1930, les travaux ont été terminés en avril 1932 et les trains ont circulé pour la première fois sur le saut de mouton le 27 avril 1932.

Le poste 2 électrodynamique de Dijon-Ville.

La sortie côté Lyon de la gare de Dijon-Ville donne accès à deux courants de circulation très intenses :

1^o De Dijon-Ville à Belfort, Is-sur-Tille et au dépôt de Perrigny;

2^o De Dijon à Lyon et au triage de Perrigny.

Le tronçon commun de Dijon-Ville à Dijon-Perrigny avait été doublé pendant la guerre, les voies 1 et 2 du groupe Belfort étant placées à gauche des voies Lyon. Malheureusement, à l'époque, il avait été impossible de faire aboutir les quatre voies jusqu'en gare même, et le dédoublement des voies 1 n'avait pu se faire qu'à la sortie des appareils de gare. Il en résultait des cisaillements entre les marches paires venant de la direction de Belfort et du dépôt, et les marches impaires à destination du triage de Perrigny et de la direction de Lyon.

Il fut décidé, pour remédier à cette situation, de modifier la tête de gare, et de supprimer le cisaillement des voies. Bien entendu, on profita de la circonstance pour améliorer

notablement les possibilités de débit de la tête de gare, activer les échanges de machines et faciliter les additions ou enlèvements de wagons des rames de trains de voyageurs, tout en supprimant le chariot à la sortie de la gare.

En raison de l'importance du nombre des passages à assurer pour le poste 2 commandant la nouvelle tête de gare côté Lyon, il fut décidé d'établir un poste électrodynamique Thomson du type déjà éprouvé à Melun et à Lyon, dont la souplesse de fonctionnement est très grande et dont l'emploi avait donné pleine satisfaction.

Le bâtiment du nouveau poste (fig. 2), fondé sur de simples piliers, peu encombrants, a été exécuté en béton armé. Il contient tous les appareils d'enclenchements et la cabine d'aiguilleurs entièrement vitrée, installée à la partie supérieure, assure une admirable visibilité dans toutes les directions. La cabine comporte aussi un bureau vitré, en saillie sur le reste du bâtiment, qui abrite le chef de circulation, relié par téléphone à tous les chefs de service de la gare et au poste central de dispatching.

La table de manœuvre est à leviers d'itinéraires, ce qui supprime toute fatigue de l'aiguilleur; une simple traction sur une seule poignée, une rotation ensuite, comme celle du bouton d'une porte, suffisent à lancer le courant électrique aux divers moteurs d'aiguilles ou de signaux. L'itinéraire est fait et il se dessine aussitôt sur le tableau schématique lumineux placé face à l'aiguilleur, qui reproduit devant ses yeux le dessin des voies, des aiguilles avec leurs positions, et des signaux avec leur forme et leurs couleurs. En outre, dès qu'un train s'engage sur l'itinéraire donné, et occupe les sections isolées des aiguilles, ces sections passent aussitôt du blanc au rouge, sur le tableau lumineux, pour revenir à nouveau au blanc quand le train a dégagé; un signal est-il «*aubiné*», c'est-à-dire se ferme-t-il de lui-même au passage du train, qu'aussitôt il se ferme sur le tableau lumineux et avertit ainsi l'aiguilleur du passage du train.

Enfin, le poste est complété par une sous-station, qui, placée à peu de distance, reçoit le courant du secteur, le transforme et le régularise pour l'envoyer au poste. En cas de panne du secteur, des moteurs à essence accouplés à des génératrices se mettent en marche automatiquement dans un délai extrêmement court, de l'ordre de 15 à 20 secondes, et se substituent au secteur pour fournir le courant au poste.



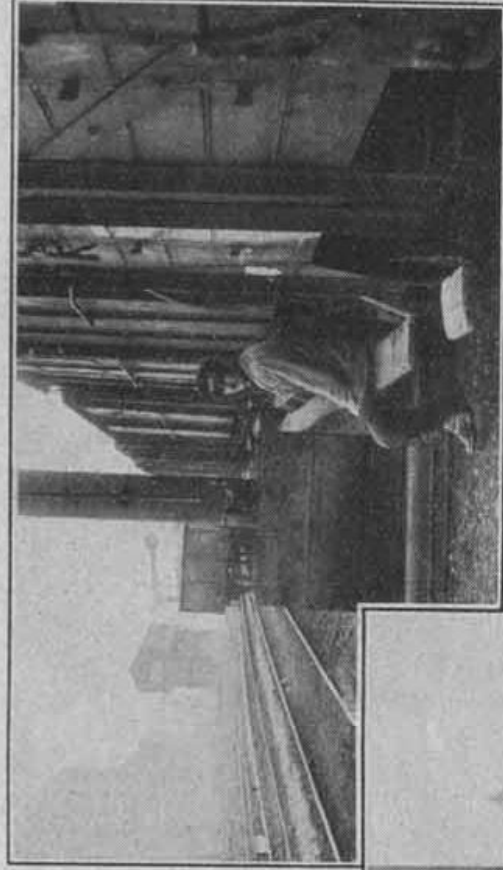
Fig. 2.

Vue générale du nouveau poste et intérieur de la cabine d'aiguillage.

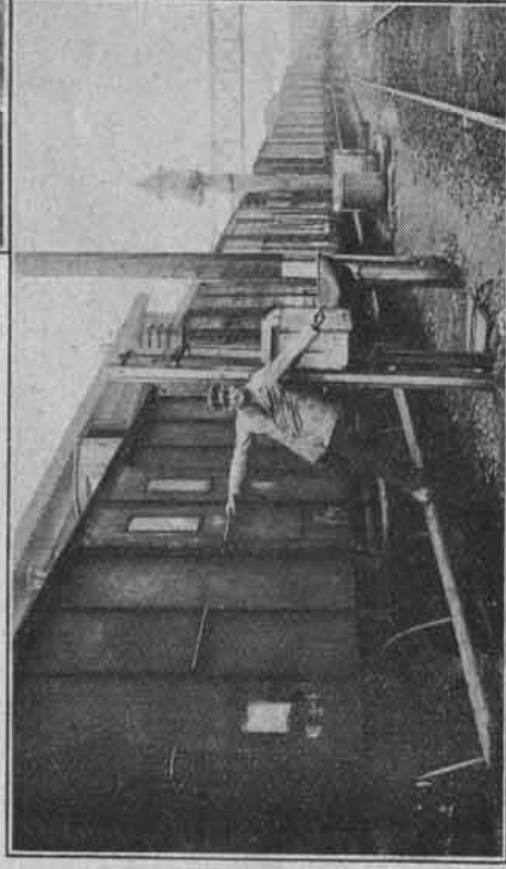
ÉVITONS LES ACCIDENTS

NE PERDEZ JAMAIS DE VUE...

...Que, si vous vous asseyez sur le marchepied d'un véhicule en mouvement, vous risquez de vous briser les jambes contre un obstacle



...Et que si vous vous tenez sur un marchepied, vous pouvez vous faire écraser contre un obstacle si vous vous penchez en regardant vers l'arrière.



N'oubliez pas non plus qu'il est dangereux de vous tenir sur un marchepied si le véhicule que vous accompagnez doit passer sous un gabarit ou circuler le long des quais à marchandises ou des bâtiments dont les murs sont contigus aux voies

FIGURES D'AGENTS

M. Férise Charles, Inspecteur de l'Exploitation de notre Réseau algérien à Orléansville vient, sur sa demande, d'être mis à la réforme pour raison de santé.

Cet Agent supérieur, qui se sépare à regret de la Compagnie à l'âge de 49 ans, après une carrière de trente-cinq années, était entré à 14 ans au Service de l'Exploitation en qualité de journalier, au salaire de 2 f.

Fils d'Agent et orphelin de bonne heure, M. Férise a gardé, pour la Compagnie qui a pris soin de ses jeunes années, une reconnaissance dont sa carrière laborieuse apportait déjà une preuve suffisante mais dont il vient cependant de renouveler l'assurance à ses Chefs, dans une lettre d'adieu bien émouvante, que le *Bulletin* se devait de conserver en bonne place, parmi ses souvenirs de famille P. L. M. :

Je m'en vais. Est-ce un rêve ? A regret, je vous quitte, Messieurs, qui pour moi avez tant fait et toi, mon cher P. L. M. Il m'est pénible d'y croire et cependant c'est la réalité.

Réformé à dater du 1^{er} juin, je manquerais à mon devoir si je ne

vous témoignais avant mon départ ma profonde reconnaissance et des marques de sincère attachement, marques pures dictées par mon cœur.

Mon père, qui au chemin de fer m'a précédé, est mort à 40 ans. Orphelin de bonne heure, sans ressources, avec mes jeunes sœurs — mariées plus tard à des cheminots —, c'est presque enfant que le P. L. M. m'a recueilli. Que ne lui devais-je dès lors ? Que n'aurais-je fait pour lui ? Redevable de ses bienfaits et instruit des sages conseils et mâles paroles de mes chefs, je travaillais de grand cœur, m'appliquant à le servir de mon mieux, en le payant de dévouement et en lui donnant le meilleur de ma vie.

Pour lui j'aurais voulu mieux faire encore si le mal dont je suis atteint ne m'en avait empêché. Mais sache, mon cher P. L. M., que dans ma vie de repos, je ne t'oublierai pas, je dirai ta grandeur, en portant bien haut tes couleurs et en te soutenant avec la plus grande énergie, fier de t'avoir appartenu.

Quant à vous tous, Messieurs, qui pour moi avez été si bons et indulgents, permettez-moi de vous exprimer ma reconnaissance et de vous apporter un remerciement profond et ému.

Merci des leçons que vous m'avez données. Merci encore de m'avoir fait l'honneur de collaborer auprès de vous.

DANS NOS CITÉS



L'importance prise par les divers établissements de la Compagnie à Villeneuve-Saint-Georges a rendu nécessaire la construction d'un groupe de deux cités P. L. M. dans cette localité.

La première cité, commencée en 1918, comprenait, après trois étapes successives de travaux, 34 maisons comportant 136 logements pour agents et 11 chambres pour agents célibataires.

Ce nombre de logements ayant été reconnu insuffisant par la suite, eu égard aux besoins des foyers d'agents, qui représentaient,

en 1927, 3 600 personnes environ, la création d'une deuxième cité fut décidée.

Cette nouvelle cité, édifiée à proximité de la première, en bordure de la route nationale n° 5, a été réalisée en deux étapes dont la première, commencée en 1928, et terminée en janvier 1930, comprenait :

- 10 maisons à 4 logements de 4 pièces pour agents subalternes ;
- 1 maison spéciale comportant au rez-de-chaussée une installation de bains-douches et logement du garde de cité et aux étages 28 chambres pour agents célibataires (chambres meublées).

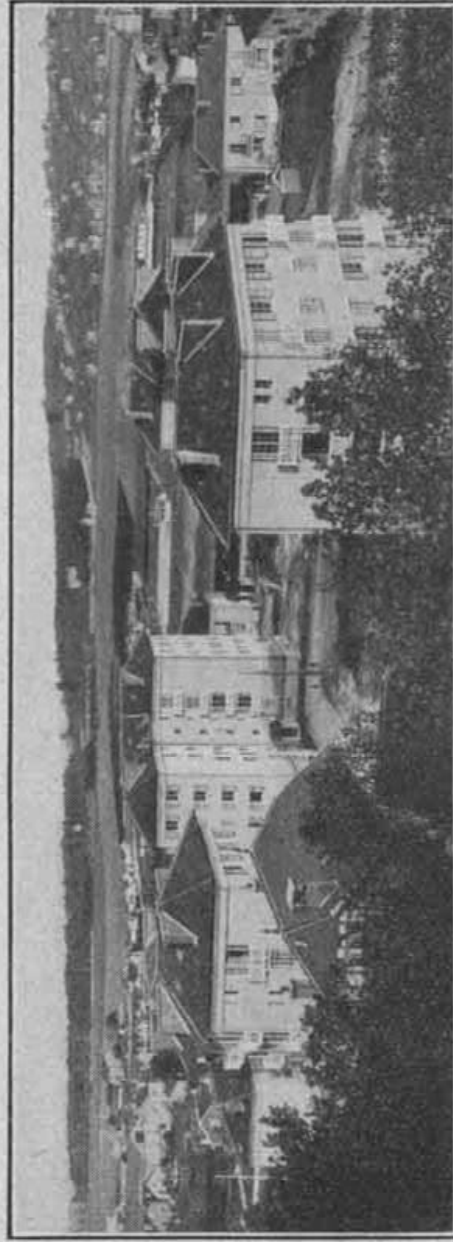
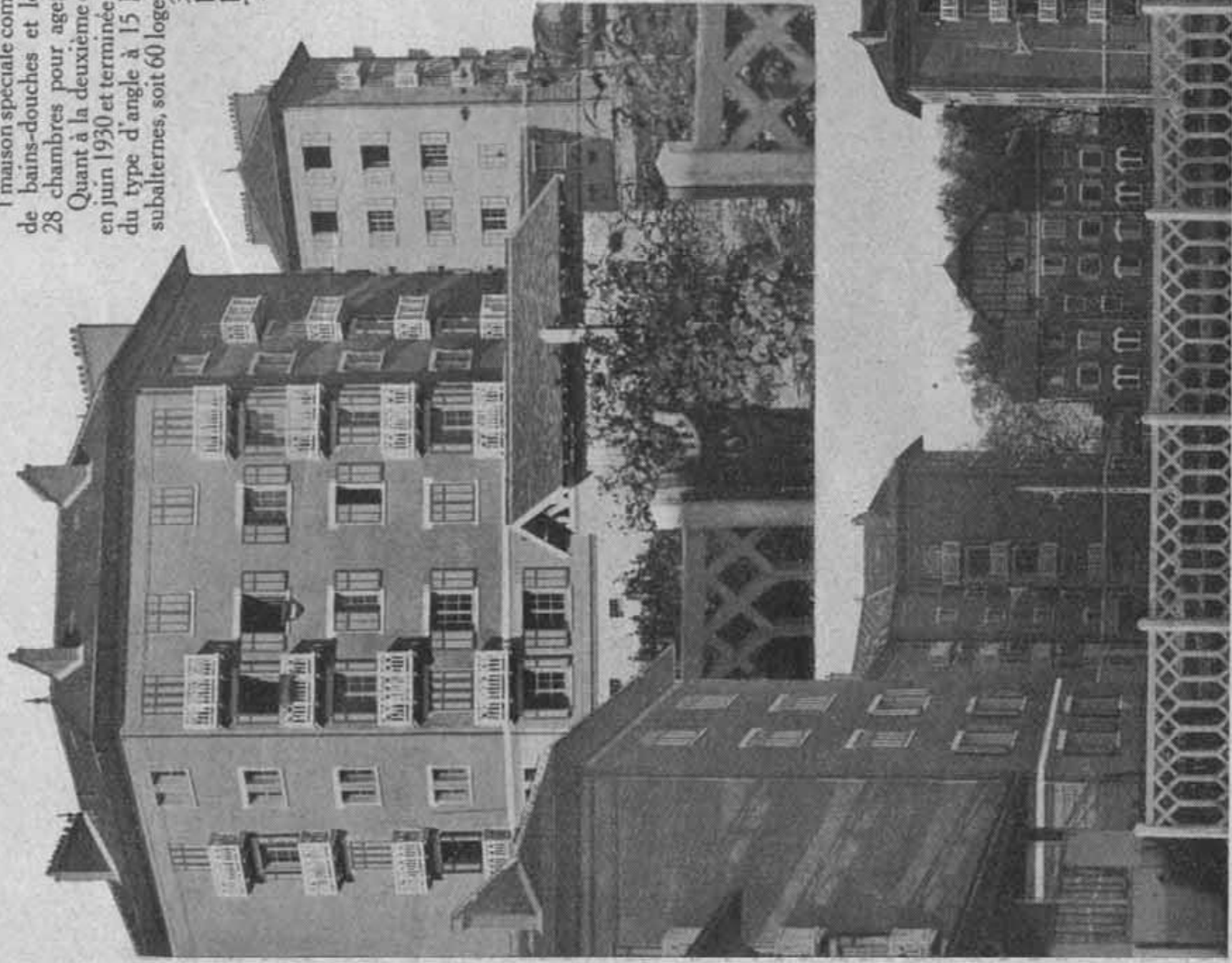
Quant à la deuxième étape aujourd'hui visée, elle a été entreprise en juin 1930 et terminée en octobre 1931 ; elle consiste en 4 maisons du type d'angle à 15 logements de 4 pièces chacun pour agents subalternes, soit 60 logements nouveaux qui ont été ainsi attribués :

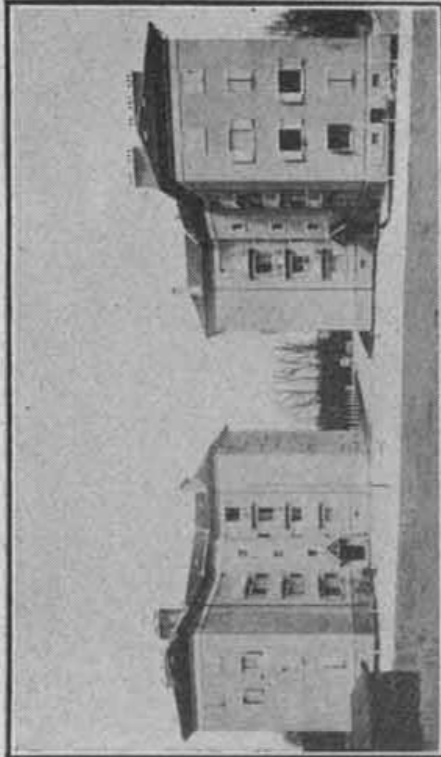
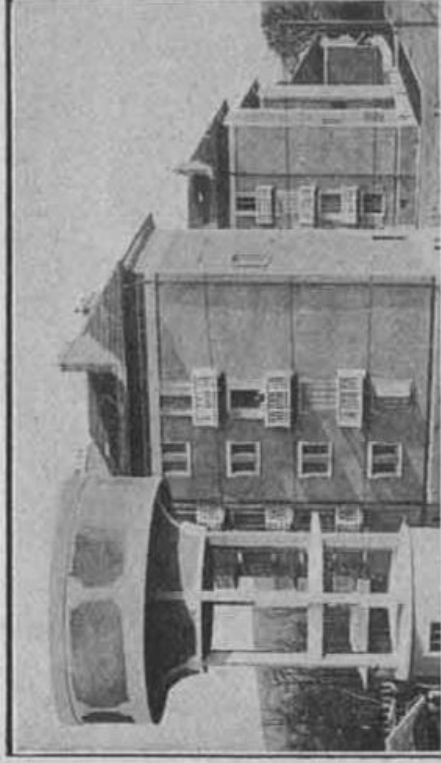
- 30 logements aux agents de l'Exploitation ;
- 15 logements aux agents de la Traction ;
- 15 logements aux agents de la Voie.

Tous ces logements, pourvus de W.-C.,

Villeneuve-Saint-Georges

Maisons d'angle construites dans la partie centrale de la cité la plus récente.





Pont-de-Dore

cave et grenier, ont l'électricité, le gaz et l'eau potable sur l'évier.

La rue nouvelle et le chemin entourant le square central sont éclairés électriquement et la consommation d'éclairage est à la charge de la Compagnie. Il en est de même en ce qui concerne l'éclairage des couloirs et cages d'escaliers.

Deux lavoirs, avec zones d'étendage à proximité, ont été construits pour le service des nouveaux logements; ce sont de petits bâtiments couverts et fermés sur trois faces, comportant chacun 4 stalls avec alimentation par robinet de puisage.

Un square central a été aménagé avec pelouses, arbres de haute tige et bancs de repos.

••

A *Pont-de-Dore* également, notre Compagnie a dû, pour remédier au manque de logement, construire une cité ouvrière près de la gare, en bordure du chemin vicinal n° 14. Elle vient d'ajouter 4 maisons nouvelles à celle qu'elle avait déjà construite en 1922.

La cité se compose maintenant de 5 maisons représentant 40 logements ainsi répartis :

- 2 maisons d'angle de 12 logements de 4 pièces pour agents subalternes;
- 1 maison à 8 logements de 4 pièces pour agents subalternes;
- 1 maison spéciale à 1 étage (1/2 maison) à 2 logements de 5 pièces pour agents dirigeants;

1 maison (l'ancienne) à 6 logements de 4 pièces pour agents subalternes.

Ces 40 logements ont reçu l'affectation suivante : 20 pour l'Exploitation, 16 pour la Traction et 4 pour la Voie.

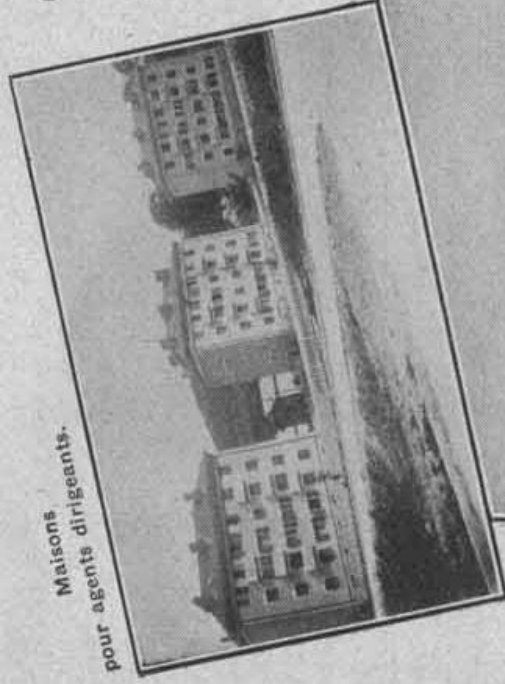
••

Enfin à *Chambéry*, centre industriel et touristique important de Savoie, une cité P. L. M. s'imposait également en raison de la crise du logement qui y sévissait particulièrement durant ces dernières années. La cité nouvelle a été édifiée en un point d'accès facile, sain et bien exposé, tant au point de vue de l'air qu'à celui du soleil; elle s'élève en bordure de la route nationale n° 6 de Paris à Chambéry et en Italie, d'une part, et du chemin d'intérêt commun n° 7 du Biollay et de son prolongement, d'autre part, au sud-ouest de l'agglomération de Chambéry.

La première étape de travaux a comporté 8 maisons offrant au total 84 logements, dont 24 pour agents dirigeants et qui ont été répartis à raison de 35 pour l'Exploitation, 34 pour la Traction et 15 pour la Voie.

Comme à Villeneuve-Saint-Georges, les nouveaux logements de Chambéry et de Pont-de-Dore sont dotés de toutes les commodités désirables : eau potable sur l'évier, électricité, gaz (sauf à Pont-de-Dore), lavoirs couverts avec étendages à proximité.

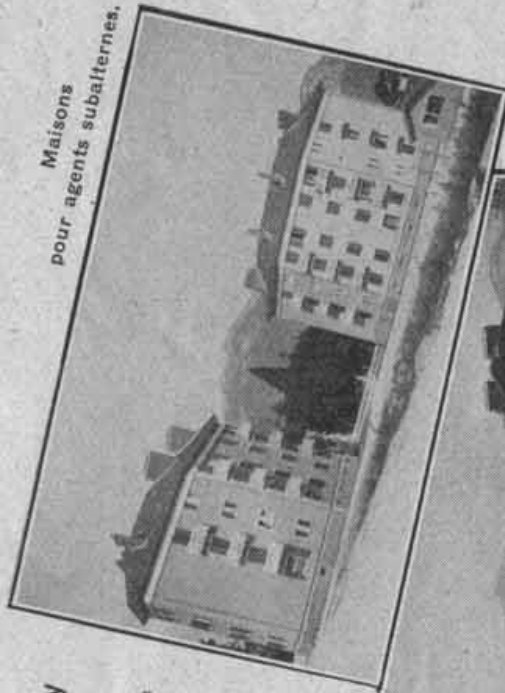
Enfin, les maisons sont entourées de bandes gazonnées avec arbustes qui formeront bientôt de sobres mais plaisants ensembles.



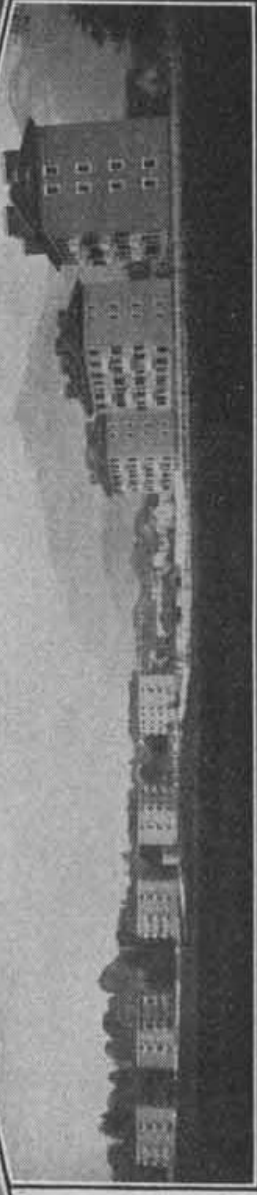
Maisons pour agents dirigeants.

Chambéry

Vue d'ensemble de la première étape de la cité



Maisons pour agents subalternes.



BELLES FAMILLES P. L. M.

Un des nôtres, titulaire du prix Nestlé.

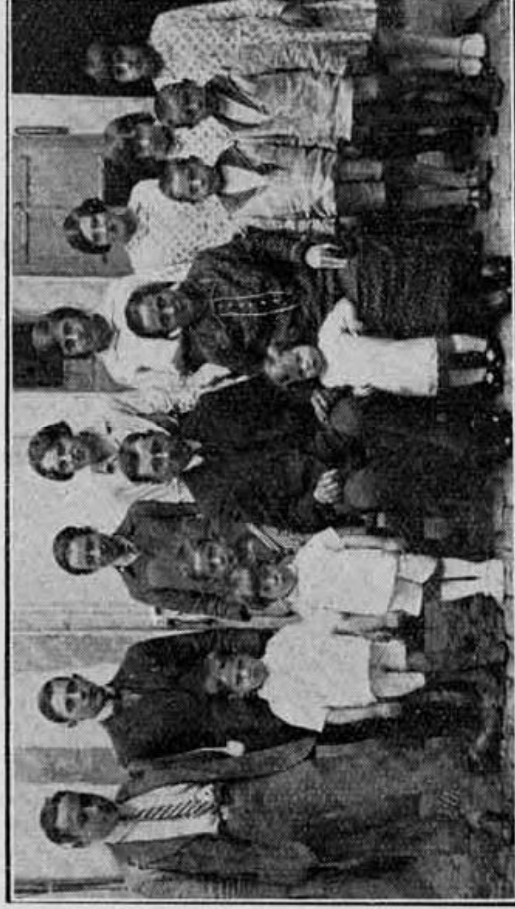
Le Jury chargé de répartir la manne des 500 000 f de prix mis à la disposition des familles les plus méritantes par la Société Nestlé a attribué l'une des plus importantes récompenses à un lampiste-appareilleur de la gare de

Gien, M. Bosquet, que la photographie ci-contre montre avec sa femme et ses quatorze enfants.

M. Bosquet, qui a déjà reçu le prix Cognacq en 1926, s'est marié à l'âge de 21 ans et sa compagne avait 17 ans.

Dès l'année suivante, elle lui donnait un premier enfant; quant au dernier, il est né récemment, le 6 février 1930, mais si l'on constate que ce benjamin est le dix-septième enfant en vingt-deux ans d'union, on reconnaîtra qu'il existe probablement peu de foyers aussi bien garnis et, ajoutons-le, peu de parents ayant fait montre d'une aussi belle conduite.

Les époux Bosquet dont la situation est modeste, sont parvenus en effet à bien élever leurs nombreux enfants. Grâce à



FAMILLE BOSQUET

Le *Bulletin* se devait de s'associer à ces éloges et il adresse à M. Bosquet, à sa femme et à chacun de leurs enfants ses meilleurs vœux de bonne santé.

leur travail, à leur bonne organisation, grâce aussi aux encouragements qu'ils ont reçus de divers côtés et notamment de notre Compagnie, ils ont pu acquérir, il y a déjà quelques années, leur maison d'habitation, où leurs enfants ont pu grandir dans les meilleures conditions d'hygiène.

« A les voir, à voir leurs bonnes figures bien portantes, à pu dire le Directeur de Nestlé, lors de la remise du prix, on sent qu'ils ont été soignés par des parents attentifs, dévoués jusqu'au renoncement, jusqu'aux privations parfois. A voir leurs physiognomies ouvertes et gaies, on sent aussi que le souci du lendemain, les menaces suspendues au-dessus du nid si bien garni, n'ont pas empêché leurs parents de conserver leur sourire, d'élever leur nichée dans la bonne humeur. Vous avez donné là, mes chers amis, et vous continuez de donner à chacun d'entre nous, un magnifique exemple. »

L'HYGIÈNE

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

L'ENFANT JUSQU'À L'ADOLESCENCE (suite)

Propreté (suite) : Le lavage et le brossage des dents, matin et soir, avec de l'eau pure ou bouillie et du savon doux sont recommandés.

Mais il faut prendre un soin particulier de la qualité de la brosse choisie et de son entretien. Les crins doivent être toujours bien adhérents et, toutes les fois qu'ils paraissent ne plus posséder cette qualité, la brosse doit être remplacée.

De plus, celle-ci doit être strictement nettoyée avant chaque usage.

Habillement : En principe, l'enfant sera habillé chaudement en hiver, légèrement en été, mais il faut tenir compte de sa susceptibilité personnelle.

Ne pas rechercher « l'endurcissement », en ne donnant à l'enfant que des vêtements trop légers. Il faut, avant tout, éviter le refroidissement lorsque l'enfant a chaud. Aussi, doit-il se mettre à l'aise au moment des jeux, pour se couvrir au moment des pauses. Le manteau donne cette facilité en saison froide.

La mode des jambes nues, en vue d'habituer les enfants au froid, est discutable.

En tout cas, l'hiver il faut des bas et non des chaussettes, ou plus commodément, pour sortir, des guêtres montantes.

Les vêtements seront amples et larges, de manière à laisser toute liberté aux mouvements et permettre à la peau de s'aérer. On doit condamner les jarrettières ou les ceintures, qui entravent la circulation des membres ou de la poitrine.

Faire porter des sous-vêtements différents suivant la saison, en laine pendant l'hiver, en coton quand il fait moins froid. La flanelle n'est pas recommandable : elle se nettoie mal, rétrécit au lavage, s'imbibe de sueur, prend une mauvaise odeur. Le port de la flanelle est une mauvaise habitude dont on peut se débarrasser en quittant le gilet quand vient l'été et en ne le reprenant pas au retour de l'hiver.

La propreté du linge est une des meilleures conditions de la santé.

La chaussure doit être imperméable. Les maux de gorge et rhumes viennent souvent de « pieds restés mouillés ». A la campagne, les sabots constituent la meilleure chaussure d'hiver et de saison pluvieuse.

L'enfant sera habitué à se passer de coiffure, sauf en cas de soleil intense ou de grand froid.

Sommeil : L'enfant a besoin de sommeil. Plus il est jeune, plus il doit dormir : en principe pendant douze

EN MARGE DU MÉTIER



A l'Orphelinat. L'Orphelinat des Chemins de fer français, 132, rue du Faubourg-Saint-Denis, à Paris, a clôturé son Assemblée générale du 16 avril dernier, par un banquet présidé par M. Henry-Gréard. Notre Directeur Général, M. Margot, honorait également de sa présence cette manifestation.

Parmi les nombreuses institutions créées par cette œuvre de prévoyance, qui rend les plus grands services moyennant une cotisation à la portée de toutes les bourses, le *Bulletin* a déjà signalé, l'an dernier, le « Concours des Orphelins ». Il est heureux de relever encore dans le palmarès de 1931 le nom de deux nouvelles lauréates P. L. M. : M^{lle} Fournel Marie, 15 ans, de la Section de Saint-Etienne et M^{lle} Neplaz Andrée, 15 ans, de la Section d'Annemasse qui, à la suite de la mort de leur père ou mère ont, malgré leur jeune âge, courageusement aidé l'époux survivant, donné tous leurs soins dévoués à leurs nombreux petits frères et sœurs, ce qui leur vaut les citations respectives suivantes :

« A la mort de sa mère, Marie Fournel, âgée de 13 ans et demi, était l'aînée de cinq enfants dont un nouveau-né. Il fallut la retirer de l'école pour aider, dans les travaux du ménage, sa grand'mère, de santé précaire et surtout pour s'occuper de sa plus petite sœur, encore dans les langes. Aujourd'hui, elle dirige toute la maison, procède à tous les travaux ménagers, veille sur ses plus jeunes frères et sœurs, avec un soin empressé, notamment sur la plus jeune qui commence à marcher. C'est, en un mot, une véritable petite maman qui rend de précieux services à la famille en s'acquittant avec ordre, activité et dévouement du rôle qui lui est confié. »

« Depuis la mort de son père, Andrée Neplaz a fait de très louables efforts pour seconder sa mère, fatiguée par les soins à donner à une famille nombreuse, de neuf enfants, au moment du décès du père. »

Le *Bulletin* se fait un devoir de publier aujourd'hui la photographie de M^{lles} Fournel et Neplaz et de souligner l'activité de la belle œuvre qui apporte tant d'affectueux encouragements dans les



M^{lles} Fournel et Neplaz, lauréates P. L. M. du « Concours des Orphelins ».
Cl. Rahma, Paris.

foyers éprouvés. Mais aussi que de sympathies entourent cette institution qui est parvenue à recruter 126 000 membres depuis sa fondation, à augmenter ses effectifs de plus de 8 000 unités dans les deux dernières années, qui est déjà venue en aide à 21 000 orphelins et distribue à ses 3 500 pupilles d'aujourd'hui plus de 2 500 000 francs chaque année.

Chez « Les Enfants des Chemins de fer français ».

Le lundi 23 mai, les délégués de l'Œuvre des « Enfants des Chemins de fer français » et les représentants des Grands Réseaux ont été reçus aux préventoria marins d'Asnelles (Calvados), pour y visiter, sous la conduite du Docteur Bouraille, Président du Conseil d'Administration, les nouveaux aménagements des deux établissements (100 lits pour les garçons et 100 lits pour les filles) ainsi que les Services généraux communs aux deux établissements.

Organisée, comme chaque fois, par M. Barnouin, Secrétaire général de l'Œuvre, la réception a été réussie en tous points.

Les garçons et les filles actuellement hospitalisés dans les deux préventoria ont été présentés aux invités dans une séance de gymnastique en plein air. Et tous ont d'autant plus admiré la bonne tenue des jeunes pensionnaires qu'il s'agissait dans beaucoup de cas d'enfants ayant été exposés à une contamination très sérieuse par leur entourage. Le préventorium marin leur redonne santé et vigueur et écarte d'eux le péril tuberculeux.

Les invités et les représentants des Réseaux ont admiré les très vastes dortoirs, les lavabos individuels, les aménagements parfaits, le chauffage par le sol, l'adduction d'eau de source et tous les services d'hygiène qui font de ces établissements de véritables modèles.

Tous ont rapporté de ce voyage une haute idée de la belle réalisation qui a pu être mise au point grâce au concours généreux des Grands Réseaux, du Ministère de la Santé Publique et des sections de l'Œuvre réparties sur l'ensemble des Réseaux.



Résultats du concours d'impressions de vacances (suite).

Le *Bulletin*, qui a classé en tête du concours d'impressions de vacances, les jolis « Souvenirs » de M. Faure-Geors, publiés *in extenso* dans le numéro de mai, s'est promis aussi de donner des extraits des meilleurs parmi les autres envois.

Il n'a certes que l'embaras du choix, mais cet embaras est réel, car nombre d'idées touchantes et d'expressions heureuses lui sont parvenues et s'il n'a nullement l'intention d'établir un palmarès, il lui est d'autre part impossible matériellement de publier tout ce qui le mériterait. Il fera de son mieux, dans la limite de ses possibilités, en répartissant au besoin cette publication sur plusieurs numéros et ses nombreux amis voudront bien le comprendre.

Disons tout de suite que cette vaste et cordiale compétition est marquée par l'amour du Cheminot, ce grand voyageur, pour son chez soi.

Celui-ci a été fort agréablement chanté par M. Pugibet, Facteur aux écritures à Paris, dont les lecteurs du *Bulletin* ont déjà pu apprécier les dispositions poétiques. Car si M. Pugibet sait nous lancer

avec bonheur des invitations au voyage, il n'en apprécie pas moins les joies sédentaires. Qu'on en juge plutôt :

J'ai passé mon congé chez moi,
Sans me « biler », à Alfortville.
Je n'ai pas un palais de roi,
Je n'en étais pas moins tranquille.

Sans franchir plus d'un kilomètre
J'ai pu goûter joie et douceur;
J'ai eu sous mon toit le bien-être
Qui suffit seul à mon bonheur.

Sans se bousculer dans la foule
Cherchant au loin la distraction,
Un merveilleux congé s'écoule
Quand il s'écoule en sa maison;

Lorsqu'on le passe en jardinage,
En petits travaux séduisants,
Lorsqu'on a les joies du ménage
Et qu'on caresse deux enfants.

Et si l'on me traite d'ermite,
Puisque je l'étais cette fois,
Sans hésiter je dis bien vite
Qu'on n'est jamais mieux que chez soi.

Malgré les douceurs du chez soi, les excursionnistes n'ont d'ailleurs pas manqué et il faut signaler au premier rang parmi eux M. André Guénot, Employé au Service des Titres, dont on goûtera ci-dessous un aperçu malheureusement trop court de son « Excursion au Grand Cañon du Verdon ».
M. André Guénot, qui a des qualités incontestables de peintre, note d'abord, sur le trajet :

« Trainées de pastel rose au-dessus des pentes de Belledone. Jeux de lumière sur les escarpements crayeux du Vercors, et, dans le Diois, l'Alpe escaladée, contournée, traversée, découvre ses splendeurs, offre la merveilleuse vision de ses ravins et ses torrents, ses vallées et ses forêts, au loin même, ses pics et ses glaciers... »

Et il faut donner ici ces notations évocatrices de la sortie des gorges :

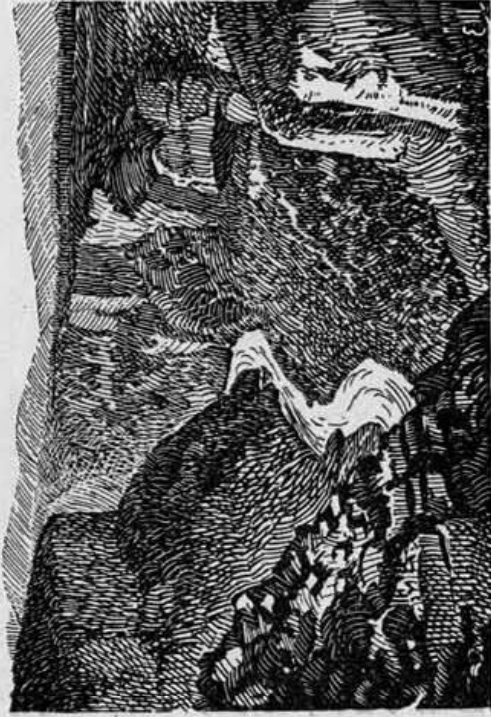
« Des bords supérieurs éblouissants de lumière à la base où jamais le soleil ne parvient : 2 000 pieds — plus peut-être... »

« L'ombre portée par le sommet opposé accentue la diversité des masses rocheuses. Terre de stienne brûlée, ocre comme les massifs du Seldja... gris-bleu ainsi qu'aux bords du Tarn, à l'entrée du Déroit... taches blanches, reflets violets... toute l'âpre poésie de la pierre éclate dans ce ravin... »

« Rocs en surplomb, cônes argileux, effilés comme pains de sucre, cuves gigantesques, striures symétriques des failles diagonales... »

« Dans la masse, quelques cavités se sont creusées, d'où les eaux, parfois s'écoulent — pleurs silencieux de grands yeux effrayants... »

« Plus loin encore, la brèche s'élargit, le soleil flirte avec la rivière et



Gorges du Verdon.

« le roulement des eaux n'éveille qu'un ample bruissement — ainsi qu'en forêt, sous le vent, palpitent mille et mille feuilles... »
« Crissement des insectes, pépiement d'oiseaux, sarabandes heurtées des grands papillons bruns... »

« Dans le ciel même, guidés par un invisible filin, des troncs d'arbres sont bloqués en amont — corps amincis de libellules en suspens dans l'air... »

« Un souffle de vie traverse cet espace et s'éteint lentement... »

« Alors, le Verdon reprend son cours sauvage, capricieux; alors, ses eaux abandonnent leurs reflets de turquoise pour s'envelopper du vert sombre, intense des cieux d'orage; alors, une écume blanche bouillonne à la surface; alors, fier et rageur, le torrent s'est retrouvé torrent... »

Le *Bulletin*, obligé de se borner pour cette fois, donnera dans son prochain numéro des extraits d'autres envois, où l'on retrouvera l'amour du pays natal déjà si heureusement chanté par M. Faure-Geors.

Concours de photographie et dessin (1).

Le *Bulletin* rappelle que les documents que lui adresseront les agents désirant concourir, devront comporter une légende situant très exactement le paysage et indiquant la date de la prise de vue ou du dessin, les noms,



qualité ou emploi et adresse personnelle des auteurs, suivis de la mention : *Concours du Bulletin P. L. M.*

Il est précisé à cette occasion que les meilleurs envois seront récompensés par plusieurs prix, tels que les suivants : abonnements d'un an à la revue *La Photo pour tous* offerts par *Photoplait*; instruments de dessin offerts par la *Maison Leceur*, et portraits gratuits chez le photographe d'art Rahma.

Les envois destinés au concours devront être parvenus au *Bulletin* avant le 15 octobre prochain.

22^e Salon de la Société Artistique et Littéraire.

Au sortir d'une saison théâtrale chargée, il est d'agréable tradition, à la Société Artistique et Littéraire des Agents de la Compagnie P. L. M., de retrouver l'oasis du Salon annuel.

Après *Le Voyage de Monsieur Perrichon* (17-18 octobre 1931), un concert éclectique le 15 novembre, *La fleur d'oranger* (28-29 no-

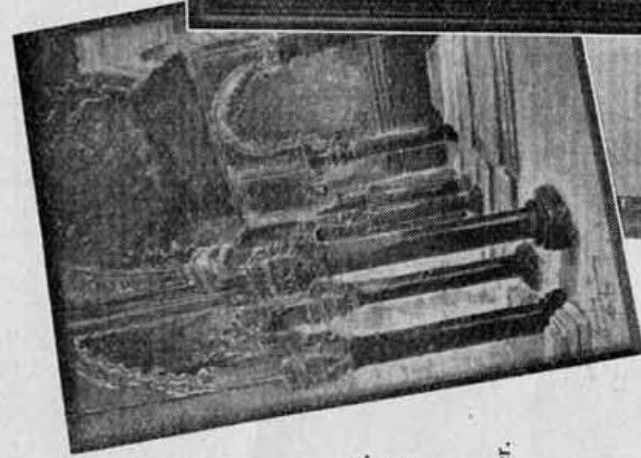
(1) Voir *Bulletin* de mai, p. 89.

vembre), l'Arbre de Noël de nos enfants (20 décembre), *Une Revue* et la nuit de réveillon du 31 décembre, *La Corde sensible* (17 janvier 1932), le concert d'orchestre du 24 janvier, *Topaze* en reprise, les 13 et 14 février et, enfin, *La Guitare et le Jazz-band* les 12 et 13 mars, la Salle des fêtes se transformait en grande hâte et, le dimanche 17 avril, à 10 heures, M. le Directeur Général franchissait le seuil de notre 22^e Salon.

Il était accompagné de M. Silhol, Vice-Président du Conseil d'Administration de la Compagnie et de nombreux Chefs de Service du Réseau; M. Marc Brisac, chargé de mission au Ministère des Travaux Publics, et M. André Maurel, Inspec-

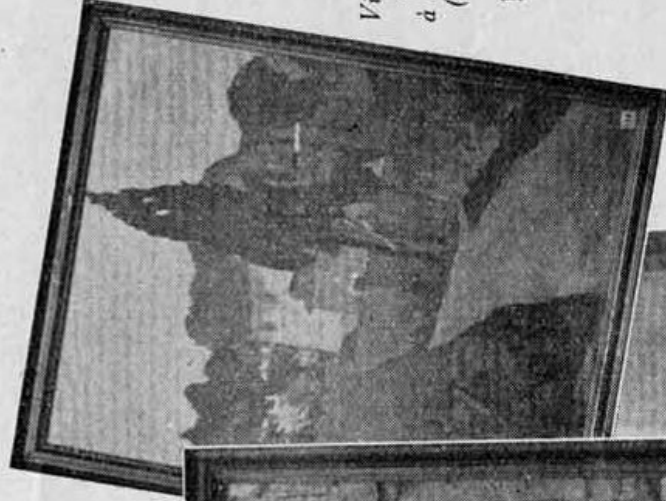


Retour de pêche dans les calanques marseillaises, plâtre de M. Boisselet.



Marrakech. Salle des tombeaux saadiens,

par M. Gauthier.



Vieille ferme, temps gris à Saint-Julien (B.-du-R.), par M. Salles.

teur général des Beaux-Arts avaient été délégués, pour les représenter, par MM. Charles Guernier et Mario Roustan; M^{me} Brignoli, Directrice du Lyceum de France, était venue apporter l'expression de la sympathie de M^{me} la duchesse d'Uzès, Présidente de l'Union des femmes peintres et sculpteurs (1); M. Henri Cuénot, Président de la Société des peintres de montagnes, ainsi que des membres de la Société des Artistes français, avaient tenu à marquer par leur présence l'intérêt artistique qu'ils reconnaissent aux résultats de nos efforts d'une année.

Dès l'entrée de la section peintures, de nombreuses toiles de M. Rotival chantaient le charme spécial de Paris et celui de sa ceinture de campagnes. M. Georgein avait envoyé de Chambéry les plus impressionnants morceaux des Alpes et, auprès de lui, M. le Docteur Lesur, Médecin honoraire de la Compagnie, M. Murique, doyen de nos

(1) M^{me} la duchesse d'Uzès a visité elle-même le 22^e Salon le 27 avril 1932, et M. Emile d'Arnaville, critique d'art, a parlé de cette manifestation devant le "micro" de Radio L. L. le même jour.



Cl. Pont.

Douarnenez, grève du Ritz, par M. Pip. Au-dessus, Église de Gimel (Corrèze), par M. Coppin.



Environ de Bandol, aquarelle de M. Maurice.

exposants, et M. Rey, Chef de Division honoraire, montraient ce que le « métier » peut faire de dons indéniables, s'ajoutant au sens des mesures et des couleurs.

MM. Salles, Jacquet (Marseille), Pip (Paris) et Martinet (Dijon) emplissaient de lumière le centre du Salon : quatre peintres, sans adjectif, dont aucun ne serait à leur taille.

Plus loin, MM. Mège (Paris), Plauchier, Rezzomico et Roubieu (Marseille), de leurs palettes presque également éclatantes, synchronisaient les beautés de la Provence et de sa mer. M. Dubois (Paris), avec force détails minutieusement fouillés, nous montrait tous les jolis coins de France... et

de Polynésie ! M. Luciani (Aix-en-Provence) et M. Ensuque (Marseille), par des manières opposées, évoquaient la nostalgie des grands voyages avec de longs courriers ancrés dans le port de la Joliette. M. Matricon et Mite Potdevin (Paris) avaient brosé de grandes toiles accusant un tempérament artistique fougueux, et M. Delbos, apôtre du pinceau, avait, cette année encore, fait bonne école dans la région nimoise, comme en témoignaient, autour de ses chaudes toiles du jardin de la Fontaine, les envois de MM. Desquinabo, Prouvé et Vetsch.

MM. Cendré (Villeneuve-Saint-Georges) et Hubert (Dijon), s'inspirant avec tact de documents parfois nécessaires au peintre, exposaient, le premier, de toutes petites toiles fort amusantes, le second une vaste composition historique d'un réel intérêt. Un dernier panneau réunissait les œuvres de M. Chastand (Montpellier), qui plante son chevalet avec un égal bonheur devant tous les sites du Réseau, de M. Girard, membre fondateur et Président honoraire de la Société,

excellent peintre des fleurs, et quatre paysages et marines de notre regretté camarade Thomassin, enlevé à notre amitié en août 1931. L'aquarelle, au 22^e Salon, couvrait plus de surface qu'au 21^e. La qualité des œuvres, celle de certains nouveaux exposants ne pouvaient, au demeurant, que nous faire nous réjouir de cette constatation.

MM. Roux-Servine et Maurice (Paris) avaient bien voulu nous confier des notes de voyage émouvantes pour les amants de la Nature, M. Lafay et Mme Euget-Barry (Paris) soutenaient très dignement ce périlleux voisinage, M. Lafay avec des paysages aérés, Mme Euget-Barry avec de délicates gouaches de toutes les variétés florales. Puis M. Lambs (Paris) évoquait le brillant passé de l'Exposition Coloniale en faisant revivre les plus belles couleurs de ses plus beaux palais, MM. Poulet et Bonnatour (Paris) démontraient respectivement que l'application et la largeur de touche peuvent, en aquarelle, donner sinon de mêmes résultats, du moins d'aussi agréables sensations.

MM. Arnoux (Orange) et Coppin (Paris) avaient envoyé de belles pages d'air et de lumière, MM. Laveysière (Marseille) et Perraud (Avignon), des paysages décelant au premier coup d'œil la prenante ambiance méridionale, et M. Gauthier (Paris) avait rapporté d'outre-mer tout le soleil et toutes les ombres bleues du Nord africain.

M. Defais (Paris) nous fit volontiers flâner au Mont-Dore; M. Legrand (Paris), miniaturiste habile, avait enfermé en de petits cercles et ovales d'or les grâces des Trianons; MM. Laferrère et Guenot (Paris), exprimaient leur amour et leur compréhension de la fleur; MM. Lalanne et Moulin (Villeneuve-Saint-Georges) avaient su reproduire avec virtuosité natures mortes et paysages et M^{lle} Jay (Paris) donnait la note « Salon d'automne » avec une franchise dans l'originalité, dont on doit la féliciter.

Le pastel avec MM. Lefebvre et Berthier (Paris) et Muller (Villeneuve-Saint-Georges), le dessin, crayon, plume ou sépia, la gravure, tenaient une très honorable place au 22^e Salon. M. Dupuy (Paris), reste le maître incontesté du crayon; M. Charlemagne (Paris) celui de l'eau-forte. Nous devions à M. Roux (Paris) trois admirables gravures en manière noire, M. Clergue (Golfe-Juan) est un enlumineur éclatant et charmant; M. Gabriot (Paris), un aquarelliste doublé d'un savant architecte; M. Bissonnier un dessinateur doublé d'un Jules Verne; MM. Dumas (Bonny-sur-Loire), Praicheux L. (Dijon) et Villard (Paris) manient la plume avec énergie et précision, et M. Neuilly (Laroche) fait de son crayon un fidèle historien du Montmartre qui s'en va, tandis que, par le sien, M^{lle} Rousseau (Paris) fait songer au Montparnasse qui vient.

Une mention spéciale se doit à MM. Bergeon et Brisedoux (Paris). De ces deux dessinateurs et aquarellistes d'égal talent, l'un, compositeur déjà célèbre au surplus, a laissé à son ami le délicat plaisir de créer la couverture de son dernier ouvrage, un opéra-comique en un acte que nous applaudirons, la saison prochaine, sur notre scène. Bel exemple d'affectueuse collaboration.

« La photographie, disait un critique au lendemain de notre « Salon de 1931, n'est plus un art mineur avec les agrandissements de M. Maxime Martin. » Les « clichés », positifs sur verre, autochromes, vues stéréoscopiques qui entouraient, au 22^e Salon, les « bromoils » de cet artiste de l'objectif, démontraient péremptoirement aussi que MM. Chailey, Druard, Falot, Grouard, Metzler,

Quétand, Rostain, Berniche, Poux et Pont étaient capables de nous donner, par la photographie, de belles sensations d'art.

Tout auprès, les élèves de notre cours de dessin avaient groupé les fruits — bien agréables à regarder — d'un enseignement où talent et dévouement se disputent la première place : un carton rappelait aux visiteurs que ce cours est gratuitement ouvert à tous les agents et enfants d'agents, le jeudi de 18 h. 15 à 19 h. 15, 19, rue Traversière.

M. le Directeur Général, après avoir félicité les exposants des sections peinture, aquarelle, gravure, dessin, photographie, s'attarda volontiers avec les personnalités officielles dans la section d'art décoratif. Une vitrine enfermait des travaux de fées : broderies et dentelles à l'aiguille et au fuseau de M^{mes} Roberteaux et Desèvre (Paris)... Y aura-t-il toujours de « douces Françaises » pour péter cet art ?

L'étain était maître de la place. Cinq artistes l'avaient traité de cinq façons différentes, également admirées : M. Derbesy (Paris) en rude ciseleur aux stylisations modernes, M. Pignol L. (Paris) en découvreur adroit sur d'irisés cristaux, MM. Ragu (Paris), Loubeyres (Laroche) et Pignal E. (Paris) tous trois en repousseurs, chacun avec son tempérament propre : tourmenté chez M. Ragu, délicat chez M. Loubeyres, plaisant et divers chez M. Pignal E.

Après le métal, le bois, pyrogravé par M. Praischeux J. (Villeneuve-Saint-Georges), taillé au couteau à la manière arabe par M. Mignol (Paris), patiemment découpé et enluminé par M. Labau (Montargis), travaillé en ébéniste génial par M. Martin E. (Villeneuve-Saint-Georges), le cuir marqué des fers de M. Coquelle (Paris), la glaise tournée, décorée et cuite en poteries savoyardes par M. Gigord (Bellegarde), le liège même, sculpté en dioramas d'une scrupuleuse exactitude par M. Guerpillon (Paris).

Un modelage plâtre, évocateur de vie rude et de poésie, unique pièce du genre au 22^e Salon, en occupait la place d'honneur. C'était justice, car M. Boisselet (Marseille) est un artiste courageux. Indéfectible, il représente seul, chez nous, un art d'une pratique malaisée à l'amateur. Le 23^e Salon verra-t-il des émules de M. Boisselet ?

M. le Directeur Général et M. le Vice-Président du Conseil d'Administration du P. L. M. voulurent bien, avant de quitter le 22^e Salon qu'ils venaient d'inaugurer, dire leur sollicitude à l'égard de l'œuvre d'éducation morale poursuivie depuis trente-deux ans par la Société Artistique et Littéraire des Agents de la Compagnie P. L. M. Qu'il me soit permis d'exprimer ici à ces hauts protecteurs l'inaltérable gratitude du millier de membres de la Société et, particulièrement aujourd'hui, celle de la centaine d'exposants du 22^e Salon.

SAINT-ANTONIN,

Président de la Société Artistique et Littéraire.

2^e Salon des Agents P. L. M. d'Oranie.

Le 2^e Salon de peintures et d'œuvres d'art organisé par les Agents P. L. M. d'Oranie s'est tenu, à la gare d'Oran, du 7 au 30 avril 1932.

L'inauguration en a été faite le 7 avril par M. Jourdain, Directeur du Réseau algérien, entouré de ses Chefs de Service.

Après avoir félicité les exposants, et en particulier le Facteur aux écritures Pérez, principal animateur de cette manifestation, M. Jourdain leur a exprimé toute sa satisfaction de constater que



Cl. Moris, Oran.

Un des panneaux du Salon des Agents d'Oranie.

(On remarque au premier plan une curieuse maquette d'une grue de chargement, travail de M. Lafourcade, Chef de manutention à Oran.)

les exigences du métier ne gênaient en rien le développement du sentiment artistique chez les cheminots; il n'a pas manqué de souligner que le succès du Salon de l'an dernier avait constitué un encouragement pour les exposants, dont le talent s'est encore mieux affirmé cette année.

Parmi les nombreuses œuvres produites, les plus remarquées ont été celles de MM. Alcaraz Pierre, Conducteur (peinture); Amoros Charles, Sous-Chef de gare (pastel, dessin et art décoratif); Baud Lucien, Chef de bureau de gare (peintures); Bonnat Pierre (peintures); Hermitte Albert, Sous-Chef de bureau des Services Centraux, en retraite (peintures); Jacquier Marcel, Commis de 2^e classe (peintures); Jantet Paul, Employé à la Voie (maquette en papier); Kizlik Lucien, Chef de district (peintures); Lafourcade Jean-Baptiste, Chef de manutention (bois sculpté); Molia Joseph, Ouvrier peintre à la Traction (peintures); Pascual François, Brigadier de manutention (sculpture et peinture sur bois); Pérez Joseph, Facteur aux écritures (peintures); Roustouil Louis, Mécanicien (peintures); Zaragoza Fernand, Commis de 2^e classe (peintures), etc.

La presse oranaise, toujours bienveillante à l'égard des cheminots, a rendu compte, dans des articles élogieux, de cette manifestation artistique qui, par ailleurs, a obtenu un réel succès auprès du public.

J. VILLERET,
Inspecteur Principal de l'Exploitation.



L'activité sportive sur notre Réseau.

COMPÉTITION INTERNATIONALE. — Le match international de football-association qui opposait l'équipe sélectionnée de l'Union Sportive des Cheminots français à celle des Cheminots italiens du Nord-Milan, s'est disputé, comme prévu, le 15 mai, au Havre et les cheminots français ont succombé par 4 buts à 0, défaite tenant certainement à ce que l'équipe française, composée d'éléments de l'Etat (5), du P. L. M. (5), du Nord (3) et du P. O. (2), ne

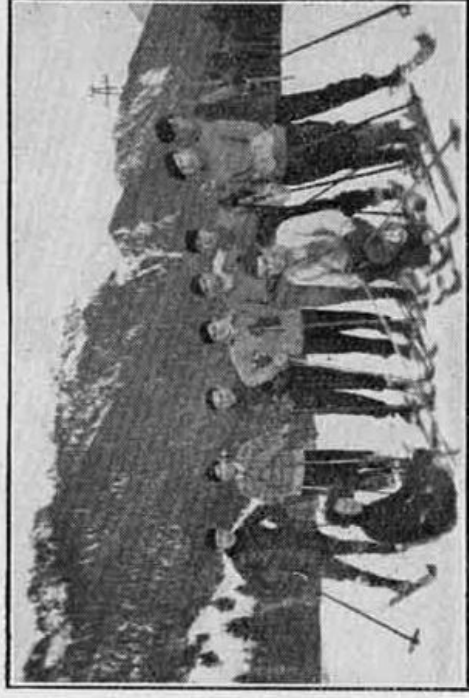
à un jeu précis et scientifique qui lui valut une victoire de 4 à 0, lui permettant de se présenter en finale contre l'Etat.

Mais cette rencontre, le 5 juin à Orléans, ne fut pas heureuse pour le P. L. M. Bien qu'ayant dominé l'équipe adverse à maintes reprises et malgré de nombreux essais au but, le P. L. M. ne parvint cependant pas à réaliser, trouvant devant lui un goal de grande classe qui sauva son équipe de la défaite. Battus par 2 à 0, nous avons dû laisser le titre envié de champion interréseaux aux cheminots de l'Etat.

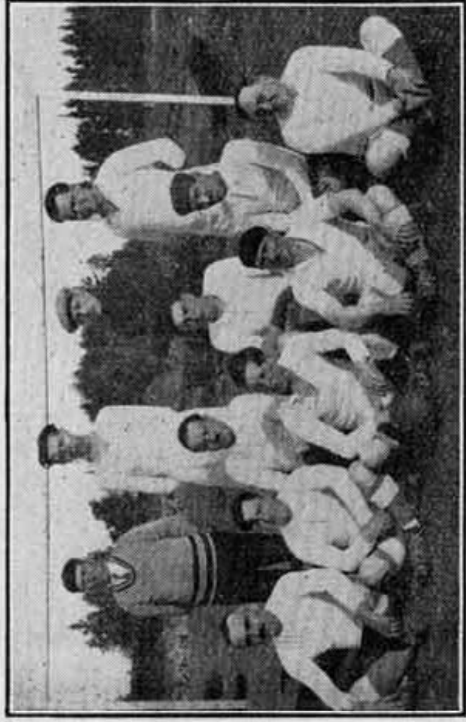
C'est la troisième fois que le P. L. M. parvient en finale sans pouvoir sortir vainqueur de cette compétition, mais nous ne nous découragerons pas.

Rugby. — Pour la première fois, le P. L. M. a participé au challenge interréseaux de rugby. Son équipe, composée d'éléments de Marseille, Oullins, Bourg et Portes-les-Valence fit tout son possible pour se défendre, à Vienne, contre la redoutable équipe du P. O., qui emporta la victoire par 25 à 10.

Tennis. — Pour le premier tour de la Coupe Dupin, offerte par le Réseau du Midi, l'équipe du P. L. M., composée d'éléments



Section de montagne des Sportifs d'Oullins.



L'équipe d'Association des vétérans du Club Sportif Nîmois P. L. M.

pouvait prétendre à une cohésion parfaite, comme l'équipe très homogène des Italiens.

Les réceptions et fêtes envisagées à cette occasion se sont déroulées dans une atmosphère de franche camaraderie et cette manifestation sportive a pris fin sur un vin d'honneur d'adieu offert par le P. L. M. dans sa Salle des fêtes de la rue Traversière.

COMPÉTITIONS INTERRÉSEAUX. — **Association.** — Par suite du forfait du Métro, le P. L. M. s'est trouvé qualifié pour la demi-finale qui l'opposa le 5 mai, sur le beau stade de la Compagnie du Nord, à Enghien-Erment, à l'équipe des Cheminots du P. O. L'équipe P. L. M., composée d'éléments de Paris, Montpellier, Le Teil, Montargis et Marseille s'assura une nette supériorité dès la première mi-temps et nous fit assister durant toute la partie

parisiens, a dû s'incliner devant celle de l'Etat dans un tournoi disputé à Bécon-les-Bruyères.

CHALLENGES DU RÉSEAU. — **Association.** — La seconde rencontre Paris-Carnoules comptant pour la demi-finale s'est déroulée dernièrement à Oullins. Carnoules, victorieux par 3 à 0, s'est qualifié pour la finale qui devait l'opposer à l'équipe du S. O. P. L. M. de Marseille, tenant du challenge 1931.

Ce dernier match, disputé à Nîmes, s'est terminé par une nette victoire de Marseille (3 à 1) qui garde, pour 1932, le challenge du Réseau.

En lever de rideau les Nîmois ont surclassé Sète.

Boules. — Le challenge de boules du Réseau aura lieu à Saint-Etienne le 7 août prochain. M. Senéze, Président de l'U.S.P.L.M. de Saint-Etienne, 11, avenue Denfert-Rochereau, est chargé de l'organisation de ce tournoi. Les engagements peuvent lui être adressés directement.

On note dans les clubs locaux :

A PARIS. — Football-association. — Les barrages d'accession en division supérieure sont terminés pour l'équipe première. Six victoires sur six matches sur des clubs comme Nanterre, A.S.F., Montmorency, Argenteuil, Massif Central et Paribas A. C. dispensent de tout commentaire et le titre de champion de Paris de promotion de 1^{re} Division est venu récompenser les durs efforts de la saison.

Un déplacement à Boën a fourni l'occasion à la première équipe de confirmer ses brillantes qualités en battant le club local par 4 à 3.

Il est donc permis d'espérer un avenir des plus brillants pour la saison prochaine, qui verra l'U. S. P. L. M. opérer en 1^{re} Division de la Ligue de Paris.

L'équipe Réserve a prêté maintes fois son concours à son aînée. Quant à l'équipe Wanderers, elle poursuit ses succès en battant

successivement C. A. Brunoy (R) par 3 à 2, Combs-la-Ville (1^{re}) par 2 à 1 et S. O. Domontois (1^{re}) par 3 à 2.

Basket. — Les équipes 1^{re} et Réserve ont effectué plusieurs déplacements notamment à Nevers où elles ont battu l'U. S. Nevers par 37 à 19 et 29 à 23. A Fontainebleau, la première gagna le match qui l'opposait au S. J. Fontainebleau par 48 à 42 et la Réserve se fit battre par 39 à 35.

Pour les fêtes de la Pentecôte, les deux équipes se sont rendues à Nice où elles ont rencontré en match amical le S. A. N. de Nice et l'U. S. P. L. M. de Nice renforcée. Les deux équipes parisiennes ont été battues, la première par le S. A. N. (43 à 37), la Réserve par l'U. S. P. L. M. de Nice (39 à 35).

Un déplacement massif à Villabé a permis de mettre au point les nouvelles formations pour la saison prochaine. Ces déplacements ont contribué à resserrer encore davantage les liens de bonne camaraderie qui unissent les joueurs.

Boules. — L'activité règne chez les boulistes, qui ont fait disputer un concours entre sociétés et ont pris part au concours organisé par la Boule P. L. M. de Valence. La préparation se poursuit en vue des déplacements à Saint-Etienne pour le challenge du Réseau, ainsi qu'à Rennes et à Colombes pour des matches amicaux.

MARSEILLE. — *Association.* — En championnat, deux défaites sont à enregistrer. 5 à 2 contre l'U. S. Rouet et 5 à 3 contre Vaison-la-Romaine. Une victoire, 5 à 3 contre les Maritimes. Pour le challenge du Réseau, le S. O. P. L. M. confirme, en 1932, sa victoire de 1931.

Rugby. — Champions du Réseau par leur victoire sur Oullins, les Marseillais ont essuyé d'autre part quelques défaites. 3 essais à 1 contre les Salonais et 9 buts à 3 contre l'excellente formation du R. C. Novais, champion 2^e série du Comité de Provence.

MIRAMAS. — La saison officielle du football se termine après des alternatives de succès et de revers. Arrivés en demi-finales du championnat de Provence 3^e Division et d'une Coupe régionale, les cheminots de Miramas durent s'incliner devant leurs adversaires.

Le football terminé, c'est l'athlétisme qui entre maintenant en pleine activité.

MONTPELLIER. — En Association, les cheminots de Montpellier allongent victorieusement leur palmarès. Opposés à l'équipe 1^{re} de Boisseron renforcée par des joueurs de Sète, Remoulins et Nîmes, ils enlevèrent la décision par 4 buts à 0.

MONTARGIS. — Comme fin de saison, notons, en faveur de l'A. S. P. L. M. de Montargis, les résultats suivants : 8 à 5 contre l'U. S. Sancerre (1^{re}), 6 à 1 contre l'U. S. Sancerre (2^e). Une défaite est à enregistrer (3 à 2) contre l'U. S. Langlée (R) et 3 à 0, sélection P. L. M. et Etablissements Hutchinson contre Stade Français I B.

NICE. — L'équipe 1^{re} d'association vient de terminer sa saison officielle en remportant la troisième place du championnat de la Côte d'Azur de sa division.

Quant à l'équipe 2^e, après plusieurs succès en matches amicaux, elle n'a pu prétendre à la Coupe de la ville de Nice.

En *Basket*, l'équipe continue son entraînement, après avoir battu l'U. S. P. L. M. de Paris en déplacement à Nice pour les fêtes de Pentecôte.

En *Athlétisme* et en *Boules*, l'activité bat son plein.

CARNOULES. — Les cheminots de Carnoules, comme nous l'indiquons d'autre part, viennent de remporter en association un beau succès sur l'U. S. P. L. M. de Paris, mais ont dû s'incliner, à Nîmes, pour la finale du challenge du Réseau, devant leurs camarades Marseillais.

SAINT-DENIS-EN-BUGEY. — Ce club tout récemment affilié à l'A. S. C. P. L. M. a remporté 7 victoires au cours des matches aller et retour disputés avec Saint-Rambert-en-Bugey, Virieu-le-Grand, Lagnieu et le Club Sportif Bressan. En regard, 2 défaites seulement de la part de Culoz.

NÎMES. — Ce club a eu l'honneur d'organiser la finale du challenge d'association relaté d'autre part. Son équipe 1^{re} d'association a pris le meilleur sur 8 clubs locaux et a enlevé la Coupe Régina. Une victoire sur la Réserve du S. C. Nîmois par 6 à 1 est également à noter.

OULLINS. — Outre les organisations de matches d'association

comptant pour le challenge de l'A. S. C. P. L. M., le C. A. S. C. O. L. a participé à de nombreuses compétitions en basket, en rugby, en athlétisme. Sa section de montagne s'est montrée particulièrement active. 9 sorties collectives à ski ont été organisées cet hiver et des courses collectives figurent au programme de cet été.

LE TEIL. — Un projet de fusion entre clubs locaux est actuellement en voie de réalisation et les cheminots en ressentiront vraisemblablement les bienheureux effets.

VALENCE. — Un concours de boules interclubs organisé le 12 juin par le club local a connu un beau succès. Sur 43 quaddrettes engagées, 4 arrivèrent en demi-finale (2 de Valence, 1 de Sète et 1 de Lyon).

Par ailleurs, deux nouveaux groupements sportifs cheminots, à Tain-l'Hermitage et Ambérieu-en-Bugey, viennent de demander leur affiliation à l'A. S. C. P. L. M.

Enfin, l'activité sportive bat son plein dans les clubs de Saint-Etienne, Langeac, Grenoble, La Seyne-Tamaris, Portes-les-Valence, Sète, Alès, Bourg, Saint-Rambert-d'Albon, Chambéry, Badan, Aix-en-Provence.

E. CAMUS,

Président de l'A. S. C. P. L. M.



Un bon légume, de culture facile : le navet.

Nous voici, amis lecteurs, à l'époque où les semis se font plus rares au potager. A part ceux qu'il convient d'effectuer maintenant, en vue de la production, au printemps prochain, des légumes nouveaux, il nous reste encore à faire quelques semis capables de nous procurer rapidement certains produits qui ne seront point à dédaigner pour la consommation à l'automne et en hiver. Le navet est de ceux-là.

Sols préférés, semis. — On peut semer des navets jusqu'en septembre, mais on comprendra qu'il est préférable de le faire plus tôt, en août, afin d'obtenir avant les gelées automnales, des produits à développement complet.

Toutes les terres produisent ce légume, mais un peu de fraîcheur dans le sol assure le succès; dans les terres sèches il pousse mal et devient véreux et dur. C'est une plante épuisante qu'il faut éviter de cultiver deux fois de suite dans la même « planche ».

Au potager, sur le terreau de vieille couche, ou, à défaut, en sol riche, fumé depuis quelques mois, léger de préférence, convenablement ameubli, on sèmera les navets, assez clair, à « la volée » ou, si on le préfère, en petits « rayons » profonds d'un ou deux cm et distants de quinze. On évalue la quantité de semence nécessaire à l'are à 25 gr pour un semis « en lignes » et à 30 à 35 gr pour un semis à « la volée ».

Les graines seront enfouies en se servant des dents du rateau si on a semé « en ligne », ou de la fourche crochue si on a semé à « la volée ». Ensuite, on « plombra », puis terreautera légèrement, si possible; enfin, on arrosera doucement et souvent pour entretenir le sol humide et hâter la levée.

Soins culturaux. — Dès l'apparition des premières feuilles, on procédera à l'éclaircissage et au sarclage. Ce petit travail s'effectuant à la main si le semis a été fait à « la volée », ou bien à l'aide de la binette s'il a été fait « en lignes »; on laissera 8, 10 ou 12 cm entre les plantes, suivant que l'on cherchera à produire des navets à consommer tôt, ou de gros navets à conserver.

Quelle que soit la façon de procéder, l'éclaircissage sera immédiatement suivi de copieux arrosages, lesquels faciliteront le rechauffement des jeunes plantes quelque peu malmenées au cours de l'opération, éviteront un arrêt préjudiciable de leur végétation et en éloigneront l'« altise », toujours à craindre par temps chaud et sec.

Tout le secret de la culture des navets, quelle que soit, d'ailleurs, la saison à laquelle on s'y adonne, consiste, pour les obtenir beaux et tendres, à leur éviter des débuts lents et difficiles, à les amener au contraire à croître et à se développer aussi rapidement que possible.

Procurer d'abord un sol favorable, ensuite un éclaircissage soigné, puis des arrosages copieux et quotidiens, enfin préserver de

PRINCIPAUX ORDRES DE SERVICE, INSTRUCTIONS ET CIRCULAIRES PARUS du 15 avril au 15 juin 1932

DOCUMENTS EMANANT DE LA DIRECTION

13 avril 1932		Ordre de Service n° 10 (1932)		Mise en service et suppression de bifurcations dans la gare de Dijon-Ville.
14 avril 1932		Ordre de Service n° 11 (1932)		Modifications de bifurcations entre les gares de Saint-Fons et de Lyon-Guillotière.
15 avril 1932		Ordre de Service n° 12 (1932)		Établissement d'une bifurcation au point kilométrique 35,409 de la ligne d'Avignon à Miramas par Salon (poste IV de la gare de Cavailhon).
20 avril 1932		Ordre de Service n° 13 (1932)		Établissement d'une bifurcation au point kilométrique 6,751 de la ligne de Lyon à Grenoble (poste A de la gare de Vénissieux).
22 avril 1932		Ordre de Service		Prime de gestion du personnel pour l'exercice 1931.
25 avril 1932		Ordre de Service n° 14 (1932)		Établissement de bifurcations aux points kilométriques 476,845 et 477,936 de la ligne de Paris à Marseille (dédoublement des voies principales à la traversée de Villefranche-sur-Saône).
2 mai 1932		Ordre de Service n° 16 (1932)		Nomenclature des gares dans lesquelles le Chef de Service peut, qu'il soit chargé ou non du service du block, se servir du télégraphe ou du téléphone pour l'expédition d'un train garé (article 113, 7 ^e alinéa, du Règlement général d'Exploitation).
6 mai 1932		Ordre de Service n° 17 (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 à partir du 3 juin 1932.
14 mai 1932		Ordre de Service n° 18 (1932)		Mise en service prochaine de l'annonceur sur certains panneaux lumineux de la gare de Paris.
20 mai 1932		30 ^e Annexe à l'Ordre général n° 14		Mesures d'ordre intérieur complétant le Règlement général d'Exploitation.
15 juin 1932		Ordre de Service n° 20 (1932)		Séjour dans certains sanatoria, des Agents commissionnés, ainsi que de leurs femmes et enfants, menacés ou atteints de tuberculose pulmonaire.

DOCUMENTS COMMUNS A PLUSIEURS SERVICES

14 avril 1932		5 ^e Annexe à l'Ordre de Service n° 1344 du Matériel et de la Traction (édition de 1929)		Dispositions spéciales aux lignes à fortes pentes au point de vue de la composition, du freinage et de la limitation de la vitesse des trains.
14 avril 1932		2 ^e Annexe à l'Ordre de Service n° 1444 du Matériel et de la Traction		Freinage à main des trains.
20 avril 1932		Erratum à l'Instruction n° 303 (nouvelle série) du Matériel et de la Traction à la Circulaire n° 2 (1927) de l'Exploitation (édition de 1931)		Grues roulantes à vapeur de 50 t et de 32 t pour le relevage du matériel déraillé.
27 avril 1932		Instruction n° 526 (nouvelle série) du Matériel et de la Traction. Circulaire n° 2 (1932) de l'Exploitation (Gares et trains)		Accouplement et désaccouplement des véhicules G.V. munis de soufflets et de ponts de passage.
13 mai 1932		1 ^{re} Annexe à l'Instruction n° 461 (nouv. série) du Matériel et de la Traction. à la Circulaire n° 9 (1928) de l'Exploitation (Gares et trains)		Charges offertes par les machines et étalissements des horaires des trains.
13 mai 1932		9 ^e Annexe à l'Instruction n° 839 du Matériel et de la Traction. à la Circulaire n° 25 (1900) de l'Exploitation (édition de 1913) (Gares et trains)		Écritures des trains.
15 mai 1932		Ordres de Service n° 9 (1932) de l'Exploitation. Service n° 3336 du Tableau Chronologique de la Voie		Circulation des trains-draïnes et des draïnes.
18 mai 1932		Ordres de Service n° 11 (1932) de l'Exploitation. n° 1486 du Matériel et de la Traction. Service n° 3337 du Tableau Chronologique de la Voie		Substitution du block avec circuits de voie à courant permanent au block avec circuits de voie à courant intermittent.

LA COMPAGNIE P. L. M.

EMPLOIE

LES APPAREILS

IHI É IRA

POUR L'ÉQUILIBRAGE DES GLACES
DE SES VOITURES

Établissements Georges KLEIN
CONSTRUCTEURS

Gob. 39-72

29, rue Wurtz, PARIS-13^e

FABRIQUE CENTRALE D'ARMES

ARMES EN GROS

Henri SCHERRER, Expert breveté et diplômé

Fournisseur du SAINT-HUBERT CLUB du P. L. M.

Munitions — Envoi gratuit du tarif aux Agents P. L. M.

2, rue de Provence PARIS (IX^e)

les chapeaux

de LUXE du

M A I T R E

CHAPELIER

SOOLS

sont à la

portée de tous

J. LEIGNAC, * , † , Gérant, 5, rue du Havre, PARIS

Accorde une remise spéciale aux Agents

25 mai 1932	{ N° 3339 du <i>Tableau Chronologique de la Voie</i> , } Instruction pour le mode d'emploi de l'ap- { <i>Instruction n° 142 (nouvelle série) du Matériel et de la Traction</i> , } pareil respiratoire système « G. C. ». { <i>Circulaire n° 3 (1932) de l'Exploitation (Gares et trains)</i> , }
DOCUMENTS ÉMANANT DU SERVICE DE L'EXPLOITATION	
31 décembre 1931	{ <i>Circulaire n° 24 (1931) (Comptabilité des gares)</i> , } Dispositions relatives à la comptabilité des transports G. V. et P. V., modifiant ou complétant la <i>Circulaire n° 5 (1905) (Comptabilité des gares)</i> .
1 ^{er} janvier 1932	{ <i>Circulaire n° 1 (1932) (Comptabilité des gares)</i> , } Table chronologique des circulaires (Comptabilité des gares) en vigueur au 1 ^{er} janvier 1932.
11 avril 1932	{ <i>Circulaire n° 29 (1932) (Application des tarifs)</i> , } Grande et Petite Vitesse. — Tarifs spéciaux G. V. n° 1/101 et P. V. n° 1/101. Chargements mixtes d'animaux.
12 avril 1932	{ 5 ^o <i>Annexe à la Circulaire n° 6 (1928) (Comptabilité des gares)</i> , } Caisse principale. — Élévation du droit auquel sont soumis les versements sur les comptes courants postaux.
15 avril 1932	{ <i>Notes</i> , } Grande Vitesse. — Campagne de 1932. Transports de tomates et de raisins en cageots, billots et emballages sans couvercles.
15 avril 1932	{ <i>Circulaire n° 5 (1932) (Comptabilité des gares)</i> , } Voyageurs. — Dispositions à observer au sujet des modifications apportées au Tarif spécial commun V. n° 101. Titre III.
28 avril 1932	{ 2 ^o <i>Annexe à la Circulaire n° 5 (1899) (Service des gares et trains) (édition de 1930)</i> , } Instruction relative à la circulation des trains.
1 ^{er} mai 1932	{ <i>Tableau</i> , } Tableau des dérogations aux jours ou heures réglementaires d'ouverture des gares (art. 54 des Tarifs Généraux intérieurs et communs de Grande Vitesse).
9 mai 1932	{ <i>Ordre de Service n° 7 (1932)</i> , } Publication des Tableaux de marche des trains pour le service 1932-1933.
9 mai 1932	{ <i>Ordre de Service n° 10 (1932)</i> , } Composition des trains de messageries non qualifiés mixtes.
11 mai 1932	{ <i>Ordre de Service n° 6 (1932)</i> , } Consignes réglant la circulation des différents trains spéciaux (de wagons- lits, de voyageurs, de malle, de messageries et de marchandises) prévus à partir du 22 mai 1932.
23 mai 1932	{ <i>Circulaire n° 41 (1932) (Application des tarifs)</i> , } Grande Vitesse. — Mise en vigueur d'une réglementation des transports G. V. par wagons complets.
25 mai 1932	{ 1 ^{re} <i>Annexe à la Circulaire n° 4 (1928) (Comptabilité des gares)</i> , } Service des colis postaux.
25 mai 1932	{ 2 ^o <i>Annexe à la Circulaire n° 8 (1928) (Comptabilité des gares)</i> , } Dispositions comptables à observer pour les remboursements.
26 mai 1932	{ <i>Circulaire n° 43 (1932) (Application des tarifs)</i> , } Voyageurs. — Tarif V. n° 6/106. Titre 1 ^{er} , chapitre 1 ^{er} . Billets d'aller et retour de famille.
10 juin 1932	{ <i>Circulaire n° 48 (1932) (Application des tarifs)</i> , } Voyageurs. — Tarif V. n° 5/105. Titre V. Publication.
14 juin 1932	{ <i>Circulaire n° 6 (1932) (Comptabilité des gares)</i> , } Voyageurs. — Publication d'une nouvelle édition du tarif V. n° 6/106. Titre III. Mise en service de billets d'aller et retour de fin de semaine d'un nouveau modèle.
DOCUMENTS ÉMANANT DU SERVICE DU MATÉRIEL ET DE LA TRACTION	
9 mai 1932	{ 1 ^{re} <i>Annexe à l'Instruction n° 423 (nouvelle série) (édition de 1931)</i> , } Conduite des locomotives électriques sur la ligne de Culoz à Modane.
Mai 1932	{ <i>Bulletins rectificatifs n°s 5 et 6 à l'Ordre de Service n° 1475 du 13 mai 1931</i> , } Prix à appliquer aux vieilles matières rendues aux magasins.
17 mai 1932	{ <i>Bulletin rectificatif n° 2</i> , } Tableau des circulations de machines.
DOCUMENTS ÉMANANT DU SERVICE DE LA VOIE	
17 mars 1932	{ <i>Instruction V-665 (1932)</i> , } Ponts démontables (pour ouvrages sous voies ferrées d'une ouverture égale ou supérieure à 13 m).
Avril 1932	{ <i>Modifications de l'article 8 du Règlement pour les Cantonniers</i> , } Applicables à la ligne électrique du Fayet à Chamonix et à Vallorcine.
20 avril 1932	{ <i>Instruction V-696</i> , } Contributions directes.
20 avril 1932	{ 1 ^{re} <i>Annexe à l'Instruction V-635</i> , } Aiguilles, signaux et appareils de postes d'enclenchements immobilisés en service ordinaire.
15 mai 1932	{ <i>Instruction V-697</i> , } Assermentation des Agents et instructions pour les Agents assermentés.
25 mai 1932	{ <i>Note n° 3338 du Tableau Chronologique</i> , } Protection des Agents de la Voie contre les gaz toxiques de certains souterrains.
30 mai 1932	{ 1 ^{re} <i>Annexe (édition de mai 1932) à la Note n° 3335 du Tableau Chronologique</i> , } Congés et autorisations d'absence.

CAP CORSE

Apéritif Tonique

L.-N. MATTEI
(Bastia)

SAVONNERIE DE TOURSAINTE

CAPELETTE MARSEILLE
SAVON 72 % — Morceaux de 1 kg ou 500 gr.
 Prix spéciaux pour Cheminots, par caisse de 50 kg
 Paiement à soixante jours

FAITES SÉCHER VOTRE SAVON, VOUS EN USEREZ MOINS
Sur demande, un prix franco votre gare sera établi.

MÉDAILLE D'HONNEUR DES CHEMINS DE FER

(Suite et fin de la publication des Médailles
 d'honneur en argent décernées par arrêté ministériel
 du 20 janvier 1932.)

ALGER. — ARNOLD Fernand, Chef de canton principal à Alger; AYRAUD Louis, Chauffeur de route à Alger; BARCELO Barthelemy, Cantonnier principal à Alger; BENYACHY AYACHE RAHMANE BEN AYACHE, Gardien à Alger; Jean, Aiguilleur à Alger; CARDONA Joseph, Chef de brigade d'ouvriers à Alger; M^{me} CASTEX Emma, Garde à Blida; CHABERT Antonin, Facteur enregistrant à El-Affroun; CHASSERIAUD Adolphe, Cantonnier à El-Affroun; CROUZADE Pierre, Chef de gare à Gué-de-Constantine; DIERS Antoine, Visiteur à Alger; ENCINAS Manuel, Homme d'équipe à Orléansville; FREDY Abraham, Commis à Agha; GALTIER Auguste, Brigadier à Alger; GAMBARELLI Mathieu, Chef de groupe à Alger; GIANOLIO Williams, Conducteur de machines-outils à Alger; GODFROY André, Chef du Secrétariat et du Personnel à Alger; GOMIS Joaquin, Sous-Chef de brigade d'ouvriers à Alger; GUYON Constant, Cantonnier à Afreville; JOVENE Jean, Conducteur de machines-outils à Alger; LECROS Fernand, Ouvrier à Alger; MANGIN Robert, Employé à Alger; MARTI Victor, Employé principal à Alger; PARAIRE Paul, Aiguilleur à Alger; QUINTANA Louis, Brigadier à Blida; ROQUE Gaston, Employé principal à Alger; SARI Smaïne, Manœuvre à Alger; SÏRÈS Victor, Facteur aux écritures à Alger; THOMANN Gustave, Chef de groupe à Alger.

ORAN. — AMAT Joseph, Chef de train à Sidi-bel-Abbès; M^{me} AVELINE Jean, Garde à Arbal; BENAVIDES Joseph, Homme d'équipe à Oran; BEN HAMOU Yahia, Commis principal à Sidi-bel-Abbès; BOKHERS Abdelkader, Cantonnier à Saint-Aimé; CRAZ Lorenzo, Manœuvre à Bedeau; DJELLOUL DAOUADJI NABI, Garçon de bureau à Oran; GALVAN Fernando, Cantonnier à Misserghin; GAYAUD Emile, Conducteur à Tlemcen; GILBERT Vincent, Mécanicien de route à Sidi-bel-Abbès; CONSALÈZ Salvador, Ouvrier à Sidi-bel-Abbès; HERNANDEZ Antoine,

AVANCEMENTS EN GRADE (1)

Par décision du Conseil d'administration en date du 20 mai 1932, ont été nommés ou promus :

DIRECTION

Directeur adjoint de la Compagnie : M. *Mugniot* Eugène.

SECRETARIAT DE LA DIRECTION

Agent technique (Economat) : à Paris, M. *Truche* René.

SECRETARIAT DE LA COMPAGNIE

Secrétaire de la Compagnie, chargé du Secrétariat du Conseil : M. *Renouard*.

SERVICE DES TITRES (2)

Chef du Service des Titres : M. *Mansard* Gaston.

Chef de Division adjoint, Contentieux : M.

Paillot Gustave.

Employé principal : à Lyon, M. *Carlin*

Ulysse.

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

EXPLOITATION

Service Central. — Chef adjoint de l'Exploitation : M. *Boyaux* Charles.

Contrôleur du Service Central de l'Exploitation : à Paris, M. *Thibon* Roger.

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

Chef de groupe : à Paris, M. *Belle* Albert.

Rédacteur principal : à Paris, M. *Paguet* Edmond.

Contrôleur technique : à Paris, MM. *Le*

Dru Joseph; *Hureau* Emile; *Declercq* Hector.

Dessinateur-projeteur de 2^e classe : à Paris, M. *Véry* Hubert.

Employé principal : à Paris, M. *Amargier* Henri.

Chef ouvrier de 2^e classe : à Bercy, M. *Tabardel* Joseph.

Contrôleur adjoint du Service Électrique : à Paris, M. *Prélat* Marcel.

Employée : à Paris, M^{lle} *Mouillard* Germaine.

Surveillant principal du Service Électrique : à Paris, MM. *Bide* André; *Bérard* Jean-Marie; *Girod* Casimir; *Guéniot* André.

Expéditionnaire : à Paris, MM. *Mey* Jacques (Limonest); *Camp* Charles (Perrigny);

SOCIÉTÉ FRANÇAISE A. E. G.

pour l'importation et la vente en France du matériel de l'Allgemeine Elektrizitäts Gesellschaft de Berlin, 6, RUE LAMENNAIS, PARIS-8^e

— Machines à imprimer les billets —

Groupes Turbo-Générateurs pour l'éclairage des Locomotives



CHASSEURS! HAMMERLESS 530
 deux coups, 3 verrous P.-T.,
 Tarif gracieux
BRUN-LATRIGE
 7, cours Fauriel, Saint-Etienne

Cantonnier à Lourmel; LAFUMAT Alfred, Sous-Chef de manœuvres à Oran; LOPEZ Eloi, Conducteur de machines motrices à Sidi-bel-Abbès; LOUBIÈRE Adolphe, Chef de train à Oran; ORTIS Antoine, Ouvrier à Oran; PASTOR José, Cantonnier au Tlélat; PASTOR Y BROTONS François, Ouvrier à Sidi-bel-Abbès; REYRE Diègue, Chef de station à Lavaysière; SANTANDER Diégo, Sous-Chef de canton à Oran; SFRAT Michel, Cantonnier à Oued-Riou; SORIANO Pierre, Chef de train à Sidi-bel-Abbès; SORROCHE Jean, Mécanicien de route à Sidi-bel-Abbès; SPAT Gustave, homme d'équipe à Oran.

CONSTANTINE. — SCARDONE Carmine, ex-Journalier à Philippeville.

ITALIE. — MARI Ours, Sous-Chef de bureau de gare à Vintimille.

MAROC. — BOU Joseph, Sous-Chef visiteur à Oujda.

DISTINCTIONS HONORIFIQUES DIVERSES

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

Ont été nommés *Officiers de l'Instruction Publique* : MM. BLANC Pierre, ex-Chef de gare à Berre; BONNET Paul, Sous-Chef de manutention à Tamaris.

Ont été nommés *Officiers d'Académie* : MM. CHAUSSE Julien, Sous-Chef de gare à Saint-Etienne-Châteaureux; MÉNARD Paul, Inspecteur divisionnaire à Villeneuve-Triage; PERREY Jules, Chef de gare à Divonne-les-Bains; RAMBAUD Virgile, Sous-Chef de manœuvres à Aubagne; THUBIER Ernest, Chef de bureau à Bercy.

Nous apprenons d'autre part que M. DUBOZ Jean, retraité depuis le 1^{er} juillet 1910, a été fait récemment *Chevalier de la Légion d'honneur* au titre de Secrétaire de la Caisse d'Épargne d'Arbois.

(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.

(2) Les Divisions des Titres et du Contentieux des Titres, dépendant actuellement du Secrétariat de la Compagnie, sont fusionnées en un seul Service, qui comprendra également une partie du bureau central du Secrétariat, les bureaux des Titres de Lyon et de Marseille et les Archives générales. (Ordre de Service n^o 19, 1932, de la Direction).

Gaubert Gabriel (Marseille-Saint-Charles);
M^{me} *Guillaumat* Germaine.

Services régionaux. — Chef de gare de 2^e classe : à Gien, M. *Moulinat* François (Feurs); à Romans-Bourg-de-Péage, M. *Daviat* Louis (Evian-les-Bains).

Chef de gare de 3^e classe : à Feurs, M. *Gourdot* Henri (Montchanin).

Sous-Chef de gare de 1^{re} classe : à Clermont-Ferrand, M. *Moreau* Joseph; à Portes-Triage, M. *Besset* Jules. Contrôleur su Service Electrique : à Nevers-Centre, M. *Montoisin* Adrien.

Chef de bureau de gare de 2^e classe : au Creusot, M. *Liochan* François (Bourg).

Chef de gare de 4^e classe : à Meursault, M. *Dutartre* Vivant (Beaune).

Contrôleur des trains : à Nevers, M. *Fabureau* Alexandre (Roanne).

Employé principal : à Nîmes-Centre, M. *Cazaly* Brutus.

Sous-Chef de bureau de gare : à Bourg, M. *Belin* Marc (Saint-Germain-du-Plain).

Contrôleur adjoint du Service Electrique : à Nevers-Centre, M. *Ganon* Louis (Paris).

Sous-Chef de gare de 3^e classe : à Sens, M. *Féminier* Cyprien (Nuits-sous-Ravières); à Chagny, M. *Jeanenet* Marie; à Givors, M. *Denis* Adrien (Montceau-les-Mines).

Employé : à Lyon-Centre, M. *Jeanclanant* François.

Intérimaire de 2^e classe : à Mâcon, M. *Bou-rachat* Pierre (Saint-Julien-Changy); à Chalons-sur-Saône, M. *Nicolas* Félix (Chassy); à Briancçon, M. *Buatois* Charles (Luc-en-Diois).

Commis de 1^{re} classe : à Maisons-Alfort-Alfortville, M. *Saplisson* René (Malesherbes); à Paray-le-Monial, M. *Frelon* Georges; à Marseille-Joliette-Arenc, M. *Caverni* Etienne (Marseille-Prado).

Expéditionnaire : à Nevers-Centre, M. *Pezol* Fernand (Bousson); à Lyon-Centre, M. *Milon* Louis (Bureau de ville de Lyon-Préfecture)

Classeur principal : à Nevers-Centre, M. *Matrel* Alexis.

Chef de manœuvres : à Lyon-Perrache, M. *Mollard* Antoine (Chasse); à Miramas, M. *Rambaud* Virgile (Aubagne).

Chef aiguilleur : à Lyon-Brotteaux, M. *Pressat* Eugène (Lyon-Guillotière); à Bellegarde (Ain); M. *Vancl* Louis.

Receveur de 2^e classe aux billets : à Lyon-Perrache, M. *Monange* Jean (Lyon-Brotteaux).

Commis de 2^e classe : à Malesherbes, M. *Liefroid* Fernand (Villeneuve-Saint-Georges-Triage).

Commise de 2^e classe : à Marseille-Saint-Charles, M^{me} *Arnoux* Marie; M^{me} *Paoli* Marie; M^{me} veuve *Delorme* Agnès; M^{me} *Carrière* Germaine.

APPROVISIONNEMENTS

Employé principal : à Lyon, M. *Charvet* Pierre (Oullins).

Employée principale : à Paris, M^{me} *Silbert* Madeleine.

Employé : à Paris, M. *Communaudat* Henri (Brignoud).

TRACTION

Services régionaux. — Mécanicien de manœuvres : à Portes, M. *Alexandre* Isidore.

VOIE

Service Central. — Surveillant technique : à Saulon, M. *Ray* Claude.

Aide-Surveillant technique : à Saulon, M. *Proriot* Antoine.

Expéditionnaire : à Paris, M^{lle} *Henry* Madeleine.

Services régionaux. — Chef de Section : à Joigny, M. *Vinot* Marcel.

Chef de district principal : à Aix-les-Bains, M. *Reynaud* Julien.

Sous-Chef de bureau de 1^{re} classe : à Saint-Etienne-Bellevue, M. *Fournier* Pierre.

Chef de district de 1^{re} classe : à Gien, M. *Rebaudengo* Jean (Lons-le-Saunier); à Riom, M. *Grand* Gaston; à Lyon, M. *Poulet* Marius.

Chef de district de 2^e classe : à Lons-le-

Adhérez aux Coopératives P. L. M. HUILES, SAVONS, CAFÉS, ENCAUSTIQUES " FLEUR des ALPES "

Produits de premier choix

Fédération des Coopératives P. L. M., Est et diverses

Facteur-Chef : à Charenton, M. *Bertand* Auguste (Maisons-Alfort-Alfortville); à Belleville-sur-Saône, M. *Baguet* Victor (Villars-Chalamont); à Lyon-Perrache, M. *Klingre* Louis (Bellerche-Belmont); à Saint-Victor-Thizy, M. *Fages* Samuel (Grandris-Allières).

Commis principal : à Lyon-Perrache, MM. *Jénibrel* Louis (Lyon-Guillotière); *Lacroix* Henri.

Chef de gare de 5^e classe : à Remilly-Saint-Honoré-les-Bains, M. *Goby* Baptiste (Lain-Thury); à Sénouzan, M. *Borrelly* Joseph (Givry); à Sury-le-Comtal, M. *Palandre* Louis (Bellegarde-en-Forez); à Luc (Lozère); M. *Bouziges* Alfred (Saint-Gervasy-Besouce).

Contrôleur de résidence : à Clermont-Ferrand, M. *Héritier* Jean (Paray-le-Monial).

Sous-Chef de gare de 4^e classe : à Givors-Canal, M. *Mérad* André (Mâcon).

Receveur de 1^{re} classe aux billets : à Lyon-Perrache, MM. *Boucher* Maurice (Lyon-Brotteaux); *Planus* Claude.

Chef de gare de 6^e classe : à Lain-Thury, M. *Pony* Léon (Cravant-Bazarnes); à Attignat, M. *Monat* Antoine (Saint-Alban-la-Grive); à Dompierre-les-Ormes, M. *Gélas* Paul (Loire); à La Chapelle-Meulin, M. *Saurier* Barthélémy (Clermain); à Bellegarde-en-Forez, M. *Beaujean* Hippolyte (Balbigny).

Services régionaux. — Contremaître 1^{re} catégorie : à Arles, M. *Drognet* André. Dessinateur-projeteur de 2^e classe : à Oullins, M. *Blanc* Casimir.

Employé : à Oullins, M. *Fenoail* Fernand. Dessinateur-calqueur : à Oullins, M. *Samson* Albert (Paris).

MATÉRIEL ET TRACTION

MATÉRIEL

Services régionaux. — Contremaître

Dessinateur-projeteur de 2^e classe : à Oullins, M. *Blanc* Casimir.

Employé : à Oullins, M. *Fenoail* Fernand. Dessinateur-calqueur : à Oullins, M. *Samson* Albert (Paris).

Les Trois Amis de la Maison

POUR VOTRE CUISINE la "Végétaine"

POUR VOTRE TABLE l'huile "Dulcine"

POUR VOTRE LINGE le savon "La Tour"

Facteur enregistrant : à Bourbon-Lancy-le-Fourneau, M. *Martin* André; à Saint-Amour, M. *Léveillé* Armand (Syam); à Bourgoin, M. *Victor* Marie (Méximieux-Pétrouges); à Saint-Julien-Changy, M. *Crouzet* Albert (Saint-Trivier-de-Courtes-Ain); à Chavanay, M. *Sallet* Joseph (Bois-d'Oingt-Légnay); à Lyon-Brotteaux, M. *Crouzet* Louis (Vilfranche-sur-Saône); à Villars-Chalamont, M. *Bourrelly* Etienne (Polliat); à Bois-d'Oingt-Légnay, M. *Degivry* François (Uchizy); à Tarare, M. *Boisson* Charles; à Bellerche-Belmont, M. *Sanouillet* Ludovic; à Grandris-Allières, M. *Buisson* Joseph (Saint-Priest); à Balbigny, M. *Forest* Louis; à Saint-Martin-de-Crau, M. *Riccard* Gabriel (Cassis).

Chef de train : à Lyon-Vaise, M. *Chamel* Etienne; à Saint-Germain-des-Fossés, M. *Ramin* Charles (Clermont-Ferrand); au Puy, M. *Noël* Mathieu (Craponne-sur-Arzon); à Lunel, M. *Dimeur* Jean.

Facteur enregistrant : à Bourbon-Lancy-le-Fourneau, M. *Martin* André; à Saint-Amour, M. *Léveillé* Armand (Syam); à Bourgoin, M. *Victor* Marie (Méximieux-Pétrouges); à Saint-Julien-Changy, M. *Crouzet* Albert (Saint-Trivier-de-Courtes-Ain); à Chavanay, M. *Sallet* Joseph (Bois-d'Oingt-Légnay); à Lyon-Brotteaux, M. *Crouzet* Louis (Vilfranche-sur-Saône); à Villars-Chalamont, M. *Bourrelly* Etienne (Polliat); à Bois-d'Oingt-Légnay, M. *Degivry* François (Uchizy); à Tarare, M. *Boisson* Charles; à Bellerche-Belmont, M. *Sanouillet* Ludovic; à Grandris-Allières, M. *Buisson* Joseph (Saint-Priest); à Balbigny, M. *Forest* Louis; à Saint-Martin-de-Crau, M. *Riccard* Gabriel (Cassis).

Chef de train : à Lyon-Vaise, M. *Chamel* Etienne; à Saint-Germain-des-Fossés, M. *Ramin* Charles (Clermont-Ferrand); au Puy, M. *Noël* Mathieu (Craponne-sur-Arzon); à Lunel, M. *Dimeur* Jean.

Employé principal : à Nevers, M. *Guénot* Maurice; à Montpeller, M. *Engles* Emile. Expéditionnaire : à Lyon, M. *Thevenot* Charles.

Employé principal : à Nevers, M. *Guénot* Maurice; à Montpeller, M. *Engles* Emile. Expéditionnaire : à Lyon, M. *Thevenot* Charles.

Employé principal : à Nevers, M. *Guénot* Maurice; à Montpeller, M. *Engles* Emile. Expéditionnaire : à Lyon, M. *Thevenot* Charles.

Employé principal : à Nevers, M. *Guénot* Maurice; à Montpeller, M. *Engles* Emile. Expéditionnaire : à Lyon, M. *Thevenot* Charles.

Employé principal : à Nevers, M. *Guénot* Maurice; à Montpeller, M. *Engles* Emile. Expéditionnaire : à Lyon, M. *Thevenot* Charles.

Employé principal : à Nevers, M. *Guénot* Maurice; à Montpeller, M. *Engles* Emile. Expéditionnaire : à Lyon, M. *Thevenot* Charles.

Employé principal : à Nevers, M. *Guénot* Maurice; à Montpeller, M. *Engles* Emile. Expéditionnaire : à Lyon, M. *Thevenot* Charles.

Employé principal : à Nevers, M. *Guénot* Maurice; à Montpeller, M. *Engles* Emile. Expéditionnaire : à Lyon, M. *Thevenot* Charles.

RÉSEAU ALGÉRIEN

EXPLOITATION

Services Centraux. — Chef de bureau principal de 2^e classe : à Alger, MM. *Vélay* André; *Lenoir* Pierre.

Employé : à Alger, M. *Merentier* Maximilien.

Services régionaux. — Inspecteur de 2^e classe : à Orléansville, M. *Page* Pierre (El-Affroun).

Sous-Chef de gare de 3^e classe : à Agha, M. *Brun* Marie.

Chef de gare de 5^e classe : à Bedeau, M. *Bouschiet* Jean (Oued-Djer).

Intérimaire de 2^e classe : à Blida, M. *Septar* Edmond (Djelfa); à Sidi-bel-Abbès,

(Suite page XXXVIII)



BOGY et TAMPOM sont partis en vacances.

Ils donnent rendez-vous à leurs petits lecteurs pour le numéro de Septembre.

N. D. L. R.

M. Bonnat Pierre (Oran-Marine); à Orléansville, M. Durand Louis (El-Affroun), Chef de manutention; à Oran, M. Bouyal Onésime (Oran-Marine).

Par décision du Conseil d'administration, en date du 24 juin 1932, ont été nommés ou promus :

DIRECTION

ÉCONOMIE SOCIALE

Inspecteur de 1^{re} classe : M. Collet Léon.

SERVICE DES TITRES

Sous-Chef de Division : M. Bigot Charles.
 Chef de bureau principal de 1^{re} classe : M. Guillemeau Alfred.

Chef de bureau de 1^{re} classe : M. Angot Jules.

Sous-Chef de bureau de 1^{re} classe : M. Jonquet Charles.

Sous-Chef de bureau de 2^e classe : M. Saphanor Appolinaire.

COMPTABILITÉ GÉNÉRALE

Sous-Chef de bureau de 1^{re} classe : M. Carrioni Thomas.

Contrôleur technique principal : M. Laurent Eugène.

Rédactrice principale : Mme Raunet Jeanne.

Employé principal : M. Bourrier Henri.

Employée principale : Mme Laveau Yvonne.

Employé : MM. Frégé Aristide; Corbel Lucien.
 Classeur principal : M. Cherrier Georges.

CONTENTIEUX

Inspecteur divisionnaire de 1^{re} classe : M. Opitz Joseph.

Inspecteur divisionnaire de 2^e classe : M. Mauduit Lucien.

Chef de bureau de 1^{re} classe : M. de Rive Emile.

Chef de bureau de 2^e classe : M. Duchamp Paul.

Sous-Inspecteur : M. Marangot Jean.

Conducteur des Services Centraux : M. Roux Jean.

Sous-Chef de 2^e classe : M. Viney Henri.

EXPLOITATION

Service Central. — Chef de Division : à Paris, M. Lalette Alphonse.

Inspecteur Divisionnaire de 1^{re} classe : à Paris, M. Barjot Robert.

Inspecteur Divisionnaire de 2^e classe : à Paris, MIM. Fol Eugène; Paris Henri; Cancel Maurice.

Inspecteur de 1^{re} classe : à Paris, MIM. Michel Victor; de Carné

de Carnavalet Michel; Ducrot Gaston; Suaz François.

Chef de bureau de 1^{re} classe : à Paris, MM. Bernard Pierre;

Marteau Jean; Bruant Gustave.

Inspecteur de 2^e classe : à Paris, MM. Virol Jean; Grauin Paul.

VOIE

Services Centraux. — Attaché (échelle 7) : à Alger, M. Paoli Georges.

Services régionaux. — Dessinateur-calqueur : à Orléansville, M. Angsthelm Edmond.
 Expéditionnaire : à Alger, M. Cartier Roger.

Services régionaux. — Inspecteur principal adjoint : chargé de la gare de Paris, M. Gautier Alfred; à Saint-Etienne, M. Sauter Jean.

Inspecteur Divisionnaire de 1^{re} classe : à Lyon (Service Commercial), M. Mahaut Louis (Saint-Etienne); à Saint-Etienne, M. Corrillon Louis (Valence).

Inspecteur Divisionnaire de 2^e classe : à Paris (Service Electrique), M. Abert Jules; à Valence (Service des trains), M. Rougier Hubert (Lyon).

Dispatching, M. Anger René (Valence); à Saint-Etienne (Service Commercial), M. Poquillon Marie (Nevers).

Chef de gare principal de 2^e classe : à Paris (adjoint à l'Inspecteur Principal adjoint chargé de la gare de Paris), M. Perrucon Paul.

Inspecteur de 2^e classe : à Nevers (Service Commercial), M. Lefèvre Guillaume (Lyon); à Dijon (poste du Dispatching), M. Jovignot Charles; à Valence (poste du Dispatching), M. Rochas Germain (Avignon).

Sous-Inspecteur : à Dijon (Service des trains), M. Bidault René (Delle); à Lyon (Service des trains), M. Bel Georges (Avignon); à Avignon, M. Bicheron Charles (Bercy); à Marseille (Service Commercial), M. Boillot André.

Chef de gare de 2^e classe : à Delle, M. Lanri Pierre (Clermont-Ferrand).

Sous-Chef de gare principal : à Bercy, M. Comberousse Francisque (Avignon).

Chef de gare de 3^e classe : à Lyon-Saint-Clair, M. Delaruelle Marcel; à Menton, M. Boissin Jean (Vidauban); à Evian-les-Bains, M. Bellet Francisque (Bourg); à Andelot (Jura), M. Carret Pierre (Dijon-Ville).

Chef de groupe : à Paris-Centre, M. Paltés Ferdinand (Nîmes-Centre); à Lyon-Centre, M. Eschalter Joseph.

Rédacteur principal : à Saint-Etienne-Centre, M. Gidon Gabriel.

Chef de bureau de gare de 1^{re} classe : à Paris-Rennes, M. Viel Lucien (Bureau de ville de Paris-Rambuteau).

Sous-Chef de gare de 1^{re} classe : à Marseille-Saint-Charles, M. Arnoix Emile.

Chef de bureau de gare de 2^e classe : à classe : à Salon, M. Brun Charles.

MENTON BALMORAL
 Prix spéciaux consentis au Personnel de la C^{ie} P. L. M.

NICE — HOTEL P. L. M.
 Avenue de la Victoire
 Se recommander au Personnel de la C^{ie} P. L. M.

Confort moderne Cuisine - très soignée -
NICE — GARDEN-HOTEL
 56, rue Saint-Philippe
 Prix de la Mer et la Promenade - des Anglais -

Prix spéciaux pour Fonctionnaires et Employés P. L. M. Notre Hôtel est situé dans un quartier select, séjour idéal pour un bon repos et tranquillité.

Pour un séjour de 7 jours : chambre avec pension complète, toutes taxes comprises, seulement au prix de **290 francs**

NOTA. — A votre arrivée et à la sortie de Gare, demandez notre Conducteur.

ORTHOPÉDIE - PROTHÈSE

STÉ ANME DES ÉTATS LÉON MARX
103, RUE RÉAUMUR, PARIS

SUC-LES LYON - MARSEILLE - MONTPELLIER

MEMBRES ARTIFICIELS "CLARKE"

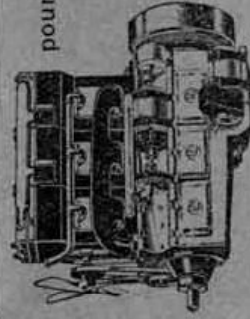
BAS POUR VARIÉES

BANDAGES HERNIAIRES

CHAUSSURES ORTHOPÉDIQUES

FOURNISSEURS DE LA COMPAGNIE P. L. M.

LE MOTEUR DIESEL A HUILE LOURDE



pour **ADAPTATIONS**
sur **AUTORAIL**
et **VÉHICULES**
INDUSTRIELS

COMPAGNIE LILLOISE DE MOTEURS

71, rue Marius-Aufan LEVALLOIS (Seine)

Sous-Chef de gare de 2^e classe : à Portes-Triage, M. *Maniquet* Marc (Miramas); à Avignon, M. *Chauvin* Marius.

Chef de gare de 4^e classe : à Mennecy, M. *Milan* Georges (Coudray-Montceaux); à Gerzat, M. *Mayet* Guillaume (Vic-le-Comte); à Sainte-Foy-l'Argentière, M. *Bernard* Joseph (Gannat).

Employé principal : à Paris-Centre, M. *Bonnet* Henri; à Nevers-Centre, M. *Fond* Charles (Saint-Etienne-Centre); à Nîmes-Centre, M. *Ploquin* Charles (Paris-Centre); à Chambéry-Centre, MM. *Blanchon* Jean; *Chaptal* Joseph.

Sous-Chef de bureau de gare : au Bureau de ville de Paris-République, M. *Petitjean* Aimé (Paris); à Dôle-Ville, M. *Adnot* Victor (Beaune).

Sous-Chef de gare de 3^e classe : à Givors, M. *Durieux* Elie (Frasse-Union); à Annecy, M. *Auvernay* François (Saint-Gervais-les-Bains-le-Fayet).

Employé : à Paris-Centre, MM. *Montel* Joseph; *Grumel* Gaston (Grenoble); à Saint-Etienne-Centre, MM. *Gessen* Jean; *Jonas* Léopold; à Chambéry-Centre, M. *Tronc* Jean (Paris-Centre).

Facteur-Chef : à Chagny, M. *Vaireaux* René (Ornans); à Nîmes G. V., M. *Dorel* Féréol. Commis principal : à Paris, MM. *Bourdellin* Pierre (Bureau de ville de Paris-Rennes); *Garreau* Auguste (Bureau de ville de Paris-Sainte-Anne); à Lyon-Cuillotière, M. *Bastian* Alexis (Lyon-Croix-Rousse); à Lyon-Perrache, MM. *Egraud* Jules; *Reynaud* Jean; à Lyon-Brotteaux, M. *Bussery* Joseph (Lyon-Vaise); à Lyon-Vaise,

M. *Hausser* Ernest (Amplepuis); à Salon, M. *Armieu* Gustave.

Chef de gare de 5^e classe : à Chartrettes, M. *Brenot* Eugène (Armill); à Orgon, M. *Honorat* Henri (Arlès).

Sous-Chef de gare de 4^e classe : à Nuits-sous-Ravières, M. *Perrot* René (Villeneuve-Saint-Georges-Triage); à Frasse-Union, M. *Rae* Paul (Roanne); à Saint-Gervais-les-Bains-le-Fayet, M. *Cabaribère* Joseph (Saint-Jean-de-Maurienne).

Chef de manutention principal : à Marseille-Saint-Charles, M. *Ducrés* Pierre (Rognac); à Nîmes P. V., M. *Raynaud* François.

Receveur de 1^{re} classe aux billets : à Nice-Saint-Roch, M. *Berthon* Louis.

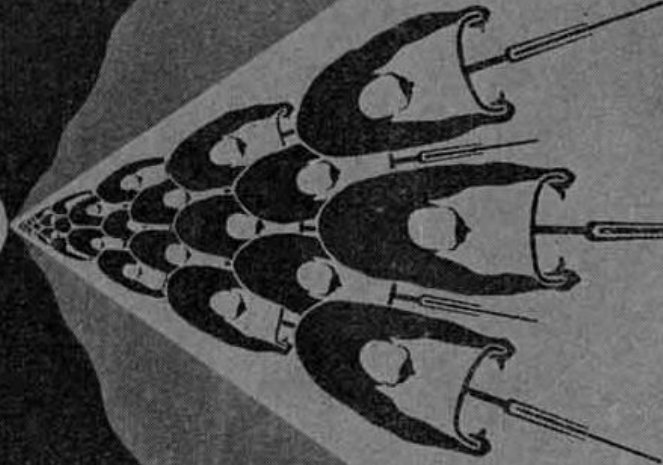
Chef de gare de 6^e classe : à Beuchail, M. *Fumey* Léon (Corgoloin); à Grand-Contour, M. *Court* Emile (Champdôtre-Pont).

Intérimaire de 2^e classe : à Ambert, M. *Bras* Emile (Paulhaguet); à Arles, M. *Hilaire* Etienne (Monaco); à Volx, M. *Valla* Noël (Romans-Bourg-de-Péage); à Annemasse, M. *Romand* Paul (Aiguebelle).

Surveillant principal du Service Electrique : à La Palisse-Saint-Prix, M. *Lyonnet* Pierre (Paris).

Commis de 1^{re} classe : à Paris, MM. *Berry* Eugène (Villeneuve-sur-Yonne); *Georges* Antoine (Bureau de ville de Paris-Rambuteau); *Maugey* Hector (Bureau de ville de Paris-République); au Bureau de ville de Paris-Rennes, M. *Coderc* Jean; au Bureau de ville de Paris-Sainte-Anne, M. *Personnat* Jean; au Creusot, M. *Perrier* Emile (Bourbon-Lancy-le-Fourneau); à Lyon-Perrache, MM. *Denat* Sulpice; *Bru-*

PNEU VÉLO
DUNLOP



POUR CHAQUE USAGE
LE MEILLEUR PNEU

POUR CHAQUE PNEU
LE MEILLEUR PNEU

net Paul; à Lyon-Croix-Rousse, M. *Lardy* Jacques (Lyon-Cuillotière); à Lyon-Vaise, M. *Dupapel* Jean; à Amplepuis, M. *Audibert* Raoul (Vénissieux); à Badan-Triage, M. *Planchet* Charles (Lyon-Perrache); à Moulins, M. *Soule* Michel; à Saint-Germain-des-Fossés, M. *Lourdin* Jean-Baptiste; à Toulon, M. *Monin* Marius; à Marseille-Saint-Charles, M. *Rezzonico* Georges; à Annecy, M. *Favrin* Marius; à Saint-Jean-de-Maurienne, M. *Francony* Jean (Saint-Claude).

Chef de station : à Syam, M. *Burlet* Louis (Frasne).

Chef de manutention : à Paris, M. *Richard* Léon; au Puy, M. *Biau* Paul (Saint-Chamond); à Rognac, M. *Pantoustier* Fernand; à Nîmes P. V., M. *Chabaud* Lucien. Chef aiguilleur : à Villeneuve-Saint-Georges, M. *Pillot* Charles (Melun).

Chef lampiste : à Badan-Triage, M. *Primevert* Francis (Lyon-Saint-Paul).

Receveur de 2^e classe aux billets : à Clermont-Ferrand, M. *Josselin* Joseph.

Receveur de 2^e classe aux billets : à Monttereau, M^{lle} *Moireau* Suzanne (Sens).

Commis de 2^e classe : à Paris, M. *Bureau* Armand (Montereau); à Villeneuve-sur-Yonne, M. *Tardieu* André (Bercy); au Bureau de ville de Paris-Rambuteau, M. *Frécon* Claudius (Bercy); au Bureau de ville de Paris-République, M. *Frérot* Paul (Montargis); au Bureau de ville de Paris-Rennes, M. *Bideau* Gabriel (Paris); au Creusot, M. *Renard* Marcel (Nevers); à Lyon-Perrache, MM. *Bayle* Jules (Lyon-Croix-Rousse); *Sarrazin* Léon (Lyon-



La Boisson Familiale

la plus économique c'est l'Antésite qui plait à tous, petits et grands, par sa saveur exquise et par ses qualités toniques et désaltérantes.

Le flacon 4 et 8 frs chez Pharm., Epic., Drog.
Demandez-le à votre Coopérative

Brotteaux); *Chaumette* Claude; à Lyon-Vaise, *M. Large* Jean; à Vénissieux, *M. Andran* Louis (Lyon-Perrache); à Saint-Germain-des-Fossés, *M. Paput* Pierre; à Paray-le-Monial, *M. Bouriquet* François; à Marseille-Saint-Charles, *MIM. Gutol* Arthur; *Rome* Marius; à Saint-Claude, *M. Pépin* André (Saint-Jean-de-Maurienne). Commise de 2^e classe : à Toulon, *Mlle Paul* Berthe.

Facteur enregistreur : à Corgoloin, *M. Béche* Lucien (Mervans); à Ormans, *M. Beugnon* Georges (Lamarche-sur-Saône); à Montferand-Thoraise, *M. Bourcier* Marie (Domblans-Voitur); aux Laumes-Alézia, *M. Gévaudan* Marcel; à Frugières-le-Pin, *M. Moutin* Louis (Le Cendre-Orcet); à Saint-Bel, *M. Liolard* Henri (Pont-de-Lignon); à Entressen, *M. Oursaire* Jacques (Orgon); à Montalieu-Vercieu, *M. Magnin* Gaston (Chambéry-Challes-les-Eaux); à Lagnieu, *M. Pitolton* Eugène (Aigueblanche); à Vernoy, *M. Breuillé* Arsène (Courtenay); à L'Isle-Angély, *M. Guiblin* Féréol (Neuvy-sur-Loire).

Chef de train : à Etang, *M. Billier* Lazare (Autun); à Grenoble, *M. Penin* Cyrille; à Ambérieu, *MM. Bimet* Auguste; *Chavrier* François; *Cottard* Joseph; *Gindre* Armand; *Jambon* Jean; *Perret* Mathieu; à Annemasse, *MM. Jourdan* Léon; *Vieudrin* Joseph; à Bourg, *MM. Ray* Joseph; *Vigouroux* Claude; à Chamonix-Mont-Blanc, *M. Felisaz* Albert; à Modane, *M. Lanfray* Pierre.

MATÉRIEL ET TRACTION

Service Central. — Brigadier Chef des garçons de bureau : à Paris, *M. Herlemont* Emile.

MATÉRIEL

Services Centraux. — Sous-Inspecteur des Services actifs : à Paris, *M. Poujol* Alfred.

Services régionaux. — Contremaître principal : à Oullins, *M. Giraud* Florimond. Contremaître de 1^{re} catégorie : à Villeneuve-Saint-Georges, *M. Baron* Louis; à Oullins, *MM. Martin* Félix; *Bertrand* Armand. Contremaître adjoint : à Villeneuve-Saint-Georges, *M. Debodé* François; à Oullins, *M. Bellon* Joseph (Vénissieux). Dessinateur-projeteur de 2^e classe : à Clermont, *M. Bard* Georges (Oullins).

Employé : à Villeneuve-Saint-Georges, *M. Béranger* Jean; à Oullins, *M. Manson* François (Arles).

APPROVISIONNEMENTS

Employé : à Villeneuve-Prairie, *MM. Ricard* Louis et *Combalier* André.

TRACTION

Services régionaux. — Chef de dépôt principal : à Nevers, *M. Maret* Albert (Nice).

Chef de dépôt de 1^{re} classe : à Nice, *M. Villet* Alexandre (Miramas).

Chef de dépôt de 2^e classe : à Miramas, *M. Collomp* Augustin (Alès).
Sous-Chef de dépôt de 2^e catégorie : à Chambéry, *M. Burdy* Jean.
Contremaître adjoint : à Dijon, *M. Charles* Henri.

VOIE

Service Central. — Inspecteur de 1^{re} classe : à Lyon, *M. Noblet* Eugène.
Inspecteur de 2^e classe : à Lyon, *M. Chabert* Louis.

Sous-Inspecteur : à Miramas, *M. Monnier* François.
Contrôleur technique principal : à Paris, *M. Souchon* Maurice.
Employé principal : à Paris, *M. Benesy* Raoul.
Employé : à Paris, *M. Lesaque* Albert; à Saulon, *M. Belin* Eugène.

Services régionaux. — Chef de bureau principal de 2^e classe : à Lyon, *M. Lefranc* Claude (Valence).

Chef de Section principal : à Dijon, *M. Rollet* Pierre.

Chef de bureau de 1^{re} classe : à Valence, *M. Allignon* Pierre (Saint-Germain-des-Fossés).

Chef de bureau de 2^e classe : à Grenoble, *M. Boiteux* Julien.

Chef de district principal : à Brunoy, *M. Brein* Alcide (Laroche); à Toulon, *M. Albert* Joseph (Grenoble); à Saint-Germain-des-Fossés, *M. Bonnard* Joseph (Moulin); à Nîmes, *M. Coulon* Auguste (Sommières).

Sous-Chef d'études de 2^e classe : à Grenoble, *M. Rouf* Paul (Chambéry).

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

avec Garde-boue, Roue libre et Frein, depuis
Avec pneus ballon : 270 frs
Fourreaux, 295 fr. Voitures d'enfant 160 fr.
Fusil à partir de 220 fr. Machine à coudre 515 fr.
Garantis 5 ans. — Catalogue franco

Manufacture des Cycles BALLIS

12, rue du Onze-Novembre
SAINT-ETIENNE



Chef de district de 1^{re} classe : à Cercy-la-Tour, *M. Leguay* Henri (Entrains).
Sous-Chef de bureau de 2^e classe : à Grenoble, *M. Ollier* Joseph.
Chef de groupe : à Paris, *M. Carry* Firmin; à Grenoble, *M. Charitat* Marie.
Dessinateur-projeteur de 2^e classe : à Veynes, *M. Martinet* Jean (Nevers).

Employé principal : à Paris, *M. Burgy* Charles; à Marseille, *M. Nesme* Charles.
Surveillant technique principal : à Lyon, *M. Journet* Jean (Nevers).

Employé : à Lyon, *M. Barruel* Henri; à Moulin, *M. Martin* Gérard.
Surveillant principal de la voie : à Orange, *M. Bruyère* Eugène (Andance); à Arles, *M. Brun* Emile.

Chef de canton principal : à Arles, *M. Phillip* Louis (Miramas); à Lunel, *M. Roche* Célestin (Boucoiran).

CONSTRUCTION

Service Central. — Sous-Chef d'études de 1^{re} classe : à Paris, *M. Robin* Jean-Marie.
Sous-Chef de bureau de 2^e classe : à Paris, *M. Lurion* Louis.

Services régionaux. — Chef dessinateur : à Gap, *M. Reynard* Agricole.

Conducteur de travaux de 1^{re} classe : au Lauzet, *M. Moulin* Régis.

Dessinateur principal : Le Puy, *M. Prinet* Pierre.

Attaché (Ech. 11) : Le Puy, *M. Charpenne* Montagne Paul.

RÉSEAU ALGÉRIEN

EXPLOITATION

Services régionaux. — Contrôleur adjoint des trains : à Orléansville, *M. Llopis* Jean (Oran).

Chef de manutention : à Agha, *M. Turquais* Eugène.

VOIE

Services centraux. — Employé : à Orléansville, *M. Courtot* Albert (Alger).

Services régionaux. — Chef de district de 2^e classe : à Saint-Lucien, *M. Robert* Georges; à Duperré, *M. Mallibert* René.
Dessinateur-projeteur de 2^e classe : à Marina, *M. Kizilik* Lucien.

BELLE JARDINIÈRE

RUE DU PONT-NEUF

TOUS LES ACHATS AU-DESSUS DE 50 FR 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 - Garçonnets - Fillettes

SUR LE RÉSEAU, SEULES SUCCURSALES : LYON et MARSEILLE

ENVOI FRANCO SUR

DEMANDE DE :

CATALOGUES,

FEUILLE DE MESURES

ET ÉCHANTILLONS

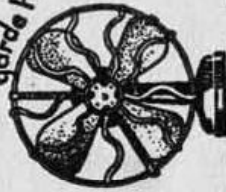
7-82

**Ne passez pas un nouvel été
sans ventilateur!**



S'opprimez toutes sensations de lourdeur et d'étouffement, de somnolence et de dépression, en utilisant sans tarder un ventilateur. Agitant et renouvelant l'air de la pièce, il renouvelle constamment son contact avec l'épiderme, et produit réellement de la fraîcheur et du bien-être.

garde l'air en mouvement...



L'absence, la absence de bruit, le silence recueurs, ton nouveau ventilateur Als-Thom, l'appareil le plus moderne existant sur le marché.

LE SEUL VENTILATEUR SILENCIEUX

ALS·THOM

38, AVENUE KLÉBER, PARIS (16^e). TÉLÉPH. PASSY 00-80 à 89

**Vous aurez
pour 55 frs**

cet IKONTA



ZEISS-IKON 6x9
Anastigmat "Novar"
F. 6-3 - obtur. 1/100
se chargeant en plein
jour avec des pellicules de 8 poses.

Le solde avec facilités de paiement, sans aucuns frais supplémentaires.

Prix total de l'appareil : 275 frs

Garantie 2 ans - chez

PHOTO-PLAIT

37-39, rue Lafayette, PARIS - Opéra

Catalogue 1932 B. P. gratis sur demande
Tout ce qui concerne la Photo et le Cinéma



27, B^e des Italiens, Paris

fabrique et vend
tous meubles, systèmes
machines et fournitures

pour le

**TRAVAIL
ou
BUREAU**

1.200 articles

**LOCOMOTIVES A VAPEUR
et Locomotives Électriques
POUR GRANDS RÉSEAUX**

Locomotives-Tenders de manœuvre à voie normale
ou voies étroites.

Locotracteurs à huile lourde — Tracteurs électriques

Wagons-citernes et Réservoirs
(pour ammoniac et chlore liquéfié)

Wagons-trucks spéciaux
pour transport de pièces lourdes
et pièces de grandes dimensions

COMPRESSEURS D'AIR

à haute, moyenne et basse pression

APPAREILS de LEVAGE et de MANUTENTION
à commande électrique, hydraulique, à vapeur

Cabestans électriques

PONTS et CHARPENTES MÉTALLIQUES

MATÉRIEL ÉLECTRIQUE

de toutes puissances et pour toutes applications

C^{ie} DE FIVES-LILLE

PARIS - 7, RUE MONTALIVET, 7 - PARIS

IMPRIMERIE L. HARDY

Fournisseur de la C^{ie} P. L. M.
Imprimeur du Bulletin P. L. M.

**TRAVAUX INDUSTRIELS
ET ADMINISTRATIFS
CATALOGUES ILLUSTRÉS**

40, rue du Chemin-Vert, PARIS-XI^e

TéL. : Roquette 4-4-15