

SEPTEMBRE 1933  
NUMÉRO 29



# LE RAIL NOUVEAU

Notre Réseau « lance » actuellement un nouveau rail plus puissant — 62 kg par mètre!

Le Bulletin P.L.M. se devait de souligner ce geste où s'affirme notre foi en l'avenir du chemin de fer, avenir dont ce numéro spécial se propose de montrer toutes les possibilités.



PARAIT TOUS LES DEUX MOIS — Le Numéro : 2 francs

Pour tout ce qui concerne le Bulletin P.L.M. y compris la Publicité, s'adresser à la Direction de la Compagnie P. L. M., Service du Bulletin, 88, Rue Saint-Lazare, Paris (9<sup>e</sup>)

Prix de l'Abonnement. . . . . 12 frs  
Étranger, Union postale. . . . . 14 frs  
Autres pays. . . . . 16 frs

Les abonnements souscrits prennent effet du 1<sup>er</sup> janvier de l'année en cours. Les abonnements doivent être acquittés sous forme de mandat-poste. Pour les Agents retraités du P.L.M. les prix sont réduits de moitié.

Distribution gratuite au Personnel de la Compagnie

Vente au Public dans les principales gares

Service à toutes les Chambres de Commerce, d'Agriculture, ainsi qu'à tous les Syndicats d'Initiative du Réseau

En cas d'épuisement des numéros parus, les abonnements souscrits en cours d'année prennent effet du 1<sup>er</sup> janvier suivant.



# Numéro Spécial: Le Rail Nouveau

Notre Compagnie met en service un nouveau rail, celui que représente notre couverture.

Le rail nouveau, nous le voulons symbolique: c'est le nouveau chemin de fer, celui qui, fier de son passé, considère surtout le magnifique avenir que lui procureront les nouvelles méthodes d'exploitation.

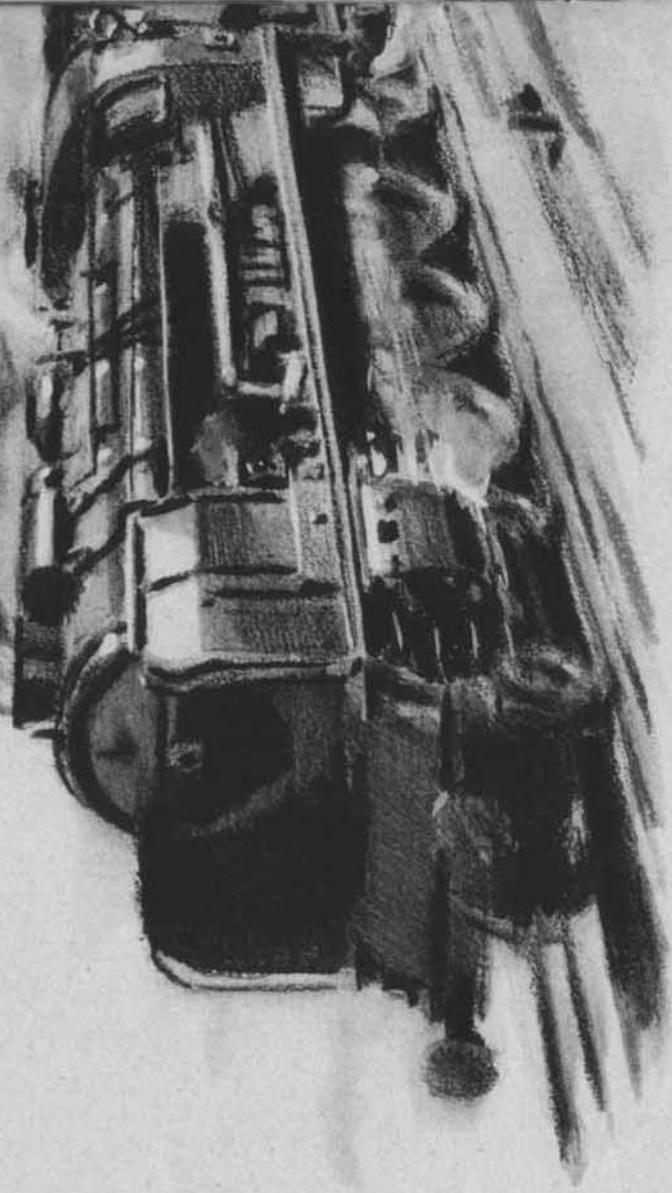
Et c'est ce nouveau du rail, déjà manifeste, qu'a voulu illustrer ce numéro spécial dont voici le

## SOMMAIRE

- De plus en plus vite
- Avec régularité
- Avec sécurité
- Avec confort
- Grâce à quoi...
- Conclusion

*(La plupart des illustrations de ce numéro sont des photographies Keystone).*

# De plus



19 juin 1933 | Date à retenir dans les fastes de la vitesse ferroviaire, c'est-à-dire de la vitesse saine, pratique, commerciale, sans danger : la seule conforme à la raison, la seule que veuille le chemin de fer en général, et le P.L.M. en particulier.

A cette date, un train d'essai de 430 tonnes, comportant la voiture dynamomètre nécessaire aux mesures, sept grandes voitures métalliques à bogie et un fourgon, a parcouru la distance de Paris à Lyon, longue de 511 km, en 5 heures 7 minutes, y compris deux arrêts pour prise d'eau, soit à une vitesse commerciale approximative de 100 km à l'heure, particulièrement remarquable sur un pareil parcours et un pareil profil.

Ce résultat a été obtenu en employant pour la traction une locomotive Pacific, la 231 F-141, comportant les perfectionnements suivants :

- Elévation du timbre de 16 à 20 kg/cm<sup>2</sup> ;
- Application d'un économiseur Dabeg ;
- Application de cylindres à sections de passage de vapeur agrandis ;
- Application d'un nouvel échappement double, type P.L.M. ;
- Emploi d'un collecteur de surchauffe à chambres de vapeur séparées.

La locomotive ainsi perfectionnée se trouvait disposer d'une puissance considérablement augmentée. Alors qu'à la vitesse de 100 km/h, une Pacific ordinaire de la série 231-D ne peut développer au crochet de traction qu'une puissance soutenue de 1 600 ch, la locomotive 231 F-141 peut développer une puissance de 2 200 ch, supérieure de 35% environ !

Et cela sans augmentation de la consommation de charbon, plutôt même avec économie, à égalité de puissance et de vitesse !



E.A.  
Schefer-

# en plus vite...

Les initiés apprécieront encore davantage cette remarquable réalisation en méditant les chiffres ci-après :

Vitesse moyenne entre gares d'arrêt	{	de Paris à Laroche . . . . .	100,4 km/h
		de Laroche à Dijon . . . . .	102,2 —
		de Dijon à Lyon . . . . .	104,3 —

Vitesse moyenne sur le trajet total Paris-Lyon	{	arrêts déduits . . . . .	102,5 km/h
		arrêts compris . . . . .	99,8 —

En voici d'autres, non moins remarquables :

- vitesse de 120 km/h maintenue depuis Cesson jusqu'à Laroche, sauf aux points singuliers ;
- au départ de Laroche, vitesse de 120 km/h atteinte en 7 minutes après un parcours de 9 km ;
- vitesse de 120 km/h maintenue de Briennon aux Laumes sauf aux points singuliers ;
- vitesse de 113 km/h à Darcey ; de 119 à Thenissey ; de 110 à Verrey ; de 98 à Blaisy-Bas, etc...

La mise en marche de ce train d'essai ne constitue au reste qu'une étape, dans toute une campagne d'ensemble faite par le P.L.M. pour accélérer ses transports. Déjà, les derniers changements d'horaire, ceux du 22 mai 1932 et du 15 mai 1933, avaient marqué cette volonté de notre Compagnie d'augmenter la vitesse de ses trains. N'avait-on pas noté, par rapport à 1929, un gain d'une heure aux rapides, — de deux heures

pour certains express — entre Paris et Nice, un gain de plus d'une heure entre Paris et Genève ainsi qu'entre Paris et Vallorbe, d'une heure entre Paris et Vichy, de même qu'entre Paris et Nîmes, de 40 minutes de Paris à Modane, et combien d'autres !

Dans le même ordre d'idées, grâce à l'établissement d'un transbordement direct du paquebot au train à Marseille, le voyage d'Alger à Paris vient d'être ramené à une durée de 37 heures, comprenant une seule nuit en route.

L'accélération des trains de voyageurs n'a pas été la seule sur tout le Réseau. Il en a été de même pour les trains de messageries. C'est ainsi que les acheminements Paris-Marseille se font désormais en 15 heures. Ajoutons que, pour le transport des primeurs d'Algérie, Marseille met en marche depuis peu un train de messagerie à marche rapide qui réalise des prodiges de distribution (1). Et que dire de l'institution de ces « colis-express » qui vont aussi vite que des lettres ? Enfin, les trains de marchandises eux-mêmes, grâce à l'emploi de nos puissantes machines et à l'application du frein continu, ont vu également leur marche accélérée dans d'importantes proportions, accentuées encore pour les trains de marchandises directs à marche rapide, qui bénéficient d'une priorité.

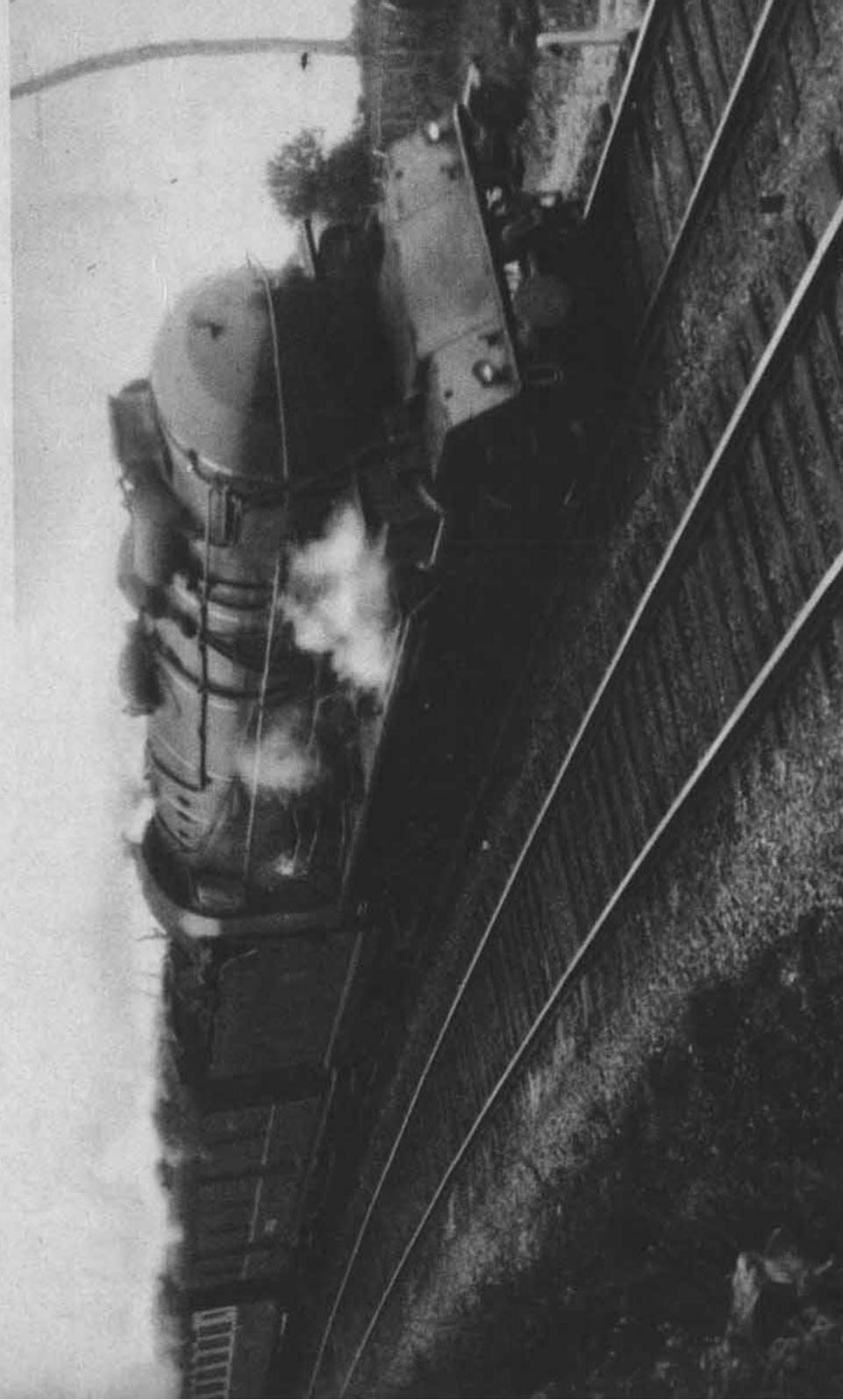
Lorsque le chemin de fer veut quelque chose, il le veut bien et il sait poursuivre son effort.

S'il a décidé de faire de la vitesse, ce n'est pas dans un but purement publicitaire, pour accomplir des performances toujours possibles, mais trop souvent sans lendemain.

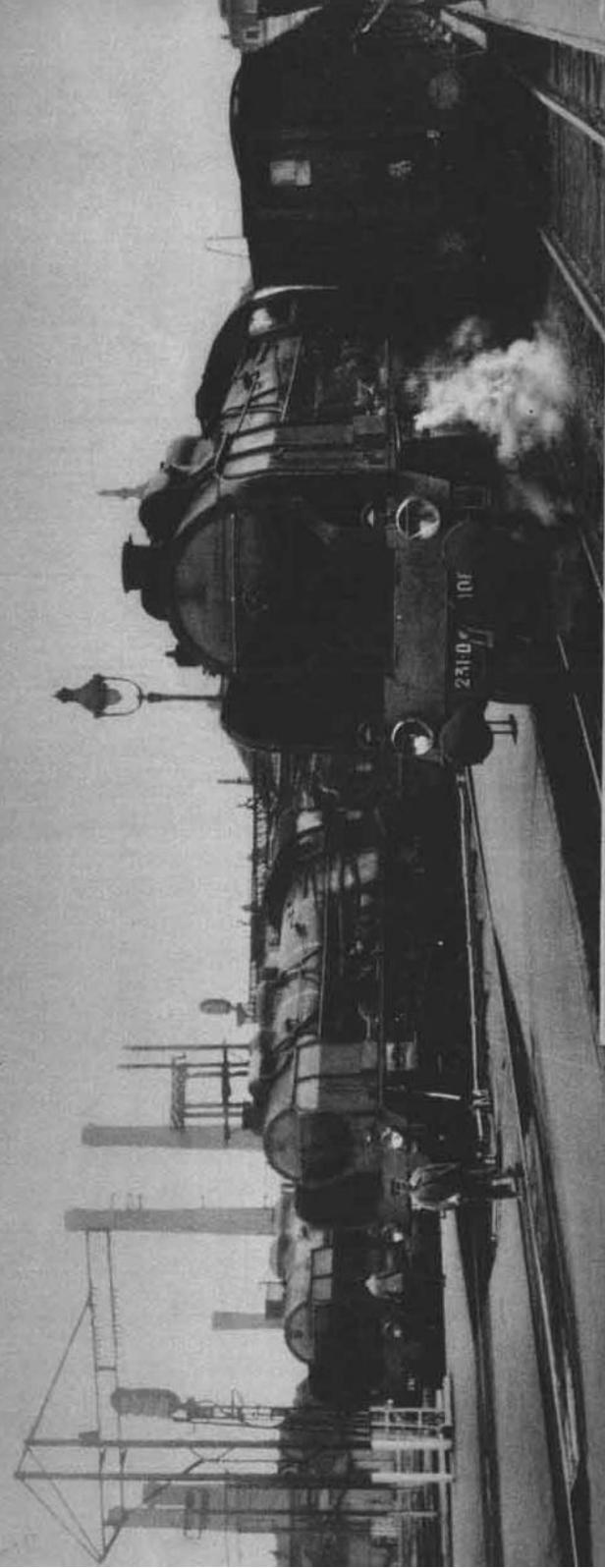
Non, s'il fait de la vitesse, c'est pour rendre service au public, au client pressé — et ne l'est-il pas de plus en plus ? — Et pour lui assurer d'une façon définitive et courante le transport rapide qu'il désire.

Ci-dessous, notre Côte-d'Azur-Pullman, qui couvre le long et difficile trajet Paris-Nice (1086 km.) en 13 h. 30 seulement.

(1) Les primeurs quittant Marseille-Arenc à 18 h. 01 sont le lendemain à la première heure à Lyon et à Saint-Etienne, dans la matinée à Dijon, Besançon, Mulhouse, au début ou au milieu de l'après-midi à Paris, Le Mans, Nancy, Strasbourg, Metz, Kehl, dans la soirée à Reims, Nantes, Sarrebruck.



# AVEC RÉGULARITÉ



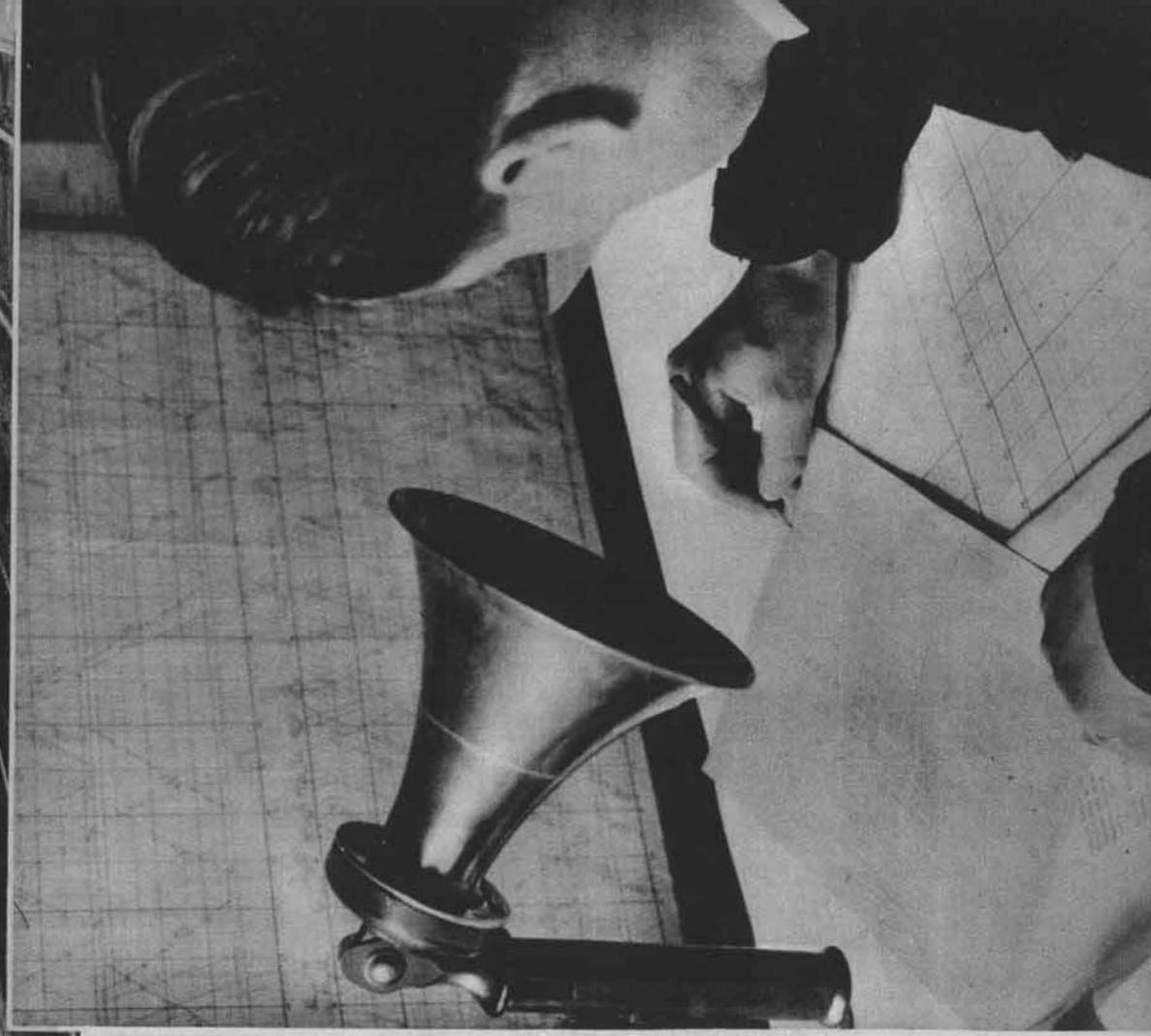
La régularité est incontestablement l'une des qualités dominantes du chemin de fer, que l'on pourrait définir comme « le moyen de transport avec lequel on sait à quelle heure on arrivera ».

Tout est d'ailleurs mis en œuvre pour respecter et maintenir cette bienfaitante régularité, sœur de l'exactitude, politesse des rois.

Le roi, au chemin de fer, n'est-ce pas d'ailleurs ce cadran de l'heure, qui commande en maître — multiple et unique à la fois — dans tous les établissements du Réseau ?

Pour le servir, Agents des machines, des trains, des gares, des dépôts font partout effort.

Et tout le long des lignes et sans cesse, nuit et jour, chacun veillant sur sa zone, des « dispatchers » reliés à tous les points de celle-ci, contrôlent, coordonnent et « régularisent » la circulation, attentifs aux paroles des hauts-parleurs, en face des enchevêtrements serrés des graphiques...



# AVEC SÉCURITÉ



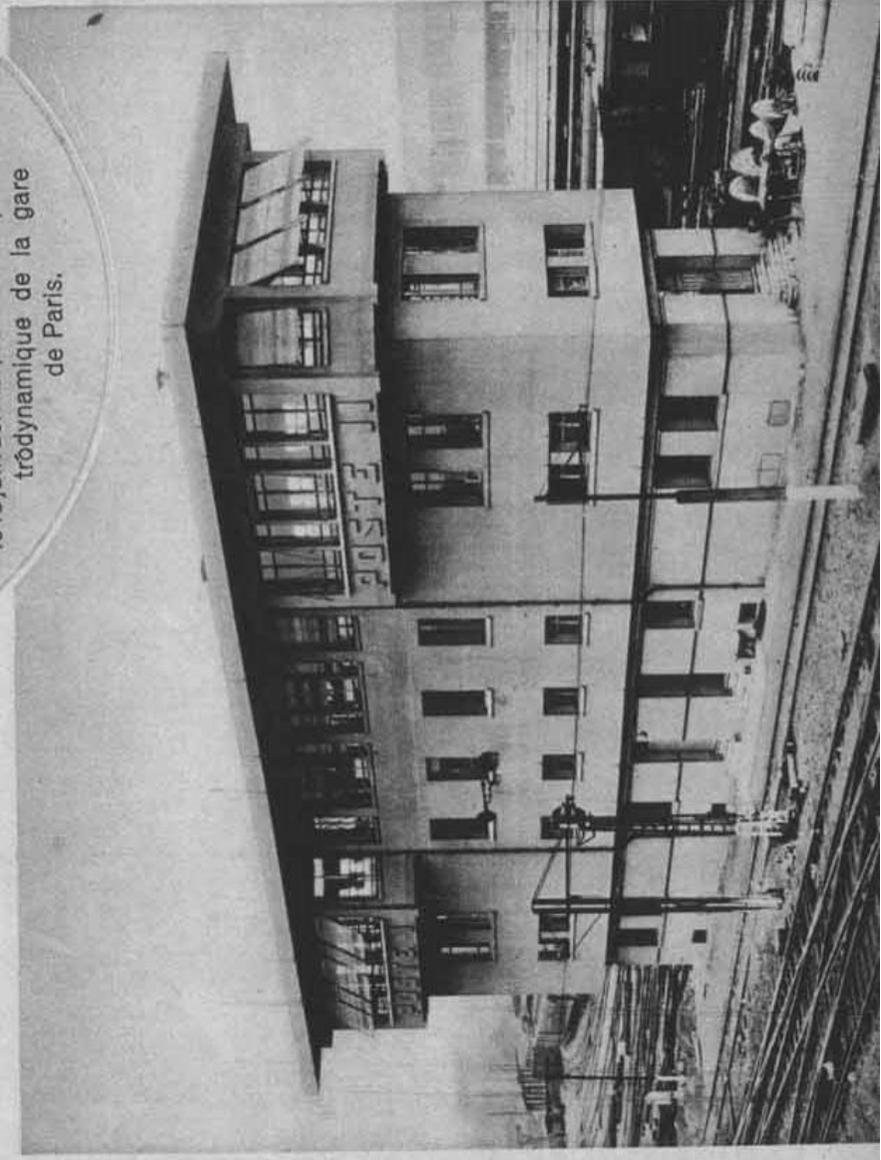
## Sécurité!

Autre qualité maîtresse de ce chemin d'acier sur lequel toute circulation est entourée d'un réseau de garanties, mutuellement recoupées, donnant toutes les certitudes auxquelles l'intelligence humaine peut prétendre.

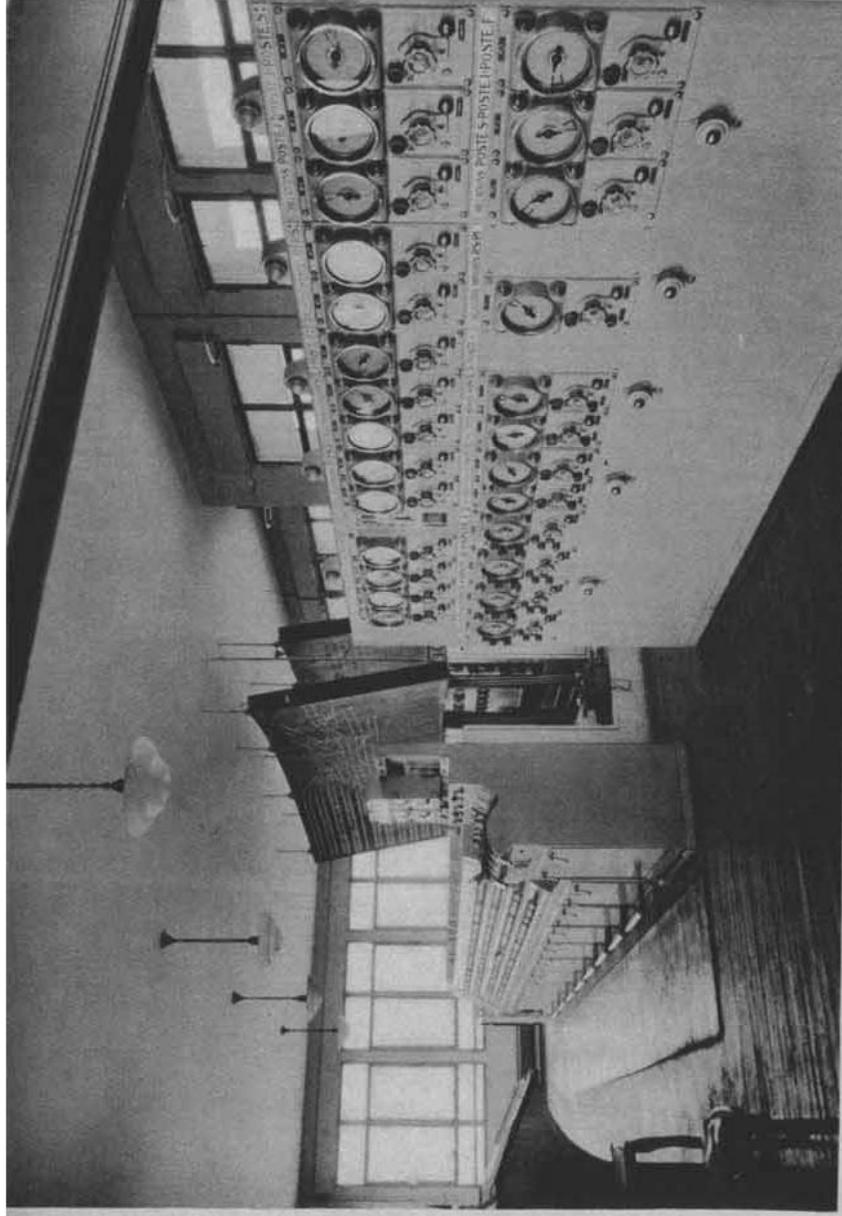
C'est le sourire aux lèvres que l'on se quitte aujourd'hui dans les gares, lorsque ce n'est pas pour une séparation par trop durable...

Signaux, enclenchements, dispositifs dont la prudente ingéniosité des inventeurs a doté le chemin de fer, combien plus tranquilles encore seraient les voyageurs pour dormir dans les trains, s'ils connaissaient votre accumulation!

Une manifestation nouvelle de ce souci de sécurité vient de se marquer dans la mise en service, le 18 juin dernier, du nouveau poste électrodynamique de la gare de Paris.



Le nouveau poste électrodynamique de la gare de Paris.



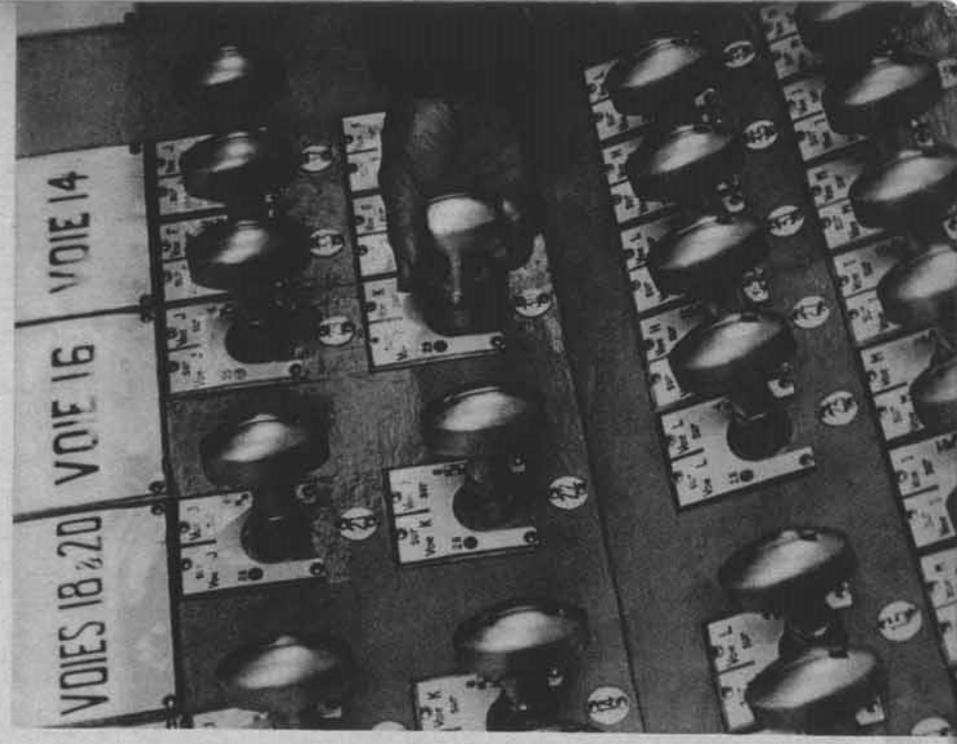
Cabine du poste 1  
à Paris.  
Au premier plan,  
appareils  
« Saint-Chamond  
Granat ».

Du type à leviers d'itinéraires précédemment éprouvé à Melun, Lyon et Dijon, il permet de donner un passage en agissant sur une seule manette, sans avoir à manœuvrer plusieurs leviers, comme dans le type Saxby. Il en résulte un gain de temps qui améliore les possibilités de débit de la gare.

Une des nouveautés les plus

intéressantes du nouveau poste réside dans ces appareils spéciaux, dits « Saint-Chamond-Granat », dont on voit les cadrans au premier plan de la photographie ci-dessus et qui assurent de façon impérative les correspondances entre postes, en interdisant d'annuler après coup une autorisation de passage préalablement donnée.

Encore une corde  
de plus à l'arc  
de la  
sécurité !



A gauche, les 3 lits superposés d'un compartiment de Wagons-lits de 3<sup>e</sup> classe.

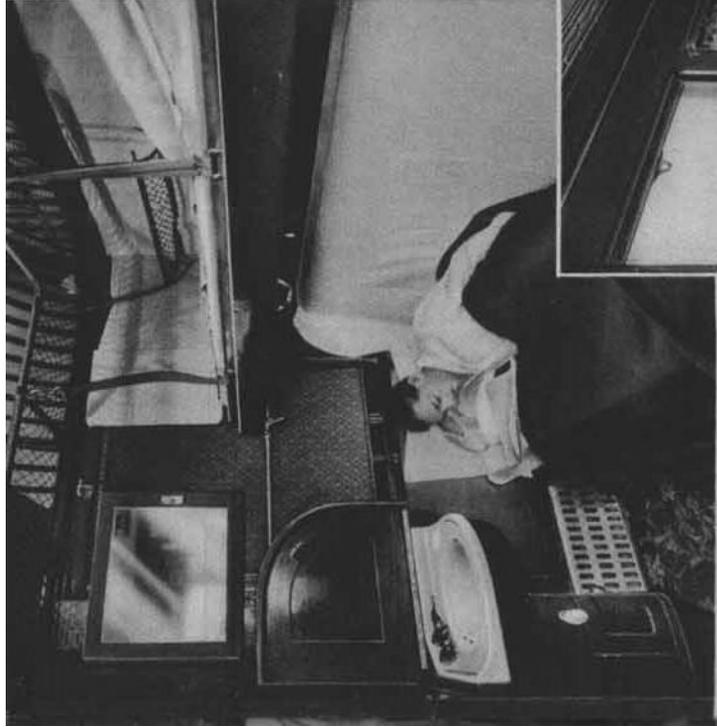
A droite, nos compartiments-couchettes, 4 places, disposition de jour.

# AV CONF

Ci-dessus, un compartiment de Wagons-lits de 2<sup>e</sup> classe, vu de jour.

A gauche, le même compartiment disposé pour la nuit.

Lits-salons PLM à 2 places (à gauche de jour et ci-dessus de nuit).



A droite et à gauche, un de nos compartiments de couchettes - toilette (2 places), vu de jour et de nuit.

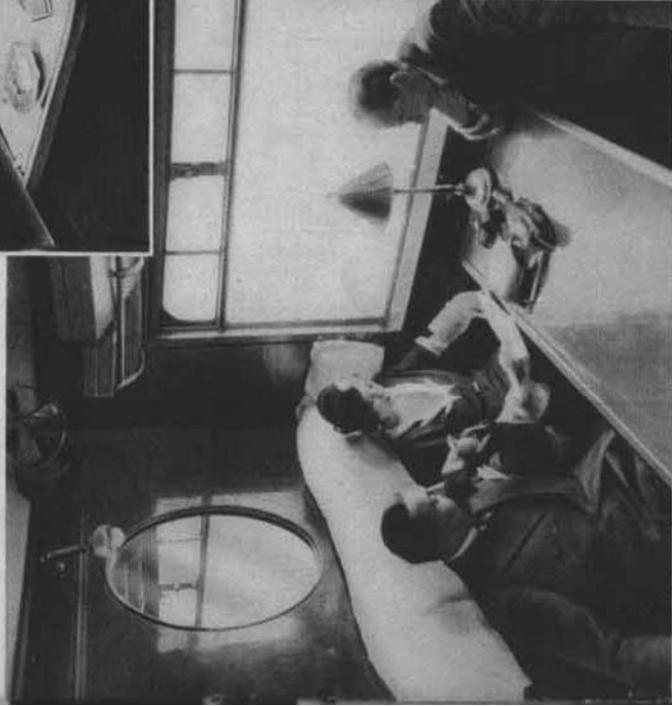


# EC ORT...



Ci-dessus, un compartiment de Wagons-lits de 1<sup>re</sup> classe, vu de jour.

A droite, même compartiment, de nuit.



Ci-dessus et à droite, l'intérieur des voitures Pullman.



# Grâce à UNE VOIE IDÉALE

Du sentier primitif, l'homme est passé  
à la route aux charrois cahotés...  
et, enfin,  
à la voie ferrée, « super-route » !



Et dans la voie ferrée elle-même, quelle évolution!  
Le rail en fer régnait encore en 1857, date de la constitution du P.L.M. par la réunion du Paris-Lyon et du Lyon-Marseille. Quatre ans après, apparaissait le rail en acier, mais en raison du coût de ce matériel, sept



années allaient encore s'écouler avant son introduction systématique dans les voies (1868).

Il s'agissait du rail dit PM (initiales de Paris-Marseille), pesant 39 kg par mètre et long de 6 m, dont les caractéristiques sont indiquées ci-contre et qui, jusqu'en 1876 — date de l'adoption du tirefond — devait rester fixé sur les traverses au moyen de crampons, sortes de gros clous enfoncés à coups de marteau.

Mais le poids des machines continuait à augmenter et l'on créa, en 1889-1893, le rail LP (initiales de Lyon-Paris), lourd de 48 kg par mètre et long de 12 m (voir ci-contre).

Ce rail a pu subsister jusqu'aujourd'hui et faire face convenablement aux augmentations continues de tonnage, de vitesse, de puissance des machines nouvelles. On l'y a aidé en allongeant sa longueur de 12 à 18 m, puis à 24 m, en resserrant les traverses de joint et en renforçant le traivelage jusqu'à 1 500, ou même 1 833 et 1 875 traverses au kilomètre, limite d'ailleurs impossible à dépasser sans empêcher pratiquement le travail d'entretien.

### NOTRE NOUVEAU RAIL

Mais, en présence des machines 241-C, de 124,5 t (20 t par essieu), il fallait en venir à un matériel encore plus robuste, donnant immédiatement à la voie un accroissement de rigidité et permettant d'assurer, avec un entretien moins onéreux, une qualité de roulement plus satisfaisante.

Ces considérations ont conduit à l'adoption d'un rail pesant 62 kg au mètre linéaire avec des longueurs de 18 et de 24 m. Ce rail, étudié par la Compagnie, est désigné dans la nomenclature du matériel de voie standard sous le nom de rail S-52.

Les principales caractéristiques en sont données dans le tableau comparatif ci-après :

	Hauteur	Largeur du champignon	Largeur du patin	Section Transversale en mm <sup>2</sup>	Moment d'inertie I
Rail LP .....	142 mm	66 mm	130 mm	6 100	0,000015683
Rail S-52 .....	178 mm	70 mm	158 mm	7 966	0,000034212
Augmentation en % par rapport au rail LP, .....	25	6,6	21	31	118

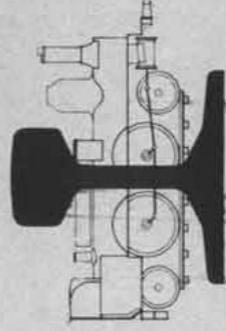
L'augmentation de hauteur du rail permet d'avoir des éclisses beaucoup plus fortes qui améliorent la tenue des joints et la durée des rails.

La pose du rail sera faite avec 1 666 traverses seulement au kilomètre.

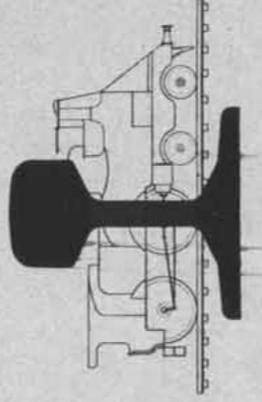
Le joint est d'un type nouveau, les éclisses reposant sur trois traverses et la traverse médiane supportant à la fois les deux abouts des rails.

Il est procédé cette année, sur la ligne Paris-Marseille, à la pose de 24 kilomètres de voie en rails de ce type et si, comme il est probable, ce premier essai donne satisfaction, l'emploi en sera développé sur notre grande ligne au cours des années suivantes.

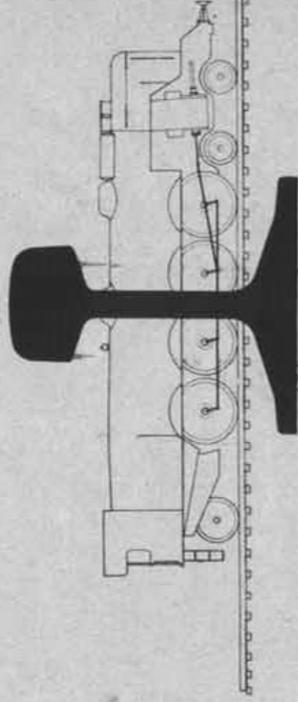
**Quel autostrade pourra jamais rivaliser avec cette magnifique voie, qui est non pas le chemin de fer, terme inexact, mais le chemin d'acier !**



Le rail PM, de 39 kg par mètre et de 6 m de longueur, reposant sur 8 traverses, et la locomotive de l'époque correspondante, une 121 de 40 t (12 t seulement par essieu).



Le rail LP, de 48 kg par mètre et de 12 m de longueur, reposant sur 16 traverses, et la locomotive de l'époque, une 220 de 50 t au maximum par essieu).



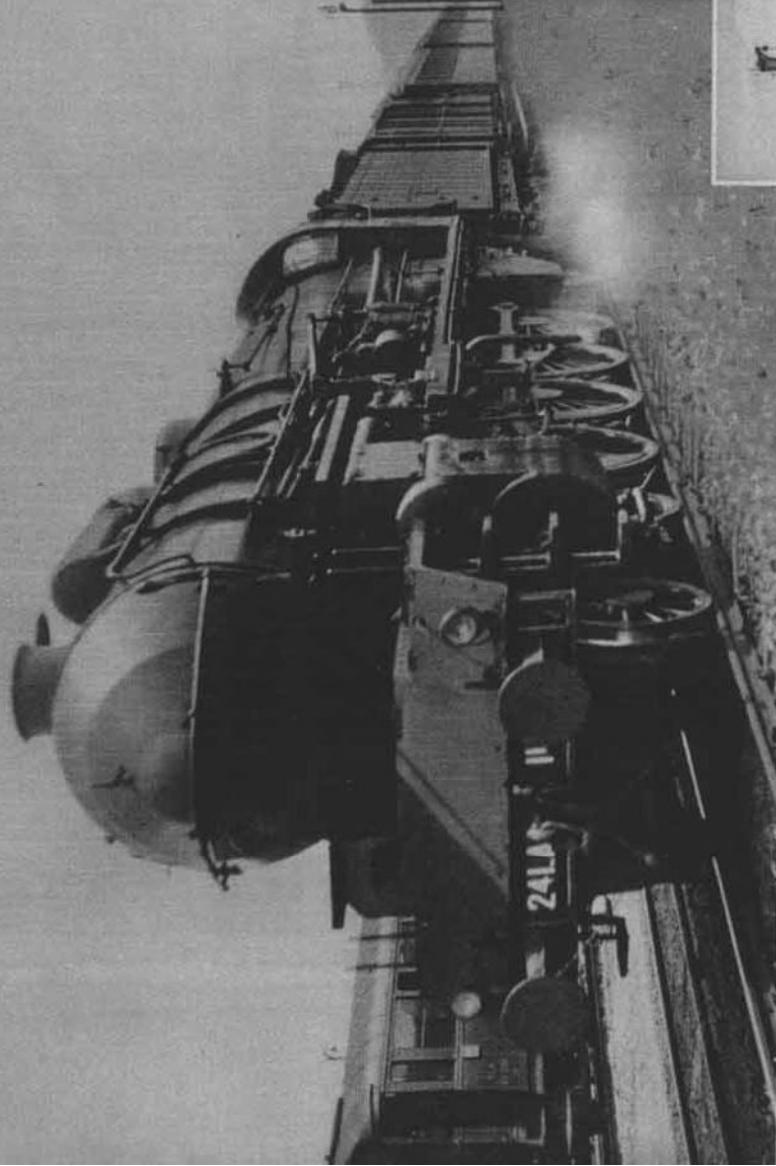
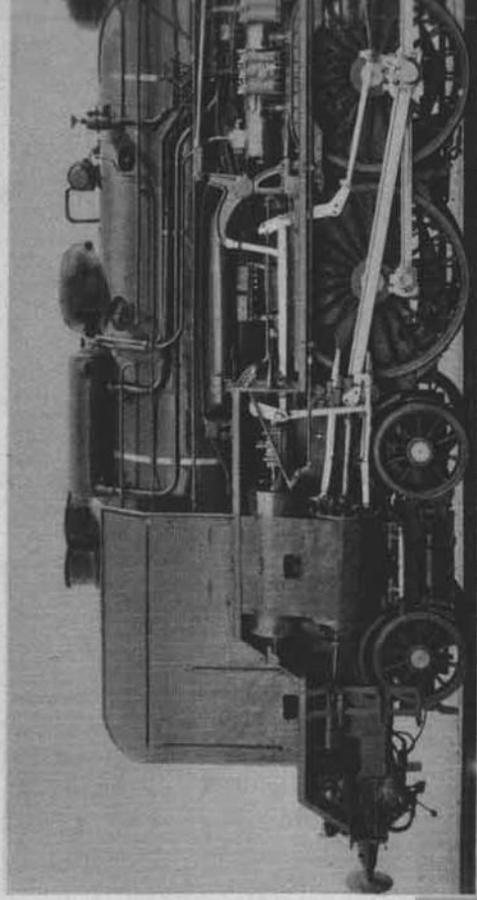
Le rail nouveau, dit S-52, de 62 kg par mètre et de 18 m ou 24 m de longueur, reposant sur 40 traverses — avec la locomotive 241 C-1 de 124,5 t en ordre de marche (20 t par essieu).

# UN MATÉRIE

A droite, la locomotive à vapeur 241 C-1, la plus puissante des Réseaux français, pour les grands rapides à voyageurs.

Caractéristiques : 4 essieux moteurs à roues de 2 m de diamètre; timbre de la chaudière 20 kg/cm<sup>2</sup>; surface de chauffe 248,00 m<sup>2</sup>; surface de grille 5,006 m<sup>2</sup>; 4 cylindres (2 haute pression, 2 basse pression); poids en ordre de marche 124,5 t; poids adhérent 78,8 t.

Ci-dessous, la 241-A, modèle spécial de Mountain pour les trains lourds sur profils difficiles.



Le P.L.M. s'est classé de la tête des Réseaux possédant les plus puissantes machines à vapeur roulant.

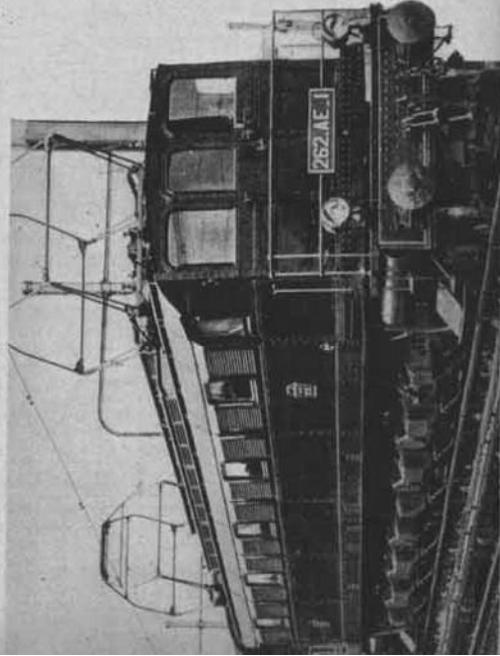
L'importance de son parc de machines est tout particulièrement à noter.

La nouvelle série des 241-C, à grande vitesse des rapides, a obtenu un très bon rang — le premier — de la puissance — lors des essais effectués sur le Réseau du Nord.

Pour les marchandises, les 241-A sont encore les plus puissantes machines à vapeur.

On peut voir en haut et à droite un exemple de leurs possibilités.

Ajoutons qu'en traction électrique, avec sa 262-AE, représentée à gauche, le Réseau possède la plus puissante locomotive électrique du monde.



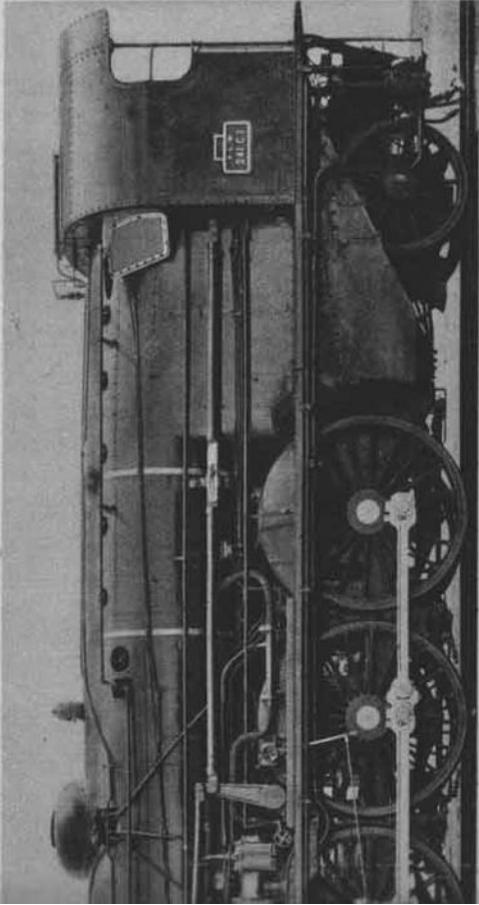
A gauche, la 262-AE, la plus puissante locomotive électrique à caisse unique du monde (5 400 ch).

Capable de remorquer aisément des rapides de 800 t, tracés à 90 km/h sur le profil difficile de Chambéry à Saint-Jean-de-Maurienne.

Le poids total de cette locomotive est de 159 tonnes et son poids adhérent dépasse 107 tonnes.



# EL P U I S S A N T



Ci-dessous, la locomotive 151-A, pour trains de marchandises, la plus puissante des Réseaux français.

Machine à 5 essieux accouplés et d'un poids adhérent de 92,5 t, à surchauffe, Compound et à roues de 1,50 m, elle développe un effort moyen de traction de 30 000 kg et une puissance moyenne de 2 800 ch.

Envoyée pendant quelques semaines sur l'Est et sur le Nord, cette locomotive y a réalisé des performances du plus haut intérêt, remorquant par exemple un train de 2 200 t, en rampe de 5 mm, à 45 km à l'heure!

depuis longtemps comme l'un des plus belles unités de matériel

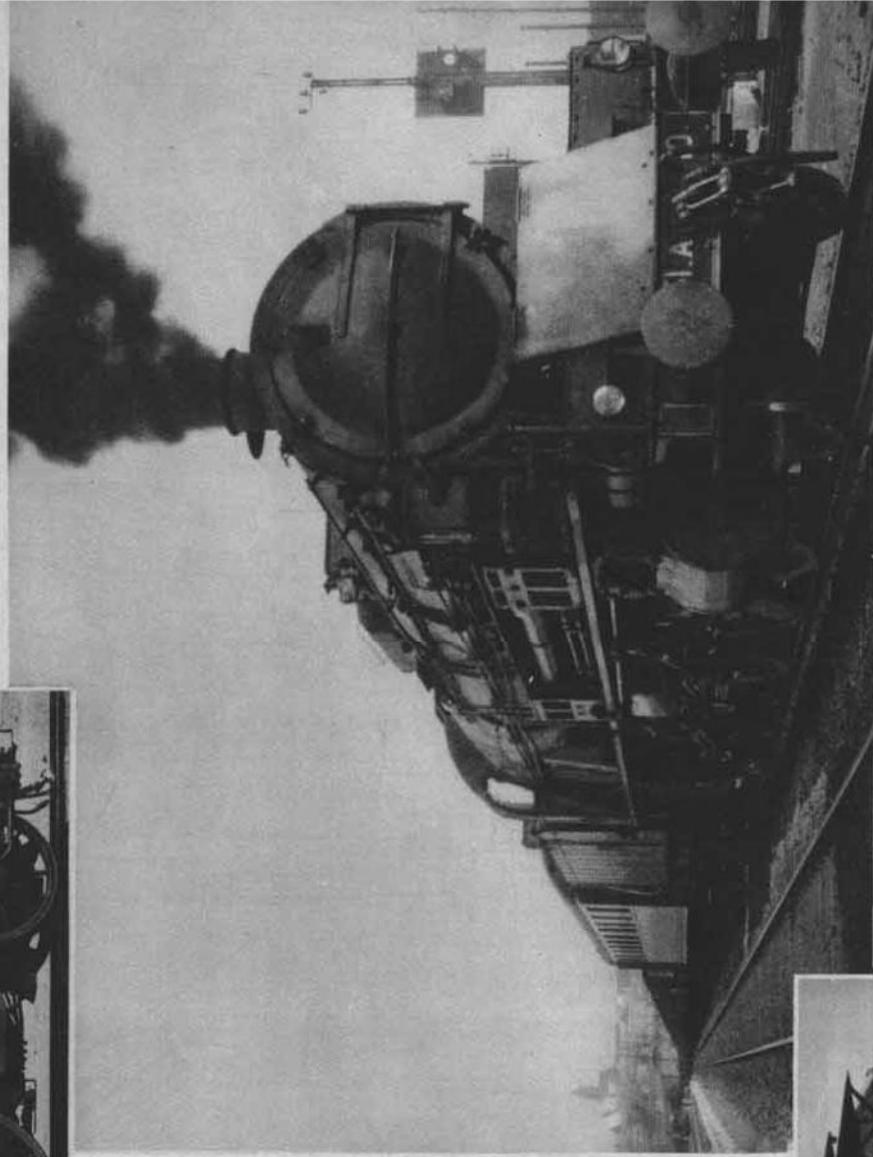
des machines Mountain est

destinées à la remorque des lourds, a, en particulier, le premier, au point de vue des essais comparatifs récents du Nord.

les nouvelles 151-A du P.L.M., des Réseaux français.

à droite leurs caractéristiques

électrique, le P.L.M. possède, ci-dessous à gauche, une électrique, à caisse unique,

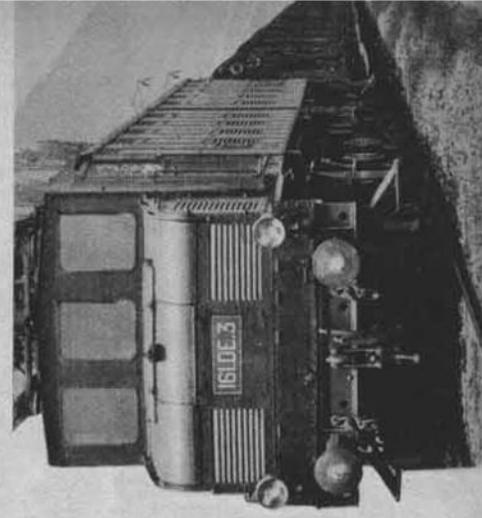
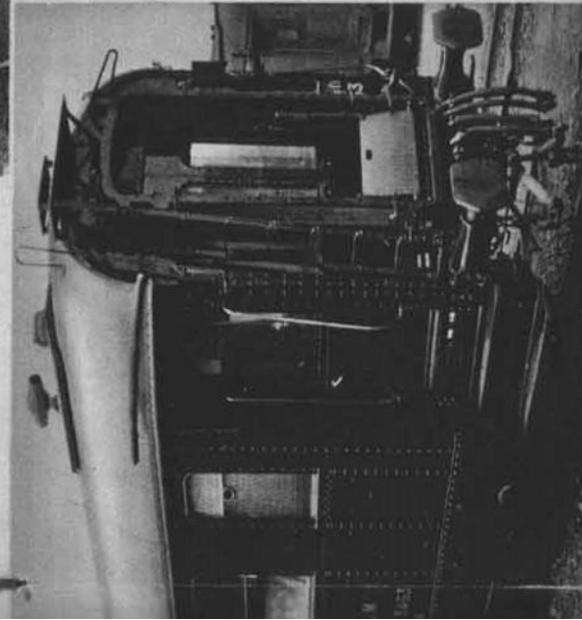


A droite, la locomotive électrique 161-DE, d'une puissance de 2 400 ch environ en régime unihoraire.

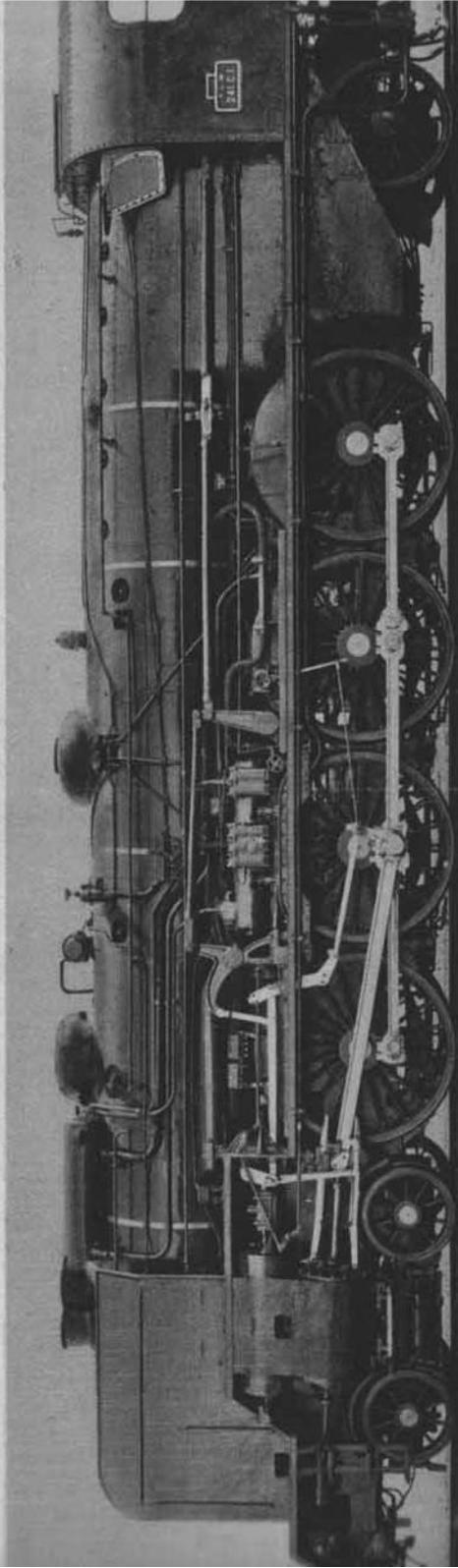
Capable d'un effort de traction au crochet de 20 000 kg.

Son poids en ordre de marche est de 128 t et elle peut soutenir une vitesse de 80 km/h.

A gauche, une des 1 031 voitures métalliques P.L.M., véritable poutre tubulaire, donnant toute sécurité.



# MATÉRIEL PUISSA



Le P.L.M. s'est classé de puis longtemps comme l'un des Réseaux possédant les plus belles unités de matériel roulant.

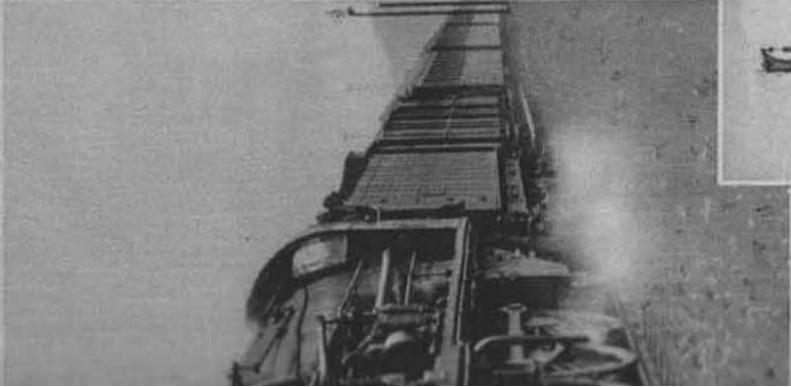
L'importance de son parc de machines Mountain est tout particulièrement à noter.

La nouvelle série des 241-C, destinées à la remorque à grande vitesse des rapides lourds, a, en particulier, obtenu un très bon rang — le premier, au point de vue de la puissance — lors des essais comparatifs récents effectués sur le Réseau du Nord.

Pour les marchandises, les nouvelles 151-A du P.L.M. sont encore les plus puissantes des Réseaux français.

On peut voir en haut et à droite leurs caractéristiques et un exemple de leurs possibilités.

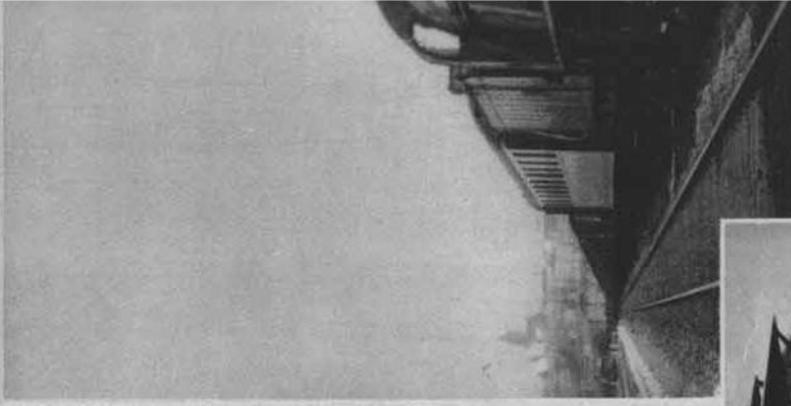
Ajoutons qu'en traction électrique, le P.L.M. possède, avec sa 262-AE, représentée ci-dessous à gauche, la plus puissante locomotive électrique, à caisse unique, du monde.



che, la 262-AE, la plus puissante locomotive électrique à caisse unique du monde (ch).

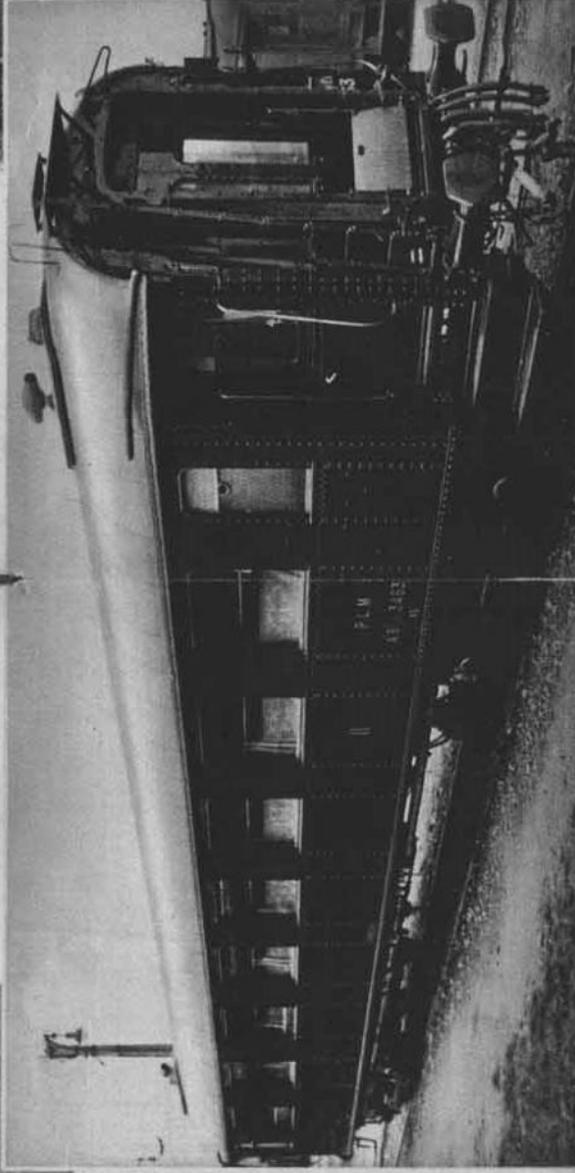
Le de remorquer les plus rapides de France, tracés à 90 km/h sur un profil difficile de la vallée de Saint-Jean-Valérien.

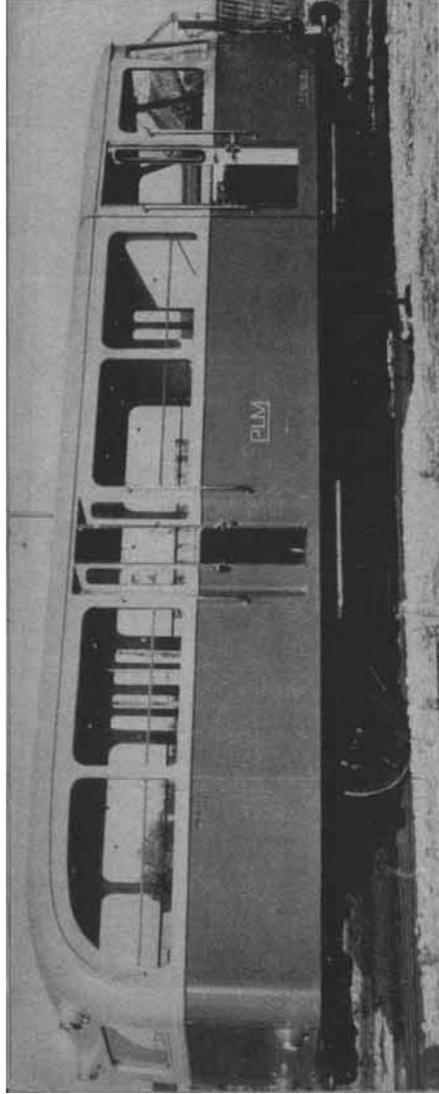
Le total de cette série est de 159 unités et son poids adhérent passe 107 tonnes.



A droite, la locomotive 161-DE, d'une puissance de 2 400 ch environ, unihoraire. Capable d'un effort au crochet de 100 tonnes. Son poids en charge est de 128 t et elle a une vitesse de 120 km/h.

A gauche, une remorque métallique à table poutre tubulaire pour toute sécurité.

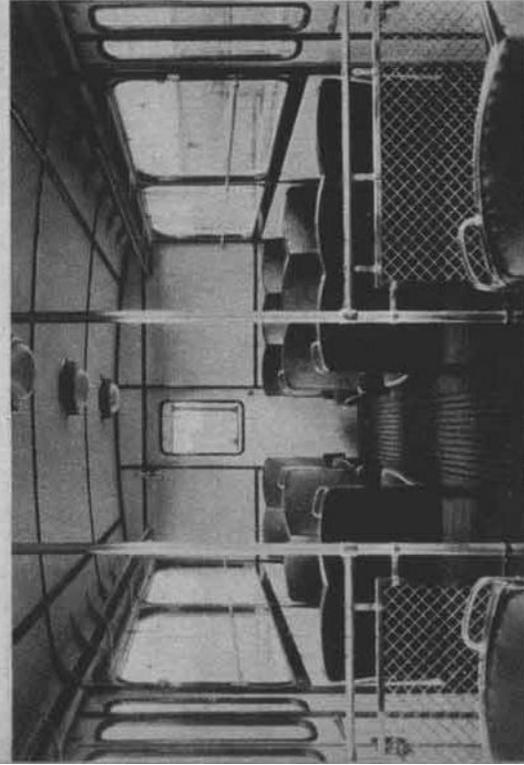




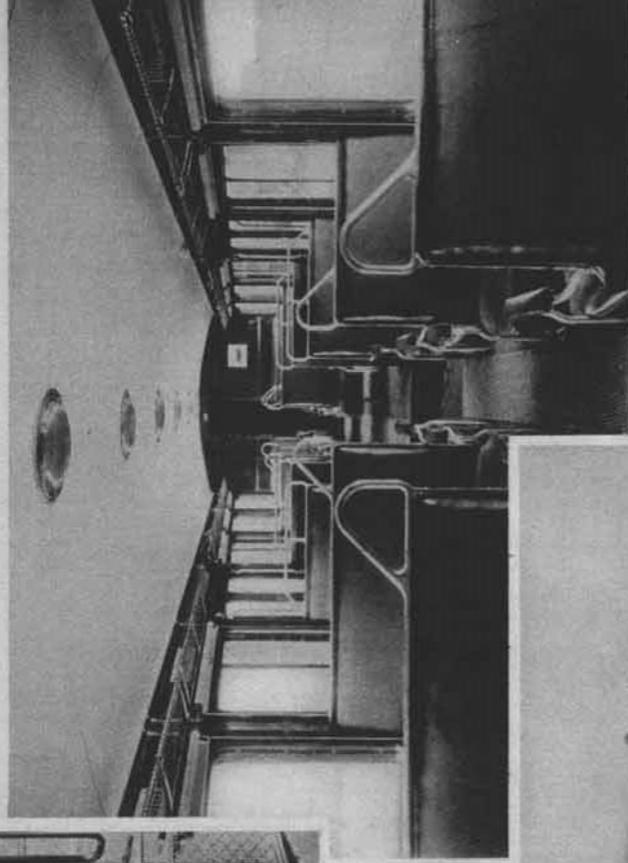
# Auquel n AUTO

Notre Compagnie a créé, entre Pontarlier et Gilley, la première ligne française sur laquelle le service des voyageurs ait été, en totalité, assuré par autorails. Mais elle ne s'en tient pas là... Elle poursuit actuellement

Ci-dessus et ci-contre l'autorail SOMUA, actuellement en service.

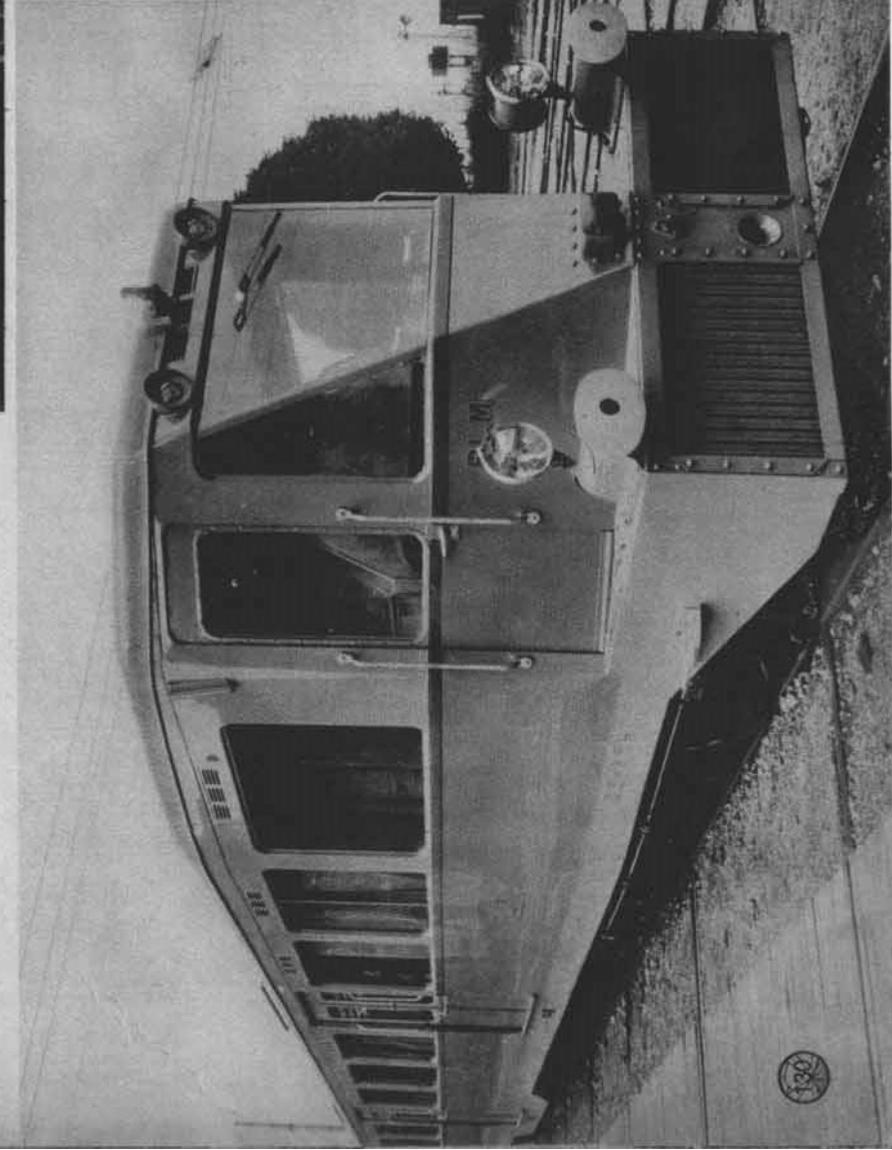


L'autorail SOMUA ci-dessus présente les caractéristiques suivantes: 40 places assises, 10 debout et compartiment à bagages; un poste de conduite; longueur totale 11,355 m; écartement des essieux 6,200 m; puissance 80 ch à 1.500 t/min; moteur Diesel; poids à vide 11,270 t; poids en charge 16,300



Autorail des  
ACIÉRIES DU NORD

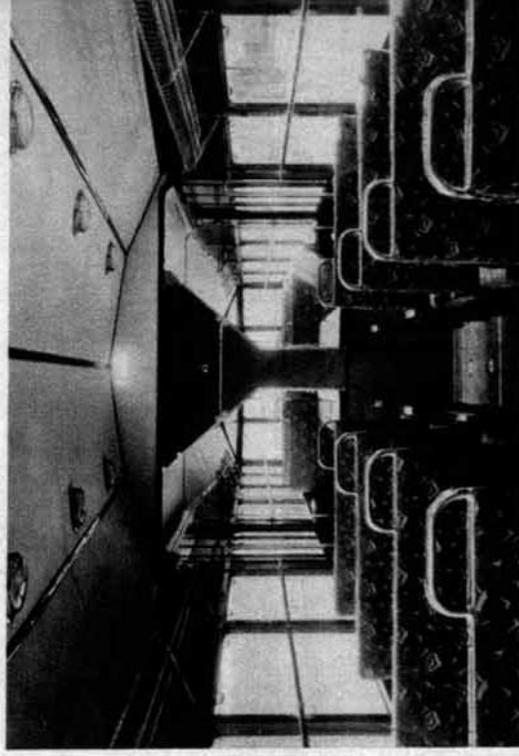
Ci-contre, vue extérieure, ci-dessus, vue intérieure, 73 places assises, 20 debout; W.-C. et compartiment à bagages; 2 postes de conduite. Longueur totale 20,917 m; 2 bogies de 2 essieux; entraxe des bogies 14,200 m; puissance 170 ch à 900 t/min; moteur Diesel; poids à vide 34,03 t; poids en charge 42,830 t.



# s'ajoutent OS RAILS

d'autres essais avec les constructeurs. Bientôt d'autres lignes vont s'ouvrir à ce mode souple et économique d'exploitation qui paraît devoir être très apprécié de la clientèle.

L'autorail de la Compagnie Générale de Constructions de Saint-Denis, ci-dessus et ci-contre.



L'autorail ci-dessus (Compagnie de Saint-Denis) comporte: 44 places assises, 20 debout et compartiment à bagages; un poste de conduite central; longueur totale 12,800 m; écartement des essieux 7,000 m; puissance 140 ch à 1.400 t/mn; moteur Diesel; poids à vide 17,444 t; poids en charge 23,744 t.

Autorail des  
USINES RENAULT

Ci-contre, vue extérieure, ci-dessus, vue intérieure, 56 places assises, 10 debout; W.-C. et compartiment à bagages; 2 postes de conduite. Longueur de la caisse 17,400 m; 2 bogies de 2 essieux; entraxe des bogies 13,000 m; puissance 200 ch à 1.400 t/mn; moteur Diesel; poids à vide 24,540 t; poids en charge 31,250 t.



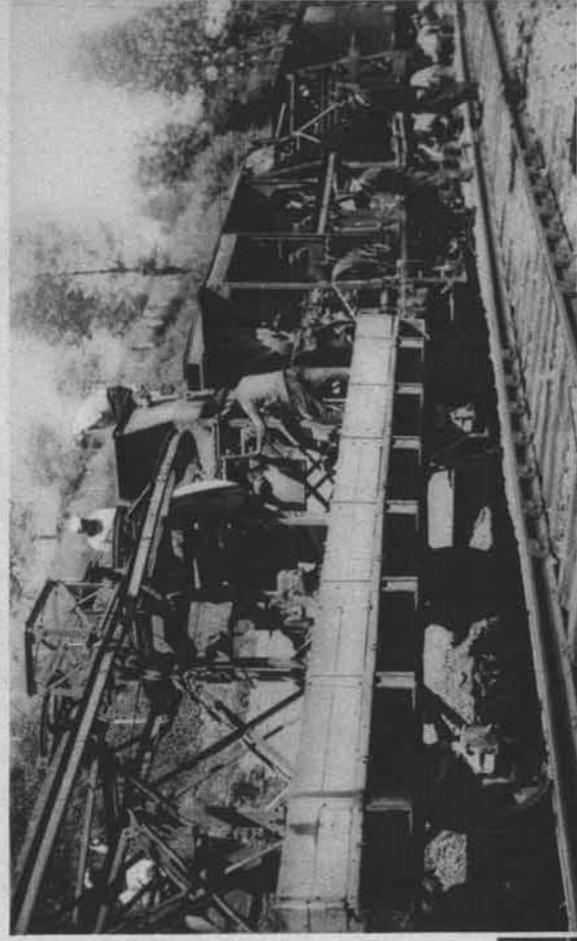
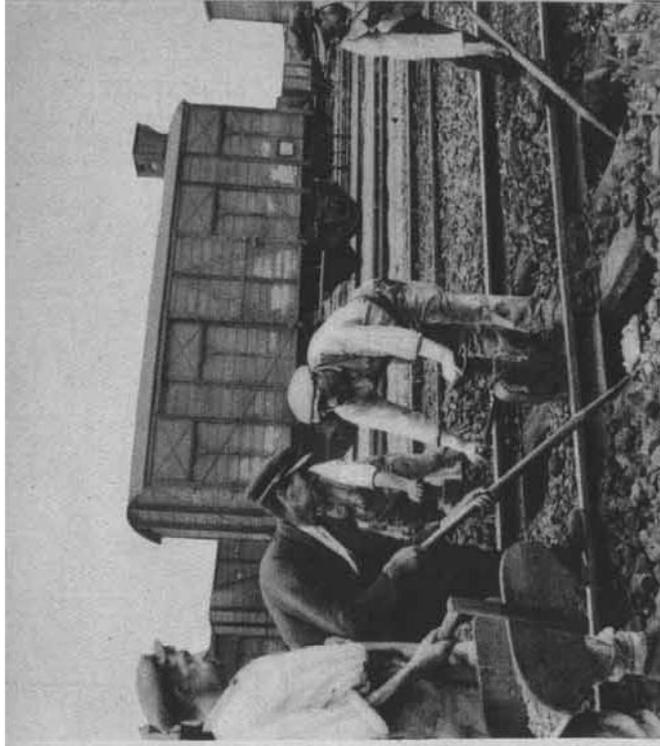
... Grâce enfin

# AU TRAVAIL DES COULISSES

Le Service  
de la Voie

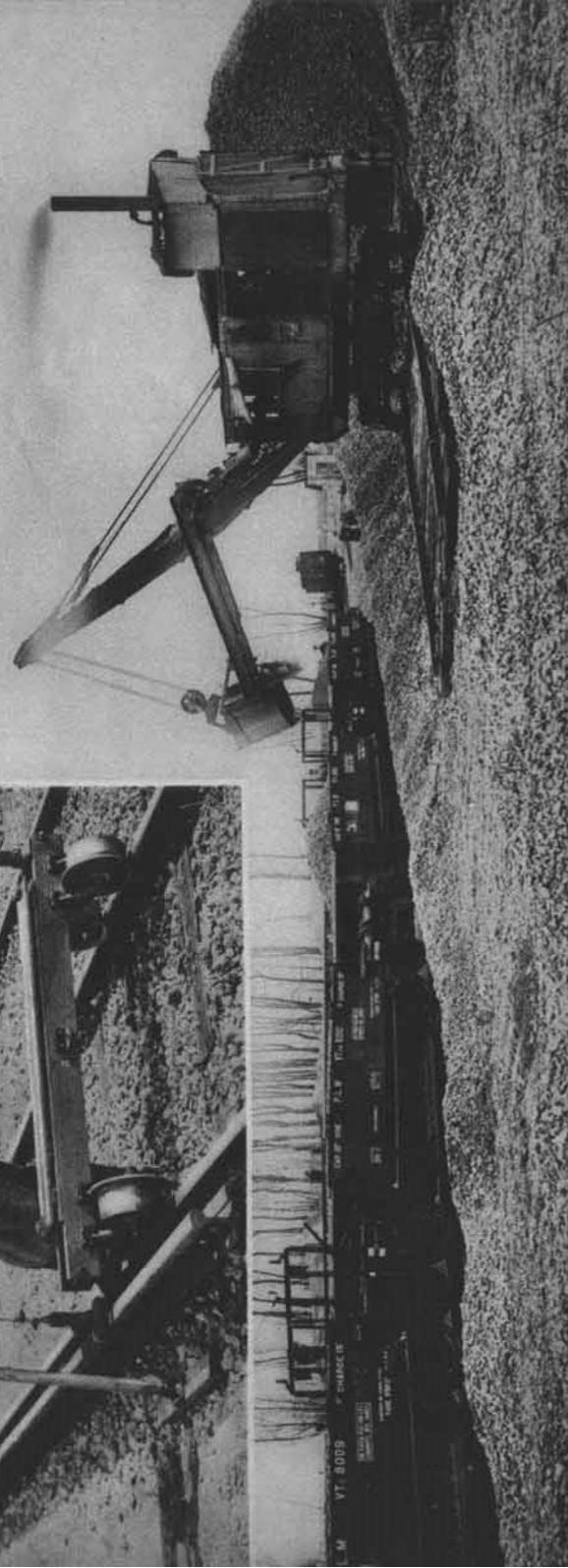
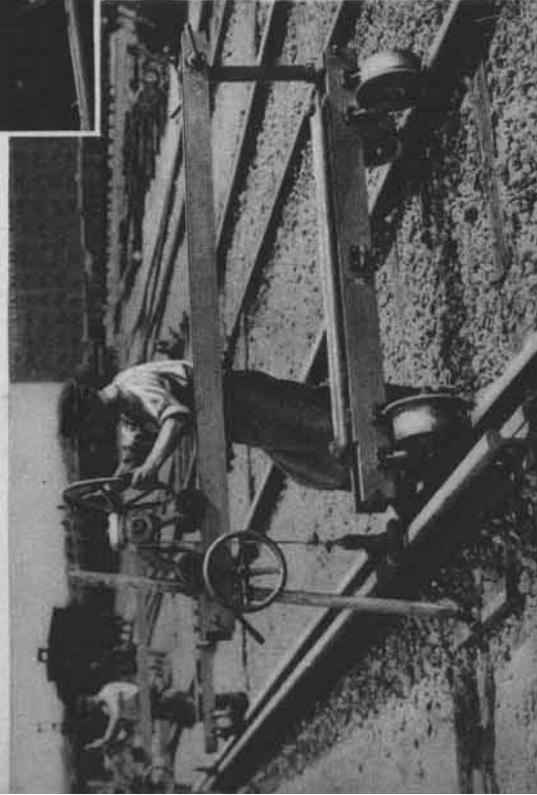
En haut, à droite : le travail  
courant d'entretien et de  
surveillance.

À droite : les procédés  
modernes de dégarnissage  
et de criblage du ballast.

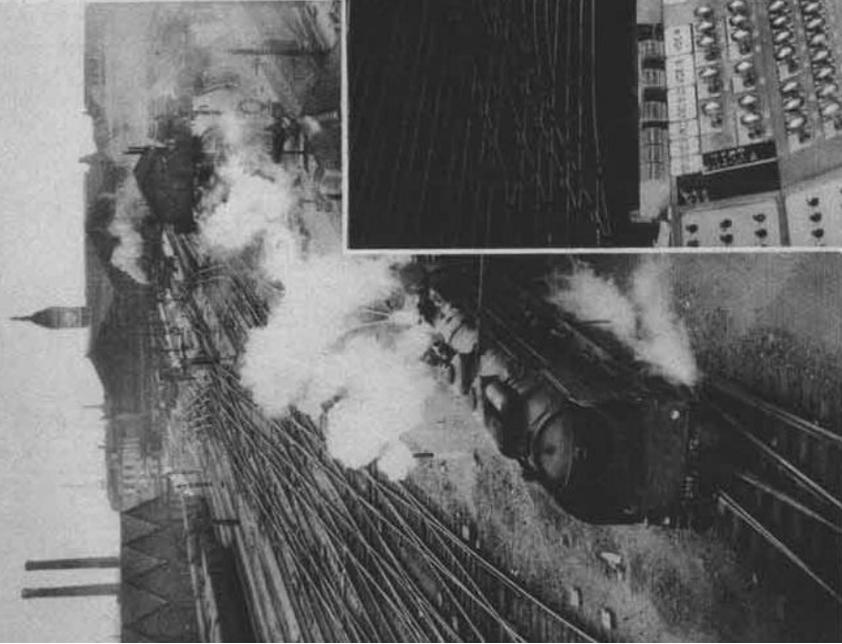


À gauche : les moyens modernes de  
manutention des rails, lourdes pièces  
d'acier qui pèsent aujourd'hui plus  
d'une tonne !

Au-dessous : les « coupplages » de  
Vagons-tremies Talbot, à déchargement  
automatique.



# Le Service de l'Exploitation



Ci-dessous un poste d'aiguillage moderne.



Les manœuvres de gare par locomotive Diesel électrique.

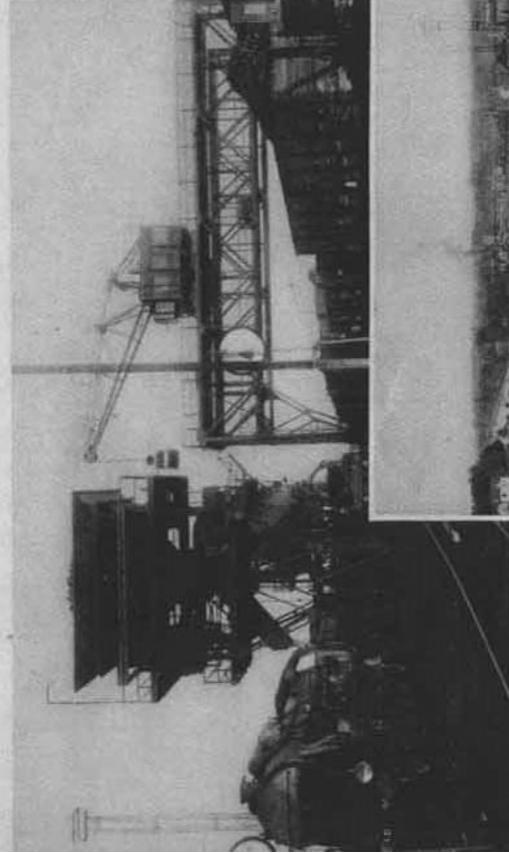


L'aiguilleur vient de donner la voie...



La manutention.

# Le Service du Matériel et de la Traction



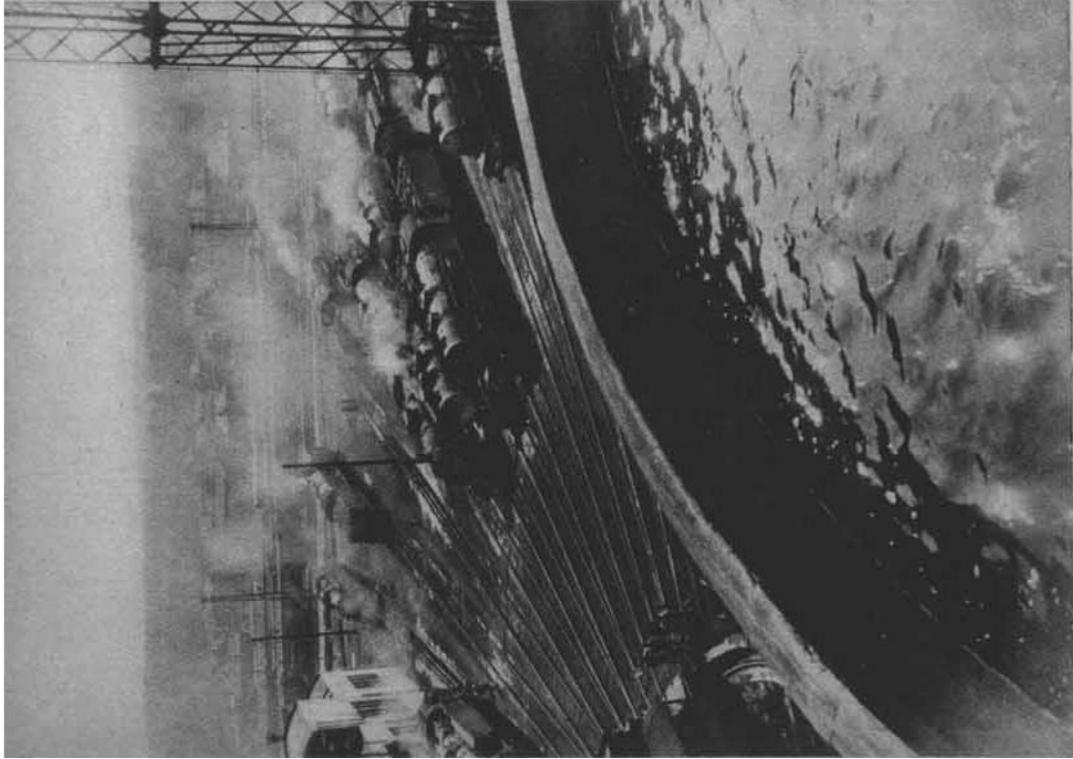
A gauche : le chargement du charbon sur les locomotives par les procédés les plus modernes, au dépôt de Nevers.

Ci-contre, à droite : une vue du dépôt des machines à Laroche, avec son qual mécanique moderne, ses portiques à chargement, ses fosses nom-breuses et tout son appareillage « up to date ».

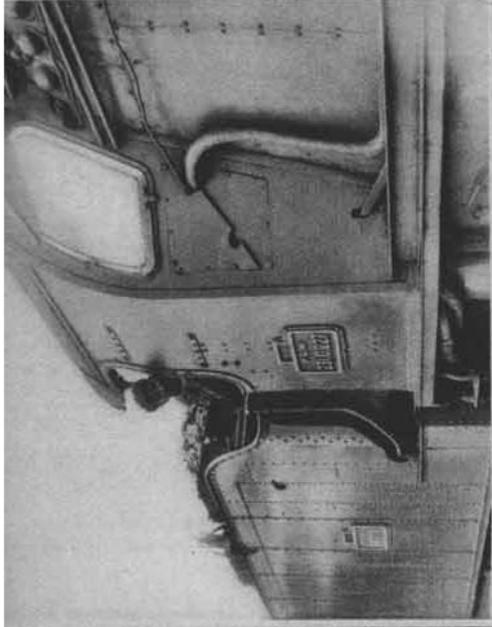


Ci-dessus, la « machine à laver les voitures ».

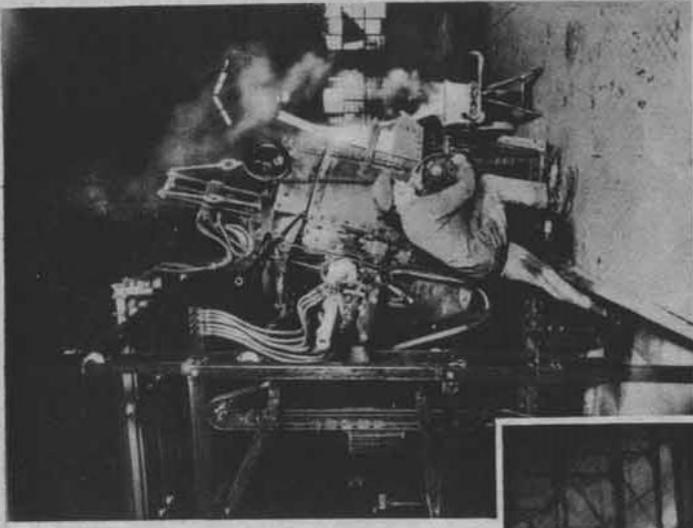




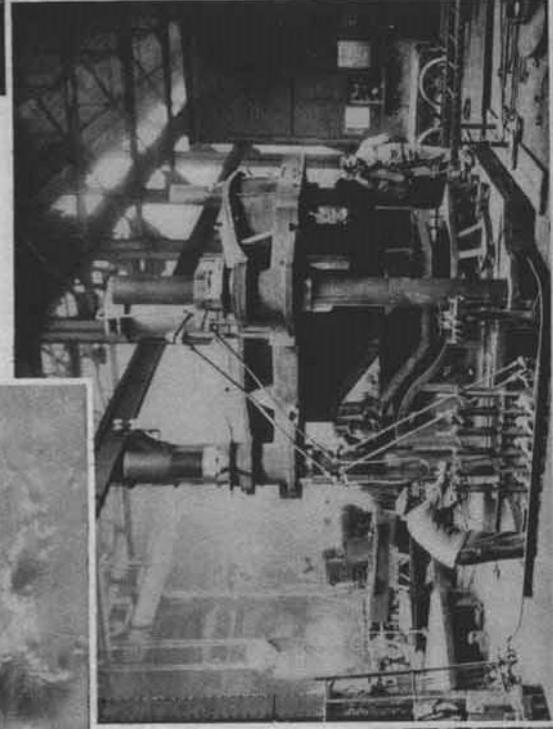
L'homme des machines. De ce côté-ci, le chauffeur, de l'autre, le mécanicien, maîtres à bord après Dieu... et les signaux!



A gauche, une vue partielle du parc des machines, prise du haut du réservoir d'eau, au dépôt de Nevers.



A droite, la coulée du métal en fusion aux ateliers P. L. M. d'Oullins.

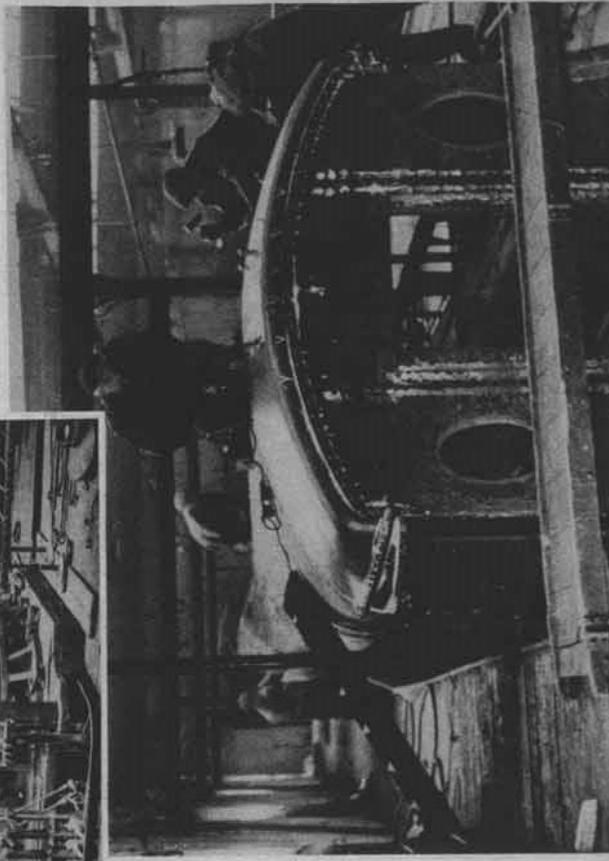


A droite, l'embouissage des tôles de foyer de locomotives aux ateliers P. L. M. d'Oullins.

Ci-dessous, la réparation, aux ateliers de Villeneuve-Saint-Georges, d'une voiture métallique.



A gauche, l'exécution d'une opération de soudure autogène, aux ateliers de voitures de Villeneuve-Saint-Georges.

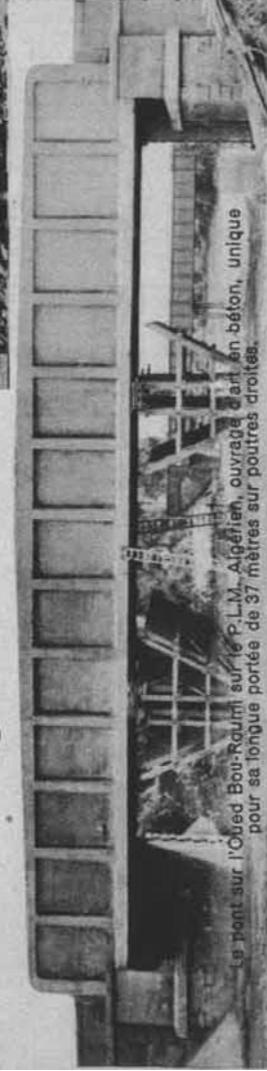


Après les coulisses du chemin de fer, revenons aux décors... Ils ne manquent pas de grandeur et si une civilisation se mesure aux traces qu'elle laisse sur le sol,



que dire du chemin de fer et en particulier de notre P.L.M. et de ses

## Ouvrages d'Art



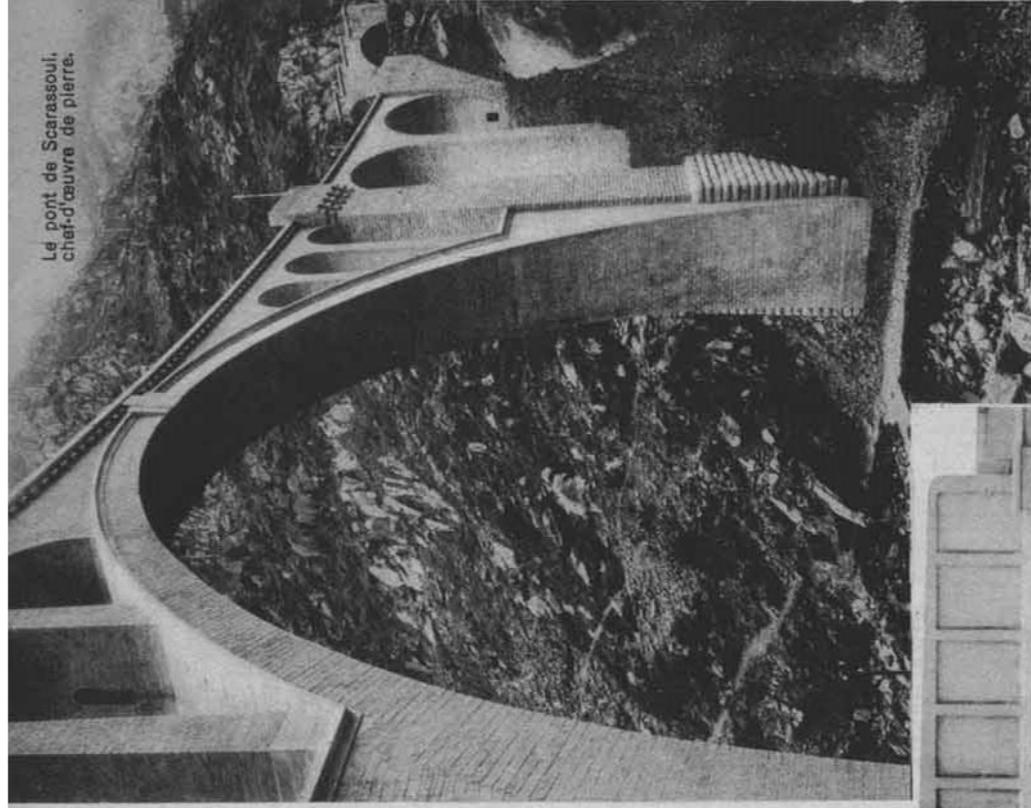
Le pont sur l'Oued Bou-Raoum sur le P.L.M. Algérien, ouvrage d'art en béton, unique pour sa longue portée de 37 mètres sur poutres droites.



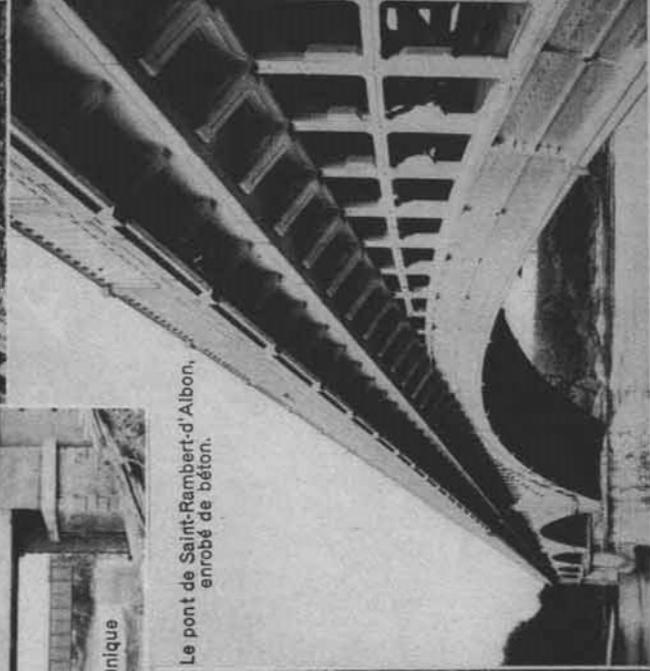
Le pont de la Quarantaine à Lyon,

type de pont métallique.

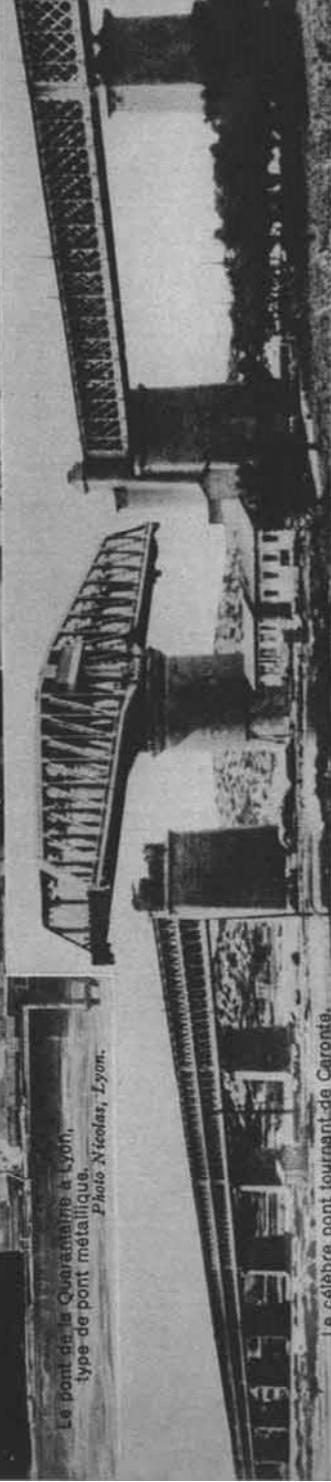
Photo Nicolas, Lyon.



Le pont de Scarassouli, chef-d'œuvre de pierre.



Le pont de Saint-Rembert-d'Albon, enrobé de béton.



Le célèbre pont tournant de Caronita.

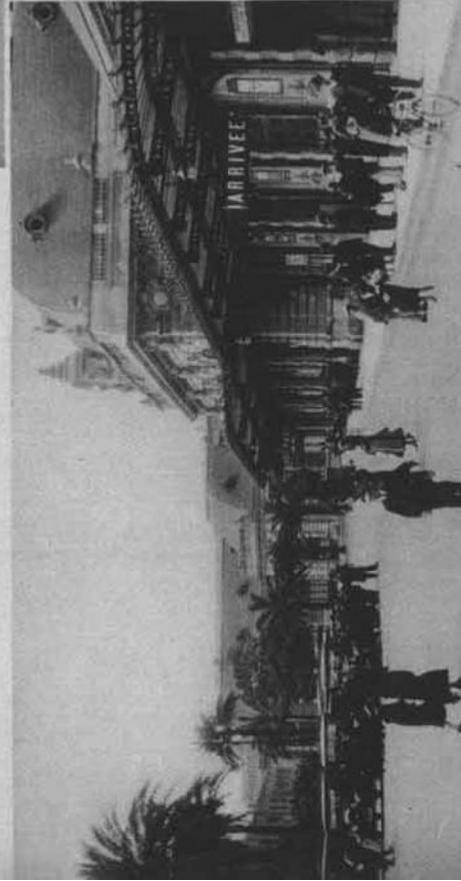
Et à tous ces ouvrages d'art  
ne convient-il pas d'ajouter  
les bâtiments des gares,  
ces havres modernes des

# Voyageurs

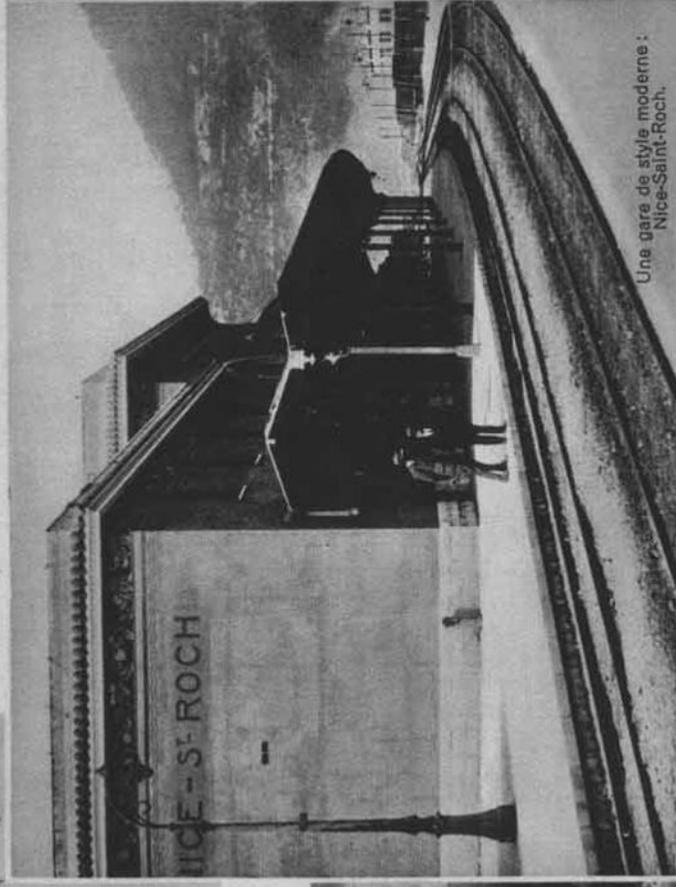
Une gare, d'un très beau  
style ancien : Montpellier.



Gares à colonnades de style ancien,  
gares riches, aux ornements fouillés,  
gares modernes enfin... à la noble  
sobriété de lignes droites, toutes  
les belles et innombrables gares  
qui abritent les foules de la clientèle.



Ci-dessus, une gare universellement  
connue : Nice-Ville.



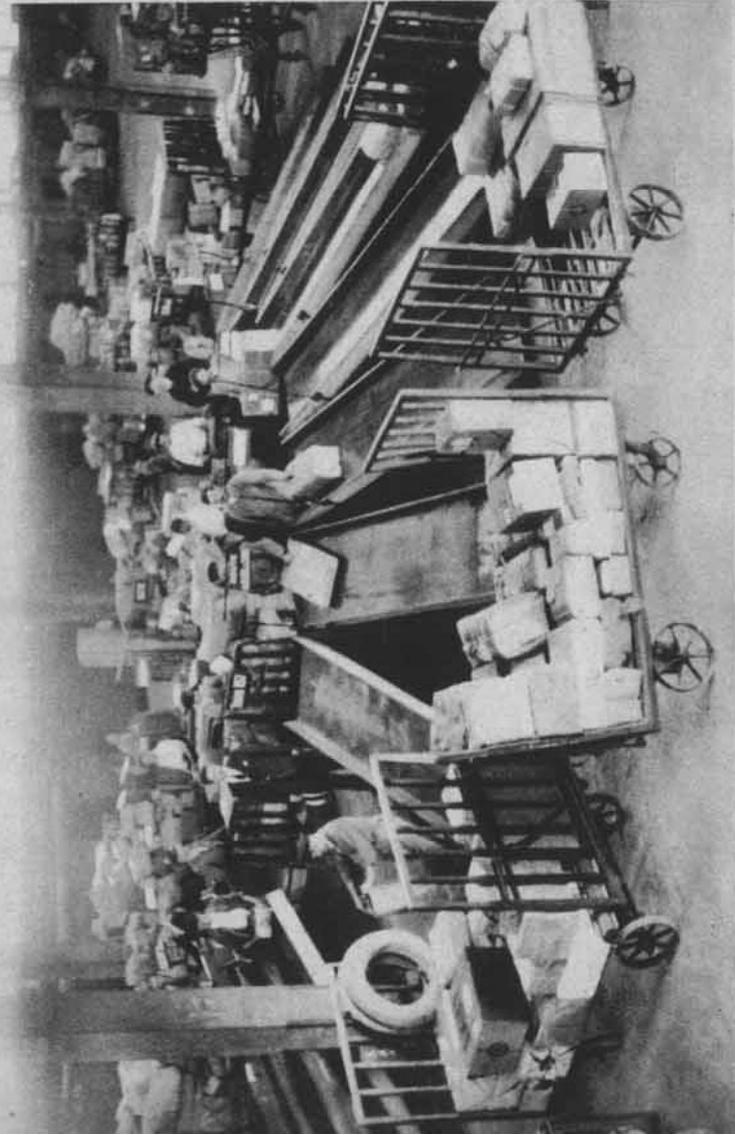
Une gare de style moderne :  
Nice-Saint-Roch.





Mais les clients du chemin de fer, ce ne sont pas seulement les voyageurs, ce sont encore et surtout les

# Marchandises



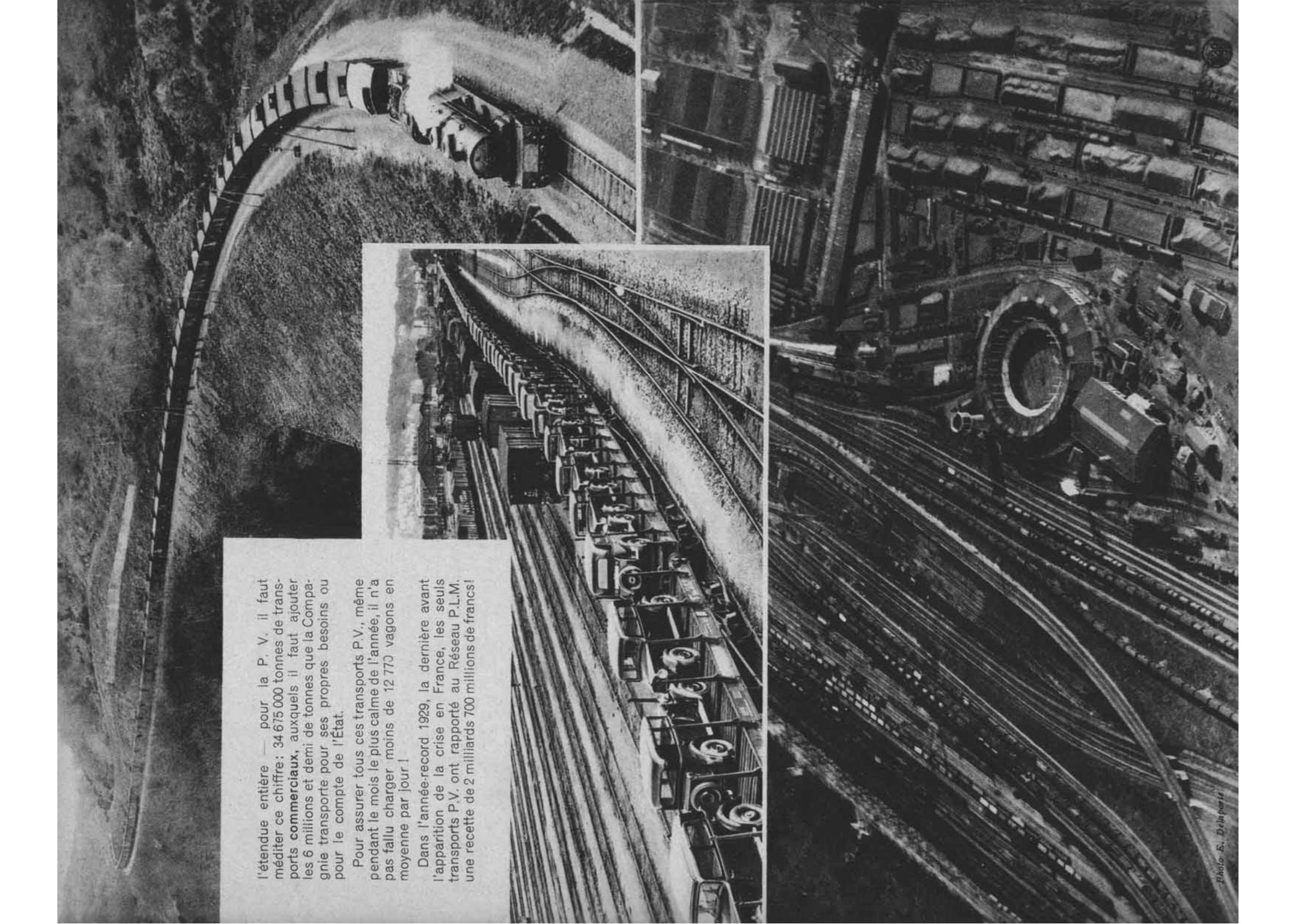
G.V., Messageries, P.V. sur tout, constituent une masse de transports dont on a difficilement idée sans quelques chiffres.

En 1932, exercice dont les résultats sont pourtant très inférieurs à ceux des exercices précédents, le Réseau P.L.M. a effectué les transports suivants :

— pour la **Grande Vitesse**, Messageries et Colis postaux, tonnage total de 1 142 500 tonnes;

— pour la **Petite Vitesse** — dont la circulation s'élabore dans ces immenses chantiers de triage dont seul l'avion permet d'embrasser



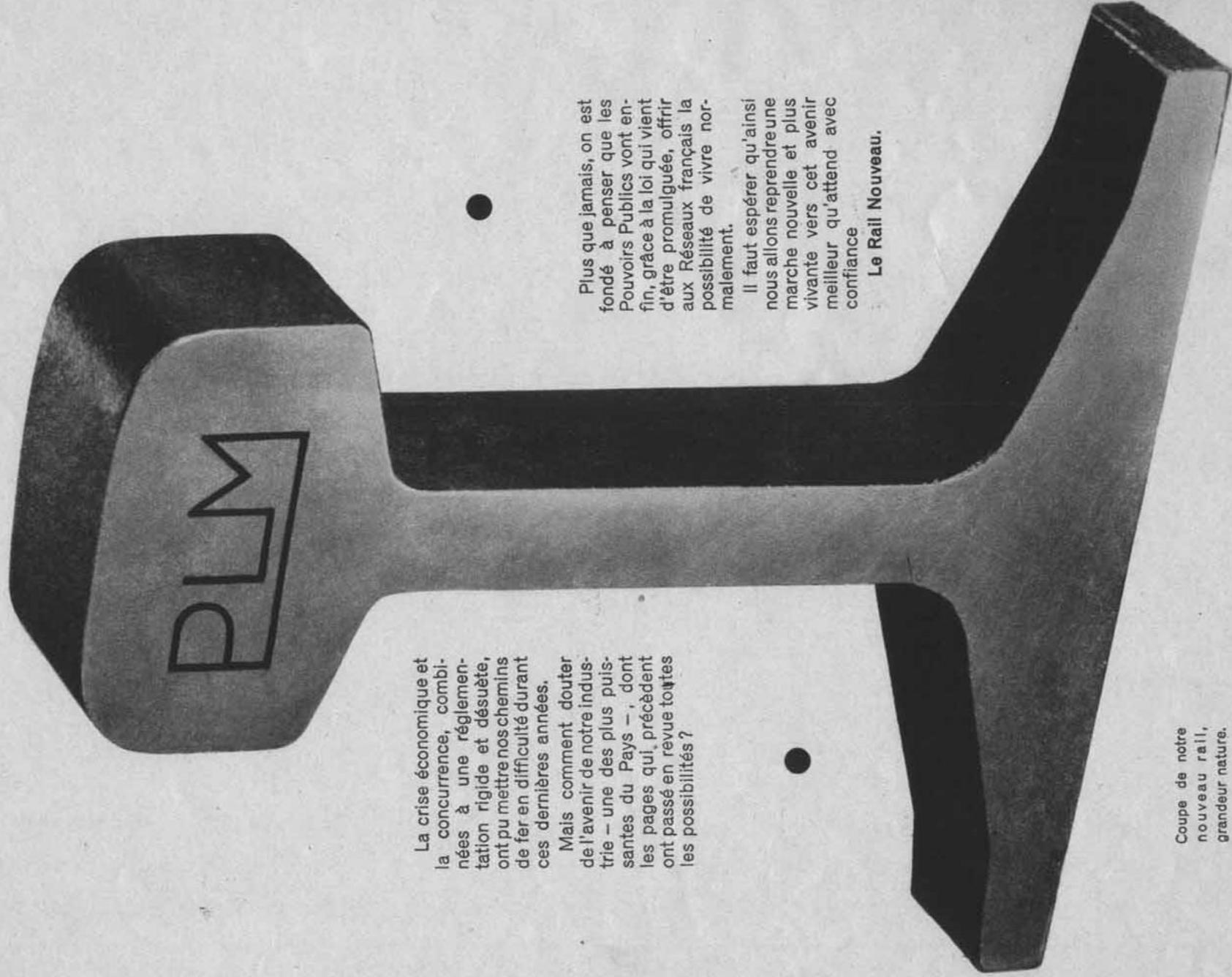


l'étendue entière — pour la P. V. il faut méditer ce chiffre: 34 675 000 tonnes de transports **commerciaux**, auxquels il faut ajouter les 6 millions et demi de tonnes que la Compagnie transporte pour ses propres besoins ou pour le compte de l'État.

Pour assurer tous ces transports P.V., même pendant le mois le plus calme de l'année, il n'a pas fallu charger moins de 12 770 wagons en moyenne par jour!

Dans l'année-record 1929, la dernière avant l'apparition de la crise en France, les seuls transports P.V. ont rapporté au Réseau P.L.M. une recette de 2 milliards 700 millions de francs!

# CONCLUSION.



La crise économique et la concurrence, combinées à une réglementation rigide et désuète, ont pu mettre nos chemins de fer en difficulté durant ces dernières années.

Mais comment douter de l'avenir de notre industrie - une des plus puissantes du Pays -, dont les pages qui précèdent ont passé en revue toutes les possibilités ?

Plus que jamais, on est fondé à penser que les Pouvoirs Publics vont enfin, grâce à la loi qui vient d'être promulguée, offrir aux Réseaux français la possibilité de vivre normalement.

Il faut espérer qu'ainsi nous allons reprendre une marche nouvelle et plus vivante vers cet avenir meilleur qu'attend avec confiance

**Le Rail Nouveau.**

Coupe de notre nouveau rail, grandeur nature.



**vous offre gratuitement**

son superbe catalogue " MONTRES " N° 32.36  
500 Modèles pour Dames et Messieurs et ses  
Albums "Pendulerie" et "Bijouterie-Orfèvrerie" ,  
avec des prix très avantageux

Grandes facilités de  
paiement au per-  
sonnel des chemins  
de fer.



**PRINCIPAUX ORDRES DE SERVICE, INSTRUCTIONS ET CIRCULAIRES PARUS  
du 15 juin au 14 août 1933**

**DOCUMENTS ÉMANANT DE LA DIRECTION**

17 juillet 1933	Ordre de Service n° 16 (1933)	} Lignes ou sections de lignes qui doivent être considérées comme " complètement équipées " pour la répétition sur les machines des signaux en position de fermeture. Disques rouges situés sur une ligne non équipée et protégeant une bifurcation, qui sont munis de crocodiles et franchis uniquement par des machines équipées pour la répétition des signaux en position de fermeture.
20 juillet 1933	31 <sup>e</sup> Annexe à l'Ordre Général n° 14	
20 juillet 1933	Ordre de Service n° 17 (1933)	
20 juillet 1933	Ordre de Service n° 18 (1933)	
9 juin 1933	2 <sup>e</sup> Annexe	} Répétition des signaux sur les machines.

**DOCUMENTS COMMUNS A PLUSIEURS SERVICES**

} à l'Instruction n° 3270  
du T.C. de la Voie; à  
l'Instruction n° 441  
(nouvelle série) du  
Mat. et de la Tract.;  
à la Circulaire n° 5  
(1925) de l'Exploita-  
tion (Service des Gares  
et des Trains).



**EXPEDITIONS DE GRANDE VITESSE  
LES MARCHANDISES REMISES  
A LA GARE DE PARIS P. L. M**

DANS LA MATINÉE  
SONT LE LENDEMAIN MATIN  
A **MARSEILLE**  
AU DÉBUT DE L'APRÈS-MIDI  
A **NICE**

**UTILISEZ  
LES  
COLIS EXPRESS**



**ILS VONT  
AUSSI VITE  
QU'UNE LETTRE**



Les difficultés de l'heure présente

diminuent le nombre de vos lectures.

La rapidité des communications

et l'interdépendance chaque année plus étroite des événements étendent le champ de votre curiosité.

**ASSUREZ-VOUS**

le service régulier de la

REVUE D'INFORMATIONS INTERNATIONALES

## LE MOIS

Synthèse de l'activité mondiale

qui, tous les trente jours, publie un résumé clair, précis et rigoureusement impartial des événements de tous ordres survenus dans le monde entier.

Chaque volume (320 pages illustrées pour 15 francs) comprend six parties: la *Politique*, l'*Économie*, la *Vie sociale*, les *Lettres* et le *Théâtre*, les *Arts*, les *Sciences*

**CONDITIONS SPÉCIALES**

aux lecteurs du *Bulletin P.L.M.*

Abonnement d'un an payable mensuellement à raison de

**12 fr. 50**

en utilisant le chèque postal encarté dans chaque volume.

Écrite à **MAULDE & RENOU**, imprimeurs-éditeurs  
144, rue de Rivoli, PARIS-1<sup>er</sup>

Envoi d'un spécimen contre 5 francs en timbres-poste.

**TOUTES VOS AMIES  
ADMIRERONT**  
*les avantages de  
votre cuisinière*



Elles seront surprises de constater qu'une cuisinière électrique évite d'arroser les rôtis et qu'elle les fait bien plus juteux; qu'elle réussit infailliblement les grillades; qu'elle ne dégage ni fumée, ni odeur, ni vapeur, ni chaleur incommode; qu'en outre elle est sensiblement plus économique!

**SALLES DE DÉMONSTRATIONS**  
173, Boulevard Haussmann  
(angle Faubourg Saint-Honoré)



# ALSTHOM

38, AVENUE KLEBER, PARIS (16<sup>e</sup>) TEL. PASSY 00-90 à 99.

17 juillet 1933

Ordre de Service

n° 21 (1933) de l'Exploitation; n° 1498 du Mat. et Tract.; n° 3355 du T. C. de la Voie.

16 août 1933

1<sup>re</sup> Annexe

à l'Ordre de Service n° 26 (1926) de l'Exploitation; n° 1373 du Mat. et de la Tract.; n° 3279 du T. C. de la Voie.

19 juin 1933

8<sup>e</sup> Annexe

19 juin 1933

Circulaire n° 58 (1933), (Application des Tarifs)

1<sup>er</sup> juillet 1933

Circulaire n° 4 (1933), (Gares et Trains)

6 juillet 1933

2<sup>o</sup> Rectificatif à la Note 103 P. du 1<sup>er</sup> mai 1933

19 juillet 1933

Circulaire n° 70 (1933), (Application des Tarifs)

20 juillet 1933

1<sup>re</sup> Annexe à la Circulaire n° 18 (1933) (Application des Tarifs)

21 juillet 1933

Instruction n° 154 (nouvelle série)

28 juillet 1933

Instruction n° 153 (nouvelle série)

Août 1933

Bulletin rectific. n° 3 à l'O. S. n° 1493 du 14 Novembre 1932

31 décembre 1932

(Publiée le 10 août 1933.)

Note. - Circulaire n° 6

Instructions relatives au signalement obligatoire des trains facultatifs et spéciaux sur certaines lignes ou sections de lignes

Instructions relatives au détournement des trains en cas d'interception des lignes.

### DOCUMENTS ÉMANANT DU SERVICE DE L'EXPLOITATION

à l'Instruction Générale pour la bonne exécution des Transports et le règlement des litiges et réclamations, Voyageurs et Bagages. — Publication d'un nouveau tarif V. n° 8-108.

Services automobiles : factage, camionnage, réexpédition, domicile rural, bagages à domicile.

Restrictions (1933-1934) pour l'admission dans les trains des agents et de leur famille, porteurs de titres de circulation. Grande et Petite Vitesse. — Mise en vigueur de nouveaux tarifs G.V. et P.V. n° 1-101.

Grande et Petite Vitesse. — Abaissement, pour les parcours des wagons à vide, des minima de perception prévus au tarif spécial dit "au wagon-kilomètre".

### DOCUMENTS ÉMANANT DU SERVICE DU MATÉRIEL ET DE LA TRACTION

Primes des conducteurs d'autorails.

Primes des conducteurs-électriciens, élèves-conducteurs-électriciens et aides-conducteurs-électriciens de la ligne de Saint-Gervais-les-Bains-Le Fayet à Vallorcine.

Prix à appliquer aux vieilles matières. Matières et objets sans emplois versés à la Division des Magasins.

Fournitures d'eau, de gaz, d'électricité et de chauffage.

# CAOUTCHOUC - INDUSTRIEL PNEUS HUTCHINSON VÉLO MOTO

## DOCUMENTS ÉMANANT DU SERVICE DE LA VOIE

- 22 mai 1933 1<sup>re</sup> Annexe à l'Instruction T.C. n° 3163  
 29 mai 1933 Note n° 3130 du T.C.  
 29 mai 1933 1<sup>re</sup> Annexe à l'Instruction V-667  
 19 juin 1933 Note n° 3335 du T.C. (4<sup>e</sup> Ann., édition de mars 1932)  
 20 juin 1933 1<sup>re</sup> Annexe à l'Instruction V-697 (édition de mai 1932)  
 21 juin 1933 Note n° 2991 du T.C. (1<sup>re</sup> Ann., édition du 18 avril 1895)  
 30 juin 1933 1<sup>re</sup> Ann. à l'Instruction V-670

Clauses et conditions générales imposées aux entrepreneurs du Service de la Voie.  
 Prix du mètre courant de voies neuves à porter dans les estimations.

Compatibilité des liquidations d'installations supprimées. Modification. — Congés et autorisations d'absence.

Modification. — Assermentation des Agents et Instructions pour les Agents assermentés.

Modification. — Instruction relative aux travaux neufs, ou d'entretien des lignes télégraphiques ou téléphoniques exécutés par l'Administration des Télégraphes sur les dépendances du chemin de fer.

Paiement et règlement des travaux et fournitures.

## DISTINCTIONS HONORIFIQUES DIVERSES

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

**PALMES ACADÉMIQUES.** — Ont été nommés **Officiers d'Académie** : MM. GERVOIS Eugène, Instituteur principal, chargé de la direction des Écoles P.L.M. de Laroche ; VINAY Jules, Chef de groupe à Lyon-Centre.

**MÉRITE AGRICOLE.** — A été nommé au grade de **Chevalier** : M. VINCENT Marie, Chef de gare à Carpentras.

**ORDRE DU DRAGON D'ANNAM.** — A été nommé

**Chevalier** : M. CASTANIER Auguste, Chef de bureau à Paris (6<sup>e</sup> Division).

**ORDRE DE L'ÉTOILE D'ANJOUAN.** — A été nommé **Chevalier** : M. PICARD André, Contrôleur technique à Paris (6<sup>e</sup> Division).

**ORDRE DE LA MAISON D'ORANGE.** — A été nommé **Chevalier de 1<sup>re</sup> classe** : TALAGRAND Marius, Commis de 1<sup>re</sup> classe à Orange.



**Sous toutes leurs formes**

vous trouverez à votre coopérative les délicieuses et économiques pâtes "La Lune" (macaronis, vermicelles, coquillettes, nouilles et pâtes à potage). Pensez à leurs superbes cadeaux et demandez bien au gérant les pâtes "La Lune" de

**Bozon-Verduraz**

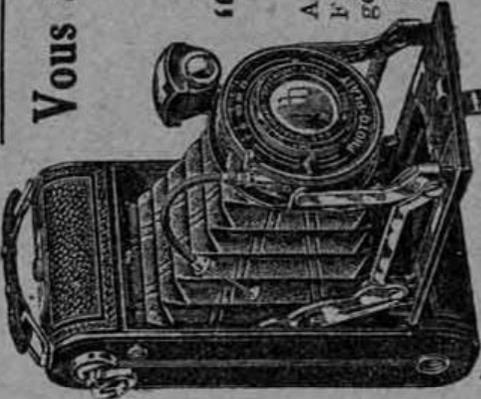


**IBBS**

**avon**

pour la **barbe**

"Se raser devient un plaisir"



**Vous aurez 50 Frs pour**

**LE "VOLTEX"**

6×9%

Anastigmat "SPLENDOR"  
 f: 4,5 - obtur. 1/100 se chargeant en plein jour avec des pellicules de 8 poses de n'importe quelle marque.

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

**Nouveauté.** — Pellicules 8 poses, ultra-rapides, "HÉLIOCHROME" 4×6 1/2 6×9 6 1/2 × 11 1.400<sup>e</sup> H & D franco **4.95 5.50 6.95**

Prix: 250 frs

Appareils garantis 2 ans - chez

**PHOTO-PLAIT**

**37-39, rue Lafayette, PARIS-Opéra**

Le Catalogue général 1933 est adressé gratis. Tous ceux qui désirent faire de la Photo ont intérêt à le demander.

EXQUIS DÉJEUNER

# PHOSCAO

PUISSANT RECONSTITUANT

A. DARDANNE et FILS

Docteurs en Pharmacie

1, Rue François-I<sup>er</sup>, PARIS (8<sup>e</sup>)

N'OUBLIEZ PAS QUE... DANS LES

# COOPÉRATIVES P.L.M.

VOUS TROUVEREZ :

DES PRODUITS DE PREMIER CHOIX  
LES MEILLEURES MARQUES  
A DES PRIX TRÈS AVANTAGEUX

DEMANDEZ SES PRODUITS EN EXCLUSIVITÉ

MAGASIN FÉDÉRAL COOPÉRATIF DES COOPÉRATIVES  
P. L. M., Est et diverses

## AVANCEMENTS EN GRADE (1)

Suivant décision du Conseil d'Administration en date du 21 juillet 1933, ont été nommés ou promus :

### EXPLOITATION

**Service Central.** — Contrôleur du Service Central de l'Exploitation : M. *Gonnel* Louis.

Contrôleur technique principal : M. *Lançon* Arsène.

Contrôleur technique : MM. *Nicot* Jean ; à Lyon, *Piron* Maurice (Paris).

Employé principal : M. *Bonny* Jean.

Employée principale : Mlles *Larive* Alice ; *Raynal* Elisa ; *Hauvet* Louise.

Employé : MM. *Plancheton* Paul ; *Tailandier* Yves ; *Woessner* Jacques (Audincourt).

Employée : Mlle *Bossu* Jeanne.

Expéditionnaire : M. *Bouchon* Jean-Marie (Noirétable).

**Services régionaux.** — Chef de gare de 2<sup>e</sup> classe : à Montbéliard, M. *Baudier* Emile (Besançon-Viotte).

Chef de gare de 3<sup>e</sup> classe : à Châtillon-sur-Seine, M. *Bé* Antoine (Avignon).

Rédacteur principal : à Clermont-Ferrand-Centre, M. *Meyer* Lucien (Nîmes-Centre).

Contrôleur technique : à Lyon-Centre, M. *Chapital* Florimond (Joigny).

Chef de bureau de gare de 1<sup>re</sup> classe : à Besançon-Viotte, M. *Duffayet* René (Moulins).

Chef de gare de 4<sup>e</sup> classe : à Voujaucourt, M. *Romary* Auguste (Coulanges-sur-Yonne).

Contrôleur des trains : à Dijon, M. *Gouttequillet* Claude (Bellegarde-Ain).

Employé principal : à Lyon-Centre, M. *Perrad* Victor ; à Marseille-Centre, M. *Ortolan* Gabriel ; à Nîmes-Centre, MM. *Auméras* François ; *Peuler* Marcel (Valence-Centre).

Contrôleur technique adjoint : à Toulon, M. *Phéline* Emile (Clermont-Ferrand).

Sous-chef de bureau de gare : à Saint-Etienne-le-Clapier, M. *Rispal* Joseph (Lyon-Guillotière).

Employé : à Paris-Centre, M. *Pédard* François (Clermont-Ferrand-Centre) ; à Valence-Centre, MM. *Passas* Jean ; *Tritaire* Emile ; à Marseille-Centre, M. *Maximin* Emile.

Employée : à Nîmes-Centre : Mlle *Fosse* Marcelle.

Facteur-chef : à Arvant, M. *Pradon* Léopold.

Commis principal : à Lyon-Perrache, M. *Alexandre* François.

Chef de gare de 5<sup>e</sup> classe : à Malain, M. *Aprato* Emile (Poinçon) ; au Breuil-sur-Couze, M. *Giard* Joseph (Bessay).

Contrôleur adjoint des trains : à Bellegarde (Ain), M. *Deleuze* Louis (Avignon).

Chef de manutention principal : à Lyon-Vaise, M. *Descroix* Claude.

Chef de gare de 6<sup>e</sup> classe : à Poinçon, M. *Mary* Auguste (Mantoché) ; à Bessey, M. *Poteaux* Maurice (Arvant).

Commis de 1<sup>re</sup> classe : à Paris, M. *Court* Paul (Sens) ; à Arvant, M. *Louveton* Gilbert (St-Germain-des-Fossés).

Chef de manutention : à Lyon-Vaise, M. *Flachet* Aimé.

Chef lampiste : à Nevers, M. *Deschanel* Henri (Lunel).

Chef aiguilleur : à Clermont-Ferrand, M. *Chadrin* André ; à Tarascon, M. *Chabvet* Henri ; à Ambérieu, M. *Dananchet* Aimé.

Commis de 2<sup>e</sup> classe : à Sens, M. *Poulaud*, Germain ; à Genève-Cornavin, M. *Finet* Louis.

Commise de 2<sup>e</sup> classe : à Marseille-Saint-Charles, Mme *Vachier* Marie ; Mlle *Arnaut* Marguerite.

Facteur-enregistreur : à Ponthierry-Pringy, M. *Petit* Eugène (Boutigny) ; à Genélard, M. *Eridan* Arthur (Meynes) ; à l'Hôpital (Loire), M. *Laverne* Séraphin (Sathonay-Rillieux) ; à Oullins, M. *Rasclé* François ; à Chabreloche, M. *Voisin* Claudius (Arland).

Chef de train : à Chagny, M. *Morain* Maurice (Dijon) ; à Dijon, MM. *Cornefert* Louis ; *Duvault* Jean ; *Guérino*

(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.

# CHEVILLE RAWL EN FIBRE

pour fixer "à l'aide d'une vis à bois ordinaire" tous objets dans tous matériaux : plâtre, brique, pierre, ciment, métal, marbre, faïence, etc.

en vente  
Quincailliers, Grands Magasins, Coopératives, etc...

Vente en gros : CH. REVEL, 83, rue de Vienne, LYON

ARQUEBUSE ELIXIR LIQUEUR  
**BON-SECOURS**

Exigez les Produits dans les Magasins des Coopératives P.-L.-M.

Léon; Dubois Paul; Lebeau Armand; à Dôle, M. Montenoise Auguste; à Gray, M. Bergeret Louis; à Montbéliard, M. Bole Joseph (Besançon); à Morteau, M. Méraux Jean; à Clermont-Ferrand, M. Aujames Jacques (Moullins); à Avignon, M. Charmasson Alphonse; à Marseille-Saint-Charles, MM. Decome Albert (Aix-en-Provence); Diébolt Raymond (Aubagne); Moreau Emile; Mozziconacci Joseph; Réveillac Eugène; à Ambérieu, M. Nageotte Charles.

### MATÉRIEL ET TRACTION

**Service Central.** — Chef de groupe : M. Brégeon Eugène.  
Employé principal : M. Gentot André.  
Employé : M. Chabin Victor.  
Aide-Contrôleur technique : à Marseille, M. Andrieu Abel (Arles).

### MATÉRIEL

**Services régionaux.** — Sous-Chef d'entretien, à Oullins, M. Moreau Pierre (Lyon).  
Contremaître 1<sup>re</sup> catégorie : à Marseille, M. Mallaroni Victor.  
Employé : à Oullins, M. Imbert Victor (Arles).  
Distributeur : à Oullins, M. Dalaison Emile (Lyon).

### APPROVISIONNEMENTS

Employé : à Paris, M. Dez Philippe (Bercy-Rapée); M. Saurier Charles (Dijon-Perrigny).  
Chef distributeur : à Lyon, M. Revol Raphaël (Fontcouverte).  
Distributeur : à Bercy-Rapée, M. Bouveret Félicien (Villeneuve-St-Georges); à Villeneuve-Prairie, M. Moulin François (Villeneuve-St-Georges).

### TRACTION

**Services régionaux.** — Sous-Chef de dépôt de 1<sup>re</sup> catégorie : aux Laumes, M. Genet Jean (Marseille).



## La Boisson Familiale

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

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



avec Gardo-boue, Roue libre et Frein, depuis  
Avec pneu ballon : 245 fr.

Fourneaux : 295. Voitures d'enfant 159.  
Fusil à partir de 220. Machine à coudre 625.  
Garantis 5 ans — Catalogue franco

**Manufrère des Cycles BALLIS** 12, rue du Onze-Novembre  
SAINT-ETIENNE  
SUCCURSALE A PARIS : 9 bis, boulevard des Filles-du-Calvaire

160 fr.

Chef-mécanicien : aux Laumes, M. Ja-  
velle Stéphane (Saint-Etienne).  
Mécanicien de route : à Paris, MM. Bony  
Roger, Chevreuil André; à Villeneuve,  
M. Sergent André (Montargis); à Cor-  
beil, M. Chapet Marcel; à Lyon-  
Mouche, M. Crozier Jean; à Roanne,  
MM. Veillas Pierre (Tarare), Marmet  
Jean, Jumeau Auguste; à Langeac,  
M. Fromenteau Antoine; à Cavaillon,  
M. Michel Denis; à Pertuis, M. Lau-  
gier Charles; à Aix, M. Mauré Fernand.

### VOIE

**Service Central.** — Employé : M. Gelin  
Joseph.

**Services régionaux.** — Chef de dis-  
trict principal : à Firminy, M. Ollivier  
Raphaël (Cannes).

Chef de district de 1<sup>re</sup> classe : à Bourg,  
M. Mermel Louis; à Louhans, M. Di-  
bois Georges; à Montbrison, M. Roche  
Raymond (Oullins).  
Chef de groupe : à Dijon, M. Perrier  
Jean (Valence).  
Employé principal : à Valence, M. Treille  
Marius.

Employé : à Besançon-Mouillere, M. Feu-  
vrier Emile; à Lyon, M. Gaillard René.  
Aide-surveillant technique : à Lyon,  
M. Boulet Joseph.

Chef de canton principal : à Frasnac,  
M. Jouille Léon.  
Surveillant principal de travaux : à Lyon-  
Guillotière, M. Linossier Hippolyte.

### RÉSEAU ALGÉRIEN

**Services généraux.** — Chef du Conten-  
tieux : M. Leccia François.

### EXPLOITATION

**Service Central.** — Sous-chef de bureau  
de 1<sup>re</sup> classe : M. Thomann Gustave;  
M. Roman Bruno.

**Services régionaux.** — Inspecteur divi-  
sionnaire de 1<sup>re</sup> classe : à Alger, M. Sau-  
vet Clément.

Inspecteur de 2<sup>e</sup> classe : à Orléansville,  
M. Garnier Louis (Alger).

Chef de gare de 1<sup>re</sup> classe : à Oran,  
M. Celerier Félix (Alger).

Contrôleur principal des trains : à Alger,  
M. Piatoux Etienne.

Sous-chef de gare de 2<sup>e</sup> classe : à Blida,  
M. Martin Louis.

Contrôleur des trains : à Alger, M. Schen-  
becher Pierre (Moudjebour); à Oran,  
M. Reis Vincent (Tiemcen).

Sous-chef de gare de 3<sup>e</sup> classe : à Blida,  
M. Sire André (Perrégaux).

Chef de gare de 5<sup>e</sup> classe : à Rio-Salado,  
M. Santamarina Antoine (Ben-Chicao).

Sous-chef de gare de 4<sup>e</sup> classe : à Tiemcen,  
M. Balmelli Félix (Djelfa).

Facteur-chef : à Perrégaux, M. Davignon  
Hilaire (Boghari).

Chef de gare de 6<sup>e</sup> classe : à Les Salines  
(Ferry), M. Monso Venancio (Affreville);  
à Zelboun, M. Raynaud Henri  
(Perrégaux).

Intérimaire de 2<sup>e</sup> classe : à Blida, M. Alaux  
Charles (Oran); à Boghari, M. Baudou  
Marcel (El-Affroun).

Facteur-enregistreur : à El-Affroun,  
Delaize Jean (Alger); à Perrégaux,  
M. Zelt François (Boghari); à Blida,  
M. Bloget François (Alger).

Chef de train : à Alger, M. Garcia Gré-  
goire (Oran).

### MATÉRIEL ET TRACTION

**Services régionaux.** — Contremaître  
adjoint : à Alger, M. Buisson Gabriel.  
Employé principal : à Sidi-Bel-Abbès,  
M. Ferrandes Henri.

### VOIE

**Service Central.** — Inspecteur de  
2<sup>e</sup> classe : M. Granjon Albert.

Contrôleur technique adjoint : M. Baus-  
sant Fernand; M. Jaquet Daniel.  
Employé : M. Montenoise Augustin.

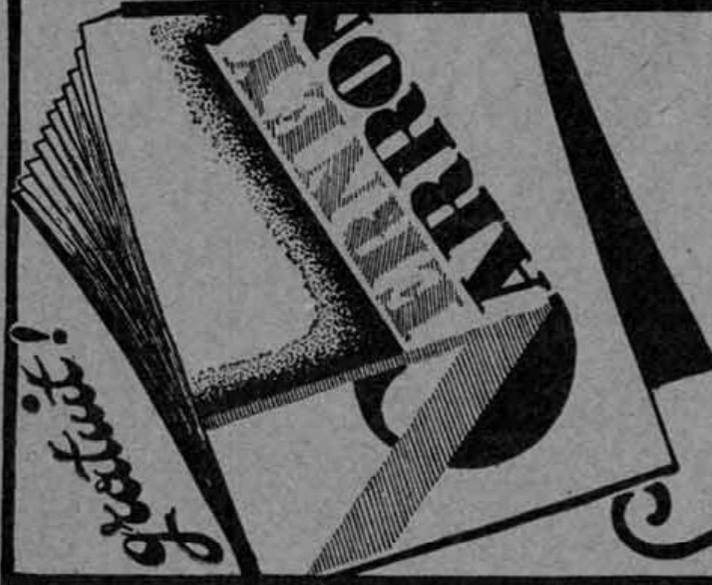
Maison Fondée en 1854

**HUILE D'OLIVE PURE**  
TOUTES EXPÉDITIONS — TOUS EMBALLAGES

**A. MOLINIER**

5, Boulevard Camille-Flammarion - MARSEILLE

**LESSIVE PHENIX**



# LA PÊCHE

VERNEY-CARRON inaugure cette année un rayon d'articles de pêche.

Dans le nouveau catalogue 1933 Chasse et Pêche N° 23 vous trouverez une sélection de bons engins pour toutes les pêches à la ligne.

Demandez dès aujourd'hui le superbe catalogue qui vous sera envoyé gratis, franco et sans engagement, sur simple demande adressée à

STÉTIENNE 17, Cours Fauriel  
PARIS 37, Rue Vivienne  
LYON 8, Rue des Archers

Les aromes

VERNEY-CARRON



## CHEMINOTS

Faites votre Vin ou votre Cidre vous-mêmes avec le

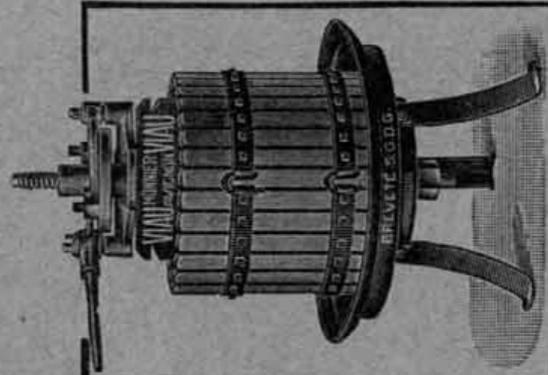
## PRESSOIR VITIS

Breveté S.G.D.G.

Vous réaliserez des Bénéfices.

## Ch. MONNIER

Ingénieur-Constructeur (A.M.)  
146, Rue Carreterie  
AVIGNON



## Les Trois Amis de la Maison

POUR VOTRE CUISINE la "Végétaline"

POUR VOTRE TABLE l'huile "Dulcine"

POUR VOTRE LINGE le savon "La Tour"

## TOUTMAIN

LE GRAND COUTURIER  
DES CHAMPS-ÉLYSÉES

26, Avenue des Champs-Élysées, PARIS

Seul Créateur de la Robe Haute-Couture à 150 Fys

**Robes - Tailleurs - Manteaux - Ensembles - Imperméables**  
Édité un nouvel Album de luxe et de la Mode, tirage limité, et adressé gratuitement aux lecteurs du Bulletin P. L. M.

Se faire inscrire dès maintenant pour être certain de le recevoir.

## AVANCEMENTS EN GRADE (1)

(Suite)

Suivant décision du Conseil d'Administration en date du 18 Août 1933, ont été nommés ou promus :

### SERVICE MÉDICAL

Expéditionnaire : M. Gangnery Gaston.

### EXPLOITATION

**Service Central.** — Contrôleur technique adjoint : à Saint-Etienne, M. Chauvin François (Marseille).  
Employé principal : à Paris, MM. Henry Georges; Rafin Jean.  
Aide-Contrôleur technique : à Marseille, M. Blanc-Garin Arsène (Saint-Etienne-Châteaureux).

Brigadier-Chef des Garçons de Bureau : à Paris, M. Grayot Vincent.

**Services régionaux.** — Chef de Gare de 1<sup>re</sup> classe (adjoint) : à Villeneuve-Saint-Georges-Triage, M. Renault Alphonse (Rive-de-Gier).

Chef de Gare de 2<sup>e</sup> Classe : à Paray-le-Monial, M. Jeannot Paul (Grand-Croix); à Rive-de-Cier, M. Richard Claude (Sathonay-Rillieux).

Chef de Gare de 3<sup>e</sup> Classe : à Avallon, M. Guillon Jean (Pouilly-sur-Loire); à Sathonay-Rillieux, M. Lagrost Jean (Lyon-Vaise); à Grand-Croix, M. Goudet Fulcrand (Ponthierry-Pringy).

Chef de Groupe : à Clermont-Ferrand-Centre, M. Péterlé Jules (Nevers-Centre).

Sous-Chef de Gare de 1<sup>re</sup> Classe : à Paris, M. Argoud Marius. (Suite page LXV.)

(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.

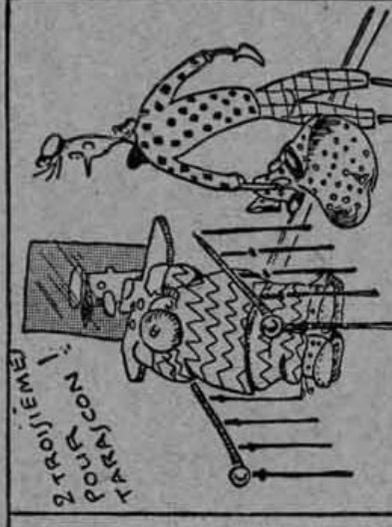
# LES MEMORABLES VOYAGES DE BOGY ET TAMPOM



L'ARGENT FILE VITE...  
EN FAISANT DE BRIKETT  
UN BAGAGE A  
MAIN, DEUX  
BILLETS SUFFIRONT



OH ! HISSE



TROP LEMME  
POUR PARASCAN !



PRENEZ DONC LA  
PEINE D'ENTRER  
CLIENTS... POIS... !  
ACCES AUX QUAIS !  
ET BON VOYAGE !



NE BOUGE PLUS  
BRIKETT !



ENCORE  
UN



DEUX, TROIS



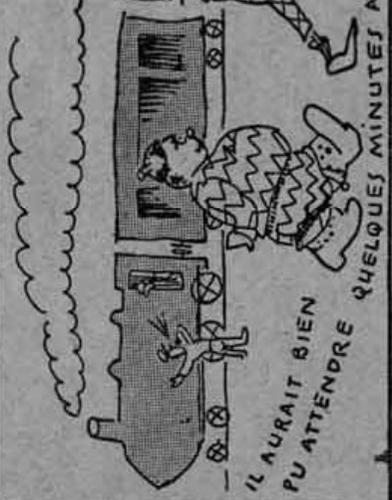
QUATRE  
CING...  
C'EST LA RENTREE



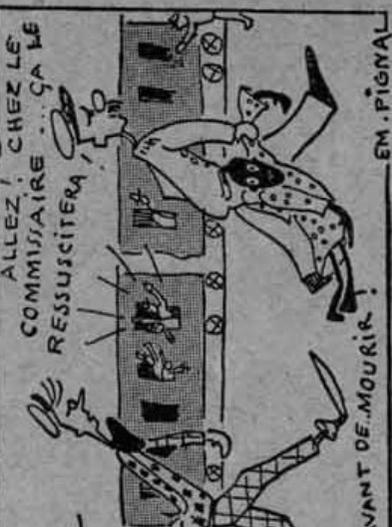
SIX... C'EST LE  
CONTROLEUR...  
ET TRÈS POLI  
M'P ! FOI'



MACACHE RESTER...  
LI BRIKETT MORT



IL LAURAIT BIEN  
PU ATTENDRE



ALLEZ ! CHEZ LE  
COMMISSAIRE...  
GA LE  
RESSUSCITERA

EM. PIGNAL

## CHOCOLAT LANVIN

Le bon chocolat français

Ses images,  
ses cadeaux

Le réclamer dans les  
Coopératives P. L. M.

Nuits-sous-Ravnières; Mlle DURAND Solange (fille d'agent) à Clermont-Ferrand; M. FALQUE Gaston à Chambéry; Mlle FRAISSE Yvonne (fille d'agent) à Montchanin; M. GIRAUD à Saint-Etienne; Mlle GOUDARD Marie-Louise à Chalon-sur-Saône; MM. GOYARD Michel (fils d'agent) à Ambérieu; GROS Georges (fils d'agent) à La Rixouse-Villard; HANISE Raymond (fils d'agent) à Villeneuve-Saint-Georges; JANTON (fils d'agent) à Ambérieu; Mlle JAUBERT Marcelle (fille d'agent) au Chêne; MM. LI-GER Jacques (fils d'agent) à Gilly-sur-Loire; MARCELLIN à Maisons-Alfort; Mme MARIOTTE Jeanne (femme d'agent) à Saint-Claude; M. MAUSSERVEY Emile à Monthéillard; Mlle MERIT Fédéricienne (fille d'agent) à Oullins; Mme METAYER Raymonde à Paris.

## MARSEILLE - PARIS

Maison Fondée en 1835

Habillement pour Administrations  
**Hubert de Vautier & Fils**

Fournisseurs de la Cie P. L. M.

# RADIO-ST-LAZARE

Téléphone :  
Europe 61-10

3, Rue de Rome, PARIS (8<sup>e</sup>)

Métro :  
St-Lazare

## SOLDES

### PIÈCES DÉTACHÉES

Accumulateurs 4 volts 20 A.H.	net	29 »
— 30 A.H.	net	36 »
— 40 A.H.	net	44 »
— 80	net	75 »
— 120	net	106 »
Chargeur cupoxyde 4 volts 250 ma	net	44 »
— 500 ma	net	77 »
Chargeur 4-120 volts avec valve	net	128 »
Alimentation totale au cupoxyde 120 volts 40 ma 4 volts	net	340 »
— 500 millis	net	179 »
Tension plaque cupoxyde 40-80-120 volts 40 millis.	net	77 »
Dynamique excitation 110 volts 2500 ohms	net	140 »
— alternatif	net	225 »
— val. 500 fr.	net	120 »
— Brunet W 2 2500 ohms.	net	149 »
— W 3	net	265 »
— à aimant permanent	net	145 »
— à aimant permanent R.S.	net	92 »
Excitation dynamique avec valve	net	10 »
Cadran Gress démultiplicateur	net	13 »
— lumineux.	net	5 90
Rhéostat Gress porcelaine toutes valeurs	net	7 25 à 9 40
— Wireless toutes valeurs	net	10 50
— Tangential toutes valeurs	net	7 95
Potentiomètre J.D. p.m.	net	7 »
Rhéostat J.D. p.m. toutes valeurs	net	29 »
Condensateur variable 0.5/1000 démultiplié.	net	31 »
— 0.75/1000	net	5 90
Cadran pour condensateurs démultipliés.	net	6 50
— démultiplicateur Gravillon	net	79 »
Bloc condensateur 2x0.5/1000	net	83 »
— 2x0.75/1000.	net	

Diviseur de tension carbone. net 7.50  
Stock considérable de lampes réception et divers soldés à plus de 50%.

### POSTES SECTEURS

Poste-secteur Midget 3 lampes, 1 valve Philips, H.P. électrodynamique, ébénisterie noyer de luxe.	net	2.200 fr.
Poste-secteur combiné 1 H.F. écran, 1 dét. écran, 1 pentode, 1 valve Philips, H.P. dynamique de grande qualité.	net	2.400 fr.
Poste-secteur Midget 4 lampes, 1 valve, 2 H.F. pentode, 1 dét. pentode, 1 pentode B.F., 1 valve, tous secteurs, 50 périodes, dynamique de grande marque.	net	2.600 fr.
Poste-secteur super 6 lampes, 1 valve, équipé avec pentodes 57-58 américaines, haut-parleur dynamique Rolla.	net	2.700 fr.
Poste-secteur 7 lampes, 1 valve, américaines, anti-fading, dynamique grande marque, complet en ordre de marche.	net	2.800 fr.
Poste-secteur 6 lampes, super-américain, toutes ondes 12 à 2000 mètres, dynamique Rolla.	net	3.300 fr.
Poste super-inductance 5 lampes, 1 valve, grande marque, complet en ordre de marche.	net	3.800 fr.
Radio-phonos combinés Midget 7 lampes, super anti-fading, moteur Diehl, pick-up Webster.	net	4.000 fr.
Meuble Radio-phonos noyer verni luxe, même chassis que ci-dessus, grand dynamique, 6 watts.	net	5.200 fr.

MM. MICHEA Henry à Montélimar; MICHEL René à Paris; Mines MILLOT (femme d'agent) à Lyon-Mouche; MONTAGNON (femme d'agent) à Saint-Etienne; MORAND Clémence (femme d'agent) à Saint-Jean-d-a-Vignes; NICOLAS Henri (femme d'agent) à Mâcon; M. PERINI Jean à Maisons-Alfort; Mlle PLANUS Annie (fille d'agent) à Lyon-Perrache-1; Mlle PROTAT (fil es de retraite) à Lyon-Bronnetaux; M. REICH. RD Henri (fils d'agent) à Bellegarde; Mlle RIGAL Marcelle (fille d'agent) à Annemasse; M. ROMARIE Henri à Nevers; Mlles SAUVAN Raymonde (fille d'agent) à Miramas; SOUVIGNET Yvette (fille d'agent) à Oullins; Mme TETE Henri (femme d'agent) à Bourg; MM. THEOLEYRE Albert (fils d'agent) à Clermont-Ferrand; THOMAS Roger à Manduel; VIALLA Joseph à Montpellier; VINCENT (retraité) à Alger.

NOTA. — En raison du grand nombre de réponses qui sont parvenues au BULLETTIN, il n'a été tenu compte que des lettres contenant au moins trois solutions exactes

(Suite des Avancements en grade publiés

page LXII.)

Chef de Bureau de Gare de 2<sup>e</sup> Classe :  
à Moulins, M. Villéray Jean.

Sous-Chef de Gare de 2<sup>e</sup> Classe : à Montchanin, M. Dely Jean.

Chef de Gare de 4<sup>e</sup> Classe : à Courtenay,  
M. Desbrière Barthélemy (Olliergues);  
à Couzon-au-Mont-d'Or, M. Pichollet  
Louis (Civrovs-Canal)

Employé principal : à Nevers-Centre,  
M. Merland Roger; à Marseille-Centre,  
M. Hyvert John.

Caisier de 3<sup>e</sup> Classe : à Roanne, M. Gra-  
nier Laurent (Nîmes P.V.).

Sous-chef de Bureau de Gare : à Perrigny,

M. Aimey Henri (Dijon-Ville) : à Moulins, M. Nury Maurice (Gap).

Sous-Chef de Gare de 3<sup>e</sup> Classe : à Paris,  
M. Chambefort Pierre; à Montchanin,  
M. Clément Louis.

Employé : à Dijon-Centre, M. Denis Claudius (Saint-Etienne-Centre); à Saint-Etienne-Centre M. Mardelaine Edouard.

Commis principal : à Paris, M. Nobillot Louis (Tonnerre); à La Seyne-Tamaris-sur-Mer, M. Abriteu Joseph (Toulon).

Chef de Gare de 5<sup>e</sup> Classe : à Héricy,  
M. Paillard Marcel (Montargis); à Coulanges-sur-Yonne, M. Petit René (Corvol-l'Orgueilleux); à Toucy-Ville, M. Revol Désiré (l'Isle-sur-Serein); à La Pauline-Hyères, M. Trotobas Ernest (Eze).

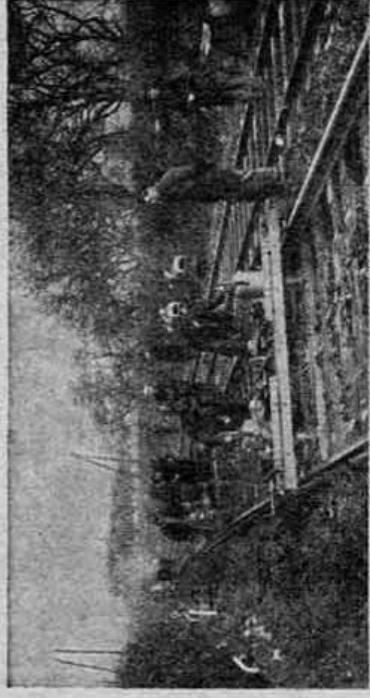
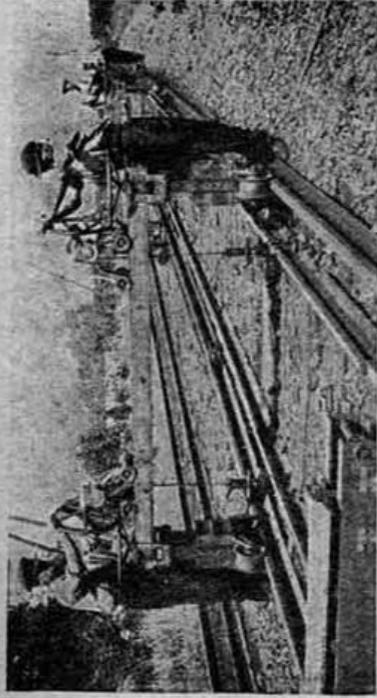


L'Ovomaltine doit ses propriétés galactogènes à l'action fortifiante de l'orge germée (lait), du lait et de l'œuf qu'elle réunit sous l'espèce de substance nutritive pure, prélevée sur la matière fraîche.

Laboratoires Wander, Champigny-s/Marne (Seine).

# OVOMALTINE

DONNE DU LAIT AUX MAMANS



## **SUBSTITUTION DE RAILS**

**LES FILS D'ALBERT COLLET**  
41, rue Cardinet, PARIS

Sous-Chef de Gare de 4<sup>e</sup> Classe : à Ville-neuve-Saint-Georges, M. *Cauthey* Charles (Tonnerre); à Montchanin M. *Chavy* Emile (Le Creusot); à Mouchard, M. *Mougey* Marius (Louhans).

Chef-Aiguilleur principal : à Avignon, M. *Bégot* Maurice.

Chef de Gare de 6<sup>e</sup> Classe : à Fontenoy, M. *Ferlet* Léon (Chemilly-Appoigny); à l'Isle-sur-Serein, M. *Cadiot* Jean-Baptiste (Fourchambault); à Eze, M. *Ardisson* Louis (Peillon-Sainte-Thécle); à Bernis, M. *Lasgoute* Saturnin (Milhaud).

Intérimaire de 2<sup>e</sup> Classe : à Montargis,

M. *Moncelon* Jean (Flogny); à Louhans, M. *Guignier* Raymond (Boujeailles).

Commis de 1<sup>re</sup> Classe : à Dijon-Ville, M. *Gobet* Paul.

Brigadier-Chef des Garçons de Bureau : à Marseille-Centre, M. *Hen* Edouard.

Chef-Aiguilleur : à Avignon, M. *Vuadens* Charles; à Valence, M. *Jean-Pierre* Arsène (Le Teil).

Commis de 2<sup>e</sup> Classe : à Dijon-Ville, M. *Hommel* Julien; à Saint-Germain-au-Mont-d'Or, M. *Villard* Paul (Lyon-Perrache); à Clermont-Ferrand, M. *Maritin* Alfred.

Commise de 2<sup>e</sup> Classe : à Lyon-Perrache, Mme *Emery* Louise.

Facteur-enregistreur : à Auxy-Juranville, M. *Apperzel* Marius (Moret-les-Sablons); à Tonnerre, M. *Lizerand* Jules; à Chemilly-Appoigny, M. *Maublanc* Charles (Luzy-Nievre); à Fourchambault, M. *Lauvernays* Henri (Saincaize); au Creusot, M. *Garmier* Maxime; à Valdonne-Peypin, M. *Crestian* Edmond (Golfe-Juan-Vallauris).

Chef de train : à Roanne, M. *Fenouillet* Claude; à Saint-Etienne-Châteaucreux, M. *Nicolas* Pierre; à Avignon M.M. *Barthelemy* François; *Deye* Charles; au Teil, M.M. *Boitix* Jean;

COMPAGNIE FRANÇAISE

DE

# **Matériel de Chemins de Fer**

AU CAPITAL DE 35.000.000 DE FRANCS

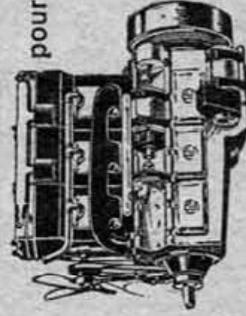
SIÈGE SOCIAL

**25, Rue de Madrid, 25  
PARIS (8<sup>e</sup>)**

**Usines du Tilleul à Maubeuge  
(NORD)**

VOITURES A VOYAGEURS POUR  
CHEMINS DE FER ET TRAMWAYS  
AUTOMOTRICES - WAGONS DE TOUS  
TYPES - TENDERS - LOCOTRACTEURS  
PONTS - CHARPENTES

## **LE MOTEUR DIESEL A HUILE LOURDE**



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

**COMPAGNIE LILLOISE DE MOTEURS**  
71, rue Marius-Aufan  
LEVALLOIS (Seine)

LA COMPAGNIE P. L. M.

EMPLOIE

LES APPAREILS

# **HÉRA**

Pour l'**ÉQUILIBRAGE** des **GLACES**  
de ses **VOITURES**



Établissements **Georges KLEIN**

Constructeurs

Gob. 39-72

29, rue Wurtz, PARIS-13<sup>e</sup>

# L'AEROTOPOGRAPHIE

72, Boulevard de la Mission-Marchand  
COURBEVOIE

Tous levés de Plans (planimétrie et altimétrie) par photographies aériennes  
Procédé GALLUS-FERBER, précision sans égale

Fournisseur de la Compagnie des Chemins de Fer P. L. M.

## PAPETERIES DE CLAIREFONTAINE

à ÉTIVAL-CLAIREFONTAINE (Vosges)

PAPERS A ÉCRIRE, PAPIERS  
D'ÉDITIONS, PAPIERS REGISTRE, ETC.  
ENVELOPPES DE LETTRES,  
PAPERS FACONNES, REGISTRES,  
CAHIERS D'ÉCOLIERS, ETC. —  
6 MACHINES 1<sup>m</sup>10 A 2<sup>m</sup>30 —

Maison à Paris  
3, rue Séguier  
Tél.: Danton 52-30

Seuzaret François; à Marseille-Saint-Charles, MM. Lavagne Gaston, Vichier Augustin; à Bellegarde (Ain), M. Girel Claudius; à Chambéry - Challes - les-Eaux, M. Fontaine François; à Annecy, M. Papegay Henri (Chambéry-Challes-les-Eaux).

## MATÉRIEL ET TRACTION

Service Central. — Contrôleur technique principal : à Arles, M. Colombeau Jean (Paris).

## MATÉRIEL

Service Central. — Employé principal : à Paris; M. Blondeau Frantz.

Services régionaux. — Garde-Magasin : à Villeneuve-Saint-Georges, M. Boulet Auguste (Courbessac).

Employé principal : à Arles, M. Martin Léon.

Expéditionnaire : à Arles, M. Garcin Paul.

## TRACTION

Services régionaux. — Mécaniciens de route : à Villeneuve, MM. Polinet Albert, Barrier Pierre, Favre Paul; à Lyon-Mouche, M. Le Meur Georges; à Fraisse-Unieux, M. Margot Pierre;

## ACIÉRIES DU NORD (S<sup>te</sup> A<sup>ms</sup>) MATÉRIEL DE TRANSPORT

Sous l'immatriculation : C<sup>ie</sup> Européenne p<sup>r</sup> le Transport des Combustibles Liquides et Carburants

Société Anonyme, 223, Rue Saint-Honoré, Paris-1<sup>er</sup> sa filiale, la Société exploite un parc d'environ 850 Wagons-Réservoirs du dernier modèle, destinés à la location pour le transport d'ESSENCE, ALCOOL, SOUDRON, MELASSE, ACIDE SULFURIQUE, etc.

Achat et vente — Exploitation de tout matériel roulant

à Langeac, M. Goniche Alphonse; à Cavaillon, M. Gachet Adolphe.

Elèves-Mécaniciens : à Nevers, M. Demitaulte Michel; à Roanne, M. Chalmeau René.

## VOIE

Service Central. — Aide-Contrôleur technique : à Paris, M. Lovich Roger (Villeneuve-Saint-Georges — Service du Matériel et de la Traction).

Services régionaux. — Sous-Ingénieur Chef de Section : à Chalon-sur-Saône, M. Sandoz Jean (Joigny).

## BUSIGNY (Nord)

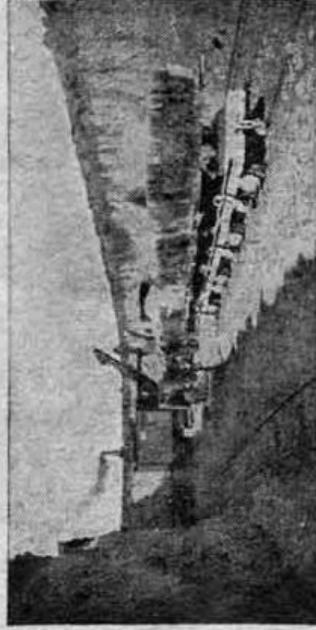
Téléphone : 17 et 44

# A. DEHÉ & CIE

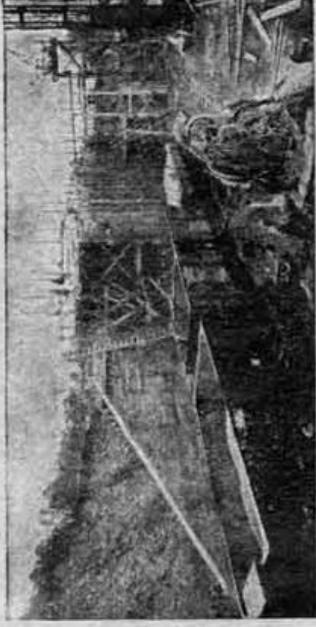
PARIS, 90, Boulevard de Magenta

Téléphone : Nord 68-87

## TRAVAUX PUBLICS ET PARTICULIERS



Dégarnissage de voie — Machine à dégarner, brevet "Schuechzer"  
Train de chargement automatique des déblais, brevet "Dehé-Suzzoni"



Pose de voie  
Application du brevet "Collet-Loiseau"

## SPECIALITÉ DE RÉFECTION MÉCANIQUE DES VOIES FERRÉES



PLUS DE 700 KILOMÈTRES DE VOIES RÉFECTIONNÉES

CHEMINS DE FER P.L.M.



DE NICE A  
MARSEILLE  
SUR LA ROUTE DU  
LITTORAL, LES  
AUTOCARS P.L.M.  
SUIVENT TOUTE LA

CÔTE D'AZUR

Chef de Section principal : à Tonnerre,  
M. Guidet René.

Sous-Chef d'Etudes de 2<sup>e</sup> Classe : à  
Lyon, M. Estival Victor.

Chef de District principal : à Besançon,  
M. Jeanneney Louis.

Chef de District de 1<sup>re</sup> Classe : à Saint-  
Pierre-le-Moûtier, M. Mort-Bontemps  
Paul (Monéteau).

Attaché (Echelle 11) : à Lyon, M. Géof-  
froy Georges.

Dessinateur-Projeteur de 2<sup>e</sup> Classe : à  
Paris, M. Breton Marcel; M. Henry  
Alphonse.

Employé : à Besançon, M. Grandguil-  
laume René; à Lyon, M. Villard Michel;  
à Nevers, M. Briat Jean; à Saint-  
Etienne-Bellevue, M. Gaillard Joseph.

Aide-Surveillant technique : à Paris,  
M. Fcye Hippolyte (Mclun).

Chef de Canton principal : à Clamecy.

DE FRANCE EN ALGERIE  
PAR MARSEILLE



TRANSBORDMENT  
DIRECT  
à  
MARSEILLE  
PORT  
DE LA  
JOLIETTE

ALGER à 58 h de PARIS

PARIS à 57 h de ALGER

D'ALGERIE EN FRANCE  
PAR MARSEILLE

M. Rabrian François; à Bournoncle-la-  
Roche, M. Hermet Prosper.

RÉSEAU ALGÉRIEN

EXPLOITATION

Service Central. — Sous-Inspecteur a.  
Service électrique : à Alger, M. Ribail  
Régis.

Chef de Groupe : à Alger, M. André  
Auguste.

Services régionaux. — Commis de  
1<sup>re</sup> classe : à Alger, M. Sajous Urbain  
(Hussein-Dey).

Commis de 2<sup>e</sup> Classe : à Alger, M. Ratelle  
Noël (Maison-Carrée).

Chef de train : à Oran, M. Pla Francisco.

MATÉRIEL ET TRACTION

Service Central. — Employé : à Alger,  
M. Salord Gabriel.

Employée : à Alger, Mme Jean-Granier  
Germaine.

**Lyon SPLENDID HOTEL** (Gare des  
Brotonneux)  
Ses repas : carte et fixe; ses crus réputés;  
sa bière Edelbrau. Service à tous les trains.  
Paul MÉZIAT, Propriétaire.

**MARSEILLE - HOTEL du MUGUET**  
10, Rue Marcel-Sembat (à prox. de la gare P.L.M.)  
Se recommande au Personnel de la Compagnie

**HOTEL de la RÉGENCE - JUAN-les-PINS**  
38 frs par jour, taxes et service compris  
Tout Confort - Cuisine au Beurre.

**NICE - PENSION GILBERT**  
14, Rue Pertinax, 5 minutes gare. - Tout confort  
Rendez-vous des Cheminots  
Pension complète 28 à 32 fr. suiv. subs. - Écrire

**NICE - PENSION MAYLAND**  
Jardin 112, Avenue de Californie Confort  
près prom. Anglais et plage, de la gare-tram 12  
Pension complète 30 et 35 fr. - 10 % ramiss Aganis P.L.M. - Ecrire

**GARDEN-HOTEL**, 56, r. St-Philippe, NICE  
Près Mer - Cuisine renommée - Tout moderne  
Prix except. : Pension complète 32 fr.  
2 pers. 60 fr.; 3 pers. 85 fr.; 4 pers. 100 fr.

**BELLE**  
RUE DU PONT-NEUF  
**VÊTEMENTS**

TOUT FAITS ET SUR MESURE  
HOMMES - DAMES - JEUNES GENS  
GARÇONNETS - FILLETES - BABIES

**JARDINIÈRE**  
PARIS  
SUR LE RÉSEAU,  
SEULES SUCCURSALES :  
**LYON et MARSEILLE**

Succursale : 1, PLACE DE CLICHY

Tous les achats au-dessus de 50 francs  
sont expédiés franco de port et d'embal-  
lage dans toute la France.

Envoi franco sur demande de : Catalo-  
gue, Fuille de Mesures, Échantillons