

JANVIER 1934
NUMÉRO 31

10%

DE REMISE AUX EMPLOYÉS DU P. L. M.

QUELQUES-UNS DE NOS AVANTAGES

- Garantie écrite sans limite de temps.
- Reprise des vieux meubles aux meilleures conditions.
- Expédition franco de port et d'emballage dans toute la France.
- Nous ne sommes pas maison de crédit... mais nous pouvons accorder des facilités de paiement.

ENFIN ! CE QUE JAMAIS ON NE VOUS A OFFERT
8 jours à l'essai chez vous. Nous reprenons ou échangeons votre mobilier sans aucune difficulté, sur simple demande de votre part dans les 8 jours de la livraison.

Ensemble "ILE DE FRANCE"

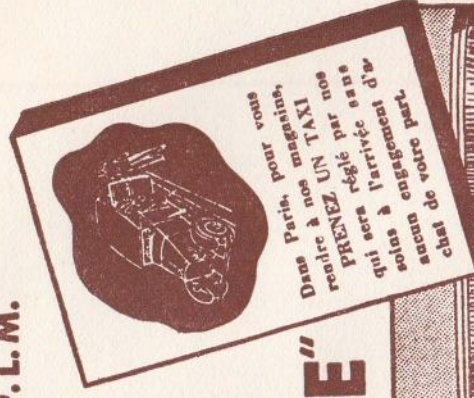
BELLE RONCE DE NOYER VERNIE...

ARMOIRE largeur 140, 3 portes, celles des côtés sont bombées et montées sur paumelles. Glace Saint-Gobain à biseau cintré, très jolies poignées argentées. Grand tiroir intérieur.

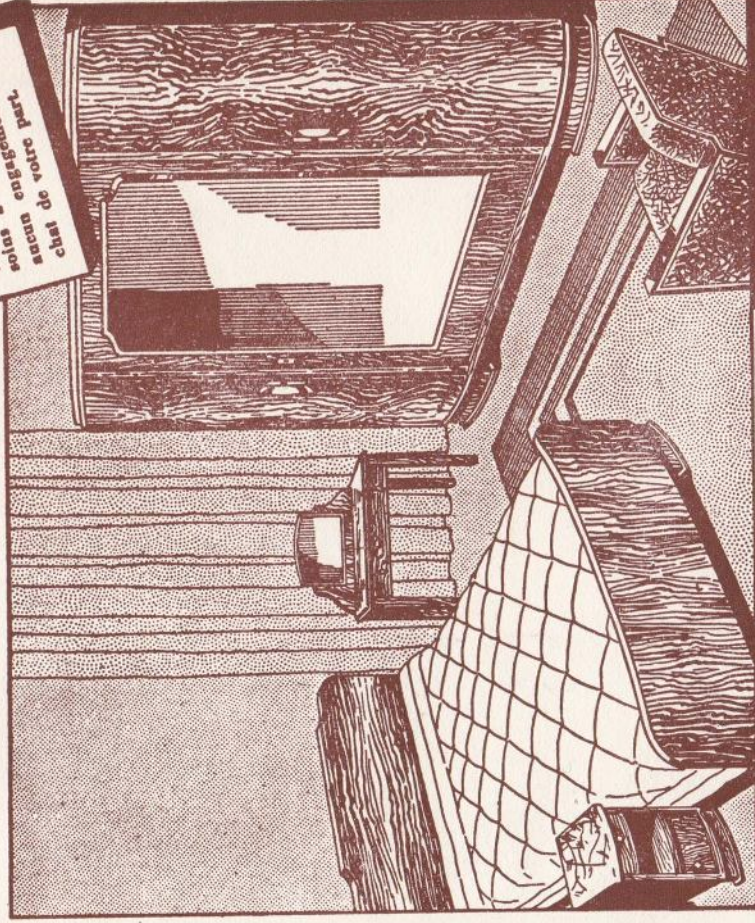
LIT largeur 140, devant forme corbeille.

TABLE DE CHEVET LISEUSE, dessus marbre.

fr. 2350



Dans Paris, pour vous rendre à nos TAXI PRENEZ UN TAXI qui sera réglé par nos soins à l'arrivée et sans aucun engagement par rapport à votre part.



BON POUR UN ALBUM GRATUIT

A l'occasion du Jour de l'An, un superbe cadeau sera offert pour tout achat effectué avant la fin de ce mois.

ATTENTION UNE SEULE ENTRÉE : 10, RUE CROZATIER

CROZATIER 10
RUE CROZATIER PARIS.XII:
LA MAISON DU BON MEUBLE

Notre album gratuit vous sera envoyé franco sur simple demande de votre part, accompagnée de ce bon. A découper, à remplir et à adresser sous enveloppe affranchie à Frs 0.50 à l'adresse de **CROZATIER MEUBLES** 10, rue Crozatier, PARIS-XII.

Nom _____
Adresse _____
BP. 104



vous offre gratuitement

son superbe catalogue "MONTRES" N° 32.36
500 Modèles pour Dames et Messieurs et ses
Albums "Fendulterie" et "Bijouterie-Orfèvrerie".

avec des prix très avantageux
Grandes facilités de paiement au personnel des chemins Besançon.
Ecrivez sans engagement aux Etablissements SARDA, à Besançon.



PRINCIPAUX ORDRES DE SERVICE, INSTRUCTIONS ET CIRCULAIRES PARUS du 15 Octobre au 15 Décembre 1933

DOCUMENTS ÉMANANT DE LA DIRECTION

- 6 novembre 1933 Ordre de Service Publication du décret du 9 décembre 1924 et de l'arrêté ministériel du 23 octobre 1933 relatifs à la représentation du Personnel des Grands Réseaux au Conseil Supérieur des Chemins de fer.
- 22 novembre 1933 Instruction Elections au premier degré pour la représentation du personnel au Conseil Supérieur des Chemins de fer.
- 12 décembre 1933 Ordre de Service Représentation du Personnel. Elections complémentaires.

DOCUMENTS COMMUNS A PLUSIEURS SERVICES

- 28 octobre 1933 Ordre de Service n° 34 (1933) de l'Exploitation; n° 1506 du Mat. et Tract.; n° 3362 du T.C. de la Voie.
- 10 novembre 1933 Instruction provisoire Exploitation (2^e Division) (Gares et Trains). Matériel et Traction, Voie.
- 18 novembre 1933 Ordre de Service n° 21 (1926) de l'Exploitation; n° 1369 du Mat. et Tract.
- 21 novembre 1933 Circulaire n° 7 (1933) de l'Exploitation (Gares et Trains). Instruction n° 50 (nouvelle série) du Mat. et Tract. Instruction n° 3364 du T.C. de la Voie.
- 24 novembre 1933 Ordre de Service n° 8 (1933) de l'Exploitation (Gares et Trains).
- 27 novembre 1933 Ordre de Service n° 36 (1933) de l'Expl.; n° 1508 du Mat. et Tract.; n° 3366 du T.C. de la Voie.
- 13 décembre 1933 4^e Annexe à l'Ordre de Service n° 27 (1929) de l'Exploitation.
- Publication d'une 8^e Annexe au Règlement Général d'Exploitation (édition de 1905 - Tirage de 1928).
- Mise en service de quatre autorails « ZZr 70-F-1 à 4 » sur les lignes d'Alès à Montpellier par Sommières et de Lézan à Saint-jean-du-Gard.
- Freinage au poids des trains. Modifications.

AGENTS PLM

Vous n'ignorez pas que les articles du Bulletin P.L.M., votre organe, peuvent intéresser les clients du Réseau ainsi que ses fournisseurs, commerçants ou industriels.

Lorsqu'on vous exprime le désir de connaître le Bulletin, faites savoir que cette revue est en vente, au numéro, dans les bibliothèques des principales gares du Réseau.

Vous servirez la cause du chemin de fer en continuant à faire souscrire des abonnements parmi votre entourage.

D'AVANCE, MERCI.

Ci-joint la formule d'abonnement pouvant servir indifféremment au public (mention 1^o) ou aux retraités ayant fait leur carrière au P.L.M. et bénéficiant de ce fait du demi-tarif (mention 2^o).

N. B. — Le Bulletin P.L.M. paraît tous les deux mois : les 1^{er} janvier, 1^{er} mars, 1^{er} mai, 1^{er} juillet, 1^{er} septembre et 1^{er} novembre.
Si la date de souscription précède de moins de 15 jours la date de publication d'un numéro, l'abonnement ne court pas du numéro suivant.

ABONNEMENTS

Veillez servir un abonnement d'un an au Bulletin P.L.M. à

M _____ qualité _____ (Pour les retraités PLM, indiquez également le numéro de pension.)
demeurant rue _____ n° _____ par _____ Dépt _____

Bifer la { 1^o Ci-joint à cet effet un mandat-poste de douze francs (12 francs).
membres inutile { 2^o Ci-joint à cet effet un mandat-poste de six francs (6 francs).
* Pour les abonnés résidant à l'étranger, cette somme est à majorer de 2f (Union postale) ou de 4f (autres pays).

Signature _____

N. B. — La présente formule est à détacher et à retourner complétée, à l'appui du mandat-poste, sous enveloppe portant très exactement l'adresse suivante :

Direction de la Compagnie P.L.M. Service du Bulletin
88, rue Saint-Lazare, Paris (9^e)

DOCUMENTS ÉMANANT DU SERVICE DE L'EXPLOITATION

- 1^{er} novembre 1933 Exploitation (2^e Division). — Recueil de documents à usage des agents des trains (1933).
 Modifications, additions et suppressions qu'il y a lieu d'apporter à la nomenclature des gares françaises reuses (explosibles, inflammables, vénéneuses etc...)
 7 octobre 1933 3^e Annexe au Règlement du 12 novembre 1937.
 23 octobre 1933 Ordre de Service n° 32 (1933). Modifications à la marche des trains et des autobus de la T.P.L.M.
 25 octobre, 6 novembre, 28 novembre 1933 8^e, 9^e et 10^e Rectificatifs à la Note 103 P du 1^{er} mai 1933. Restrictions (1933-1934) pour l'admission dans les trains, des agents en activité ou en retraite, et de leur famille, porteurs de titres de circulation
 3 novembre 1933 Circulaire n° 116 (1933). Application des tarifs Voyageurs, Bagages. Grande Vitesse. Nouvelle majoration et nouvel impôt sur les transports de voyageurs, de bagages, de chiens, de finances et valeurs.
 3 novembre 1933 Note n° 181. Voyageurs et bagages. Réunions sportives à Chamonix-Mont-Blanc, à Saint-Cervais-les-Bains, à Mégeve (Haute-Savoie) et au Revard. Emission de billets d'aller et retour spéciaux.
 13 novembre 1933 4^e Annexe à la Circulaire n° 5 (1899) (Gares et Trains) (édition de 1930). Instructions relatives à la circulation des trains. Modifications aux articles 6 et 23, 11 et 14 du Règlement général.
 13 novembre 1933 7^e Annexe à la Circulaire n° 7 (1899) (Edition de 1930) (Gares et Trains). Instructions relatives au service des agents des trains. Modifications aux articles 42, 43 et 44.
 13 novembre 1933 5^e Annexe à la Circulaire n° 3 (1899) (Edition de 1930) (Gares et Trains). Instructions relatives aux manœuvres. Addition de deux nouveaux articles (2^{ter} et 2^{quater}).
 17 novembre 1933 Note n° 21 à MM. les Chefs de gare pour leur recommander de placer la question commerciale au premier rang de leurs préoccupations.
 23 novembre 1933 Note-Circulaire n° 5. Signification des voyants des pédales électriques de calages d'aiguilles.
 8 novembre 1933 DOCUMENTS ÉMANANT DU SERVICE DU MATÉRIEL ET DE LA TRACTION
 24 novembre 1933 3^e Annexe à l'Instruction n° 401 (nouvelle série). Application du Règlement général d'exploitation. Composition et circulation des trains de machines. Ecritures des trains. Intervention des mécaniciens dans la réforme des véhicules. Prescriptions diverses.
 Instruction n° 214 (nouvelle série). Composition des alliages de métaux employés dans les ateliers et dépôts de la Compagnie P.L.M.

DOCUMENTS ÉMANANT DU SERVICE DE LA VOIE

- 13 septembre 1933 Note n° 3358 du T.C. Entretien des drains et de leurs remorques.
 14 septembre 1933 5^e Annexe à l'Instruction T.C. n° 3330. Prescriptions relatives aux installations d'éclairage électrique à l'usage de la Compagnie.
 27 septembre 1933 Note n° 3361 du T.C. Travaux à adopter sur les diverses lignes de la Compagnie.
 20 novembre 1933 Note n° 3365 du T.C. Types de traverses à adopter sur les diverses lignes du Réseau.
 22 novembre 1933 6^e Annexe à l'Instruction V 663 sur les signaux. Plan de confection du poteau "Sifflez".

MÉDAILLE D'HONNEUR DES CHEMINS DE FER

(Suite de la publication des Médailles d'honneur en ARGENT décernées par arrêté ministériel du 21 Août 1933).

ALPES-MARITIMES. — AUVERGNE Gaston, Ouvrier à Nice; BALMAT Alfred, Employé principal à Nice; BLANC Alfred, Chef de train à Nice; BRAUD Adrien, Chef de train à Cannes-la-Bocca; BRESCH Georges, Chef de canton à Antibes; BUFFET Louis, Chef de gare à l'Escarène; CHAILLAN François, Homme d'équipe à Cannes-la-Bocca; DONADEY Léon, Chef de gare à Menton-Garavan; FABRE Eugène, Chef de train à Cannes-la-Bocca; GIMELLO Marcelin, Surveillant de dépôt à Nice; GRAS François, Brigadier de manutention à Nice; M^{me} L'HOPITAL-NAVARRE Eugénie, Factrice aux écritures à Nice; MÈGE DE LAUGEIRET Antoine, Contrôleur adjoint des trains à Cannes; MIREUR Honoré, Chef de train à Cannes-la-Bocca; PUCER Emile, Chef de gare à Juan-les-Pins; RAMI Joseph, Chef aiguilleur principal à Nice; RIBBE Auguste, Cantonnier principal à Mougins; RIBIÈRE Joinville, Surveillant principal à la Bocca; ROSET Victor, Brigadier de manutention à Nice; ASSO Honoré, Ex-Mécanicien de manœuvres à Nice; LANZA François, Ex-Aiguilleur à Nice; BENSA François, Ex-Manœuvre spécialisé à Nice; FABRE Désiré,

Ex-Mécanicien à Nice; REVEL Jacques, Ex-Aiguilleur à Roquebrune-Cap-Martin.

ARDÈCHE. — M^{me} veuve BERNARD Joseph, Garde-barrières à Largenière; COLOMBAUD Léopold, Sous-Chef de gare à la Voulte-sur-Rhône; FOUILLET Eugène, Sous-Chef de dépôt au Teil; HAON Phélicien, Manœuvre au Teil; JULLIAN Hippolyte, Mécanicien de route au Teil; MONDON Alexandre, Contrôleur adjoint à la Voulte-sur-Rhône; NOEL Louis, Chef de gare à Saint-Paul-le-Jeune; PERREAU Théodule, Chef de gare à Peyraud; PINOMIS Paul, Employé à Saint-Péray; PORTALES Paulin, Chef de train au Teil; QUIQUANDON Martial, Sous-Chef lampiste à la Voulte-sur-Rhône; VIALON Louis, Chef de train à Annonay; BESSET Marius, Ex-Commis à la Voulte-sur-Rhône; BLANC Henri, Ex-Chef de manutention à Saint-Fortunat; DEFUDE Marcel, Ex-Homme d'équipe à Lablachère; FAURE Gaston, Ex-Ouvrier au Pouzin; GRAS Louis, Mécanicien de route au Pouzin; JOMARD Régis, Ex-Chef de canton au Pouzin; VERNET Paul, Ex-Cantonnier à Viviers-sur-Rhône

BASSES ALPES. — PELLOUX Henri, Chef de gare à Château-Arnoux-Valonne;

BOUCHES-DU-RHONE. — ANDRÉ Albert, Agent technique à Port-de-Bouc; ATGER Marcel, Ouvrier à Arles; AUDIGIER Etienne, Cantonnier principal à Tarascon; BALDOVINI, Brigadier de manutention à Marseille; BARET Joseph, Homme d'équipe à Marseille; BATTERIA Pierre, Mécanicien de manœuvres à Miramas; BERNARD

CAOUTCHOUC - INDUSTRIEL
PNEUS HUTCHINSON VÉLO
MOTO

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.

Écrire à **MAULDE & RENOU**, imprimeurs-éditeurs
144, rue de Rivoli, PARIS-1^{er}

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

AGENTS DU P.L.M.

LA MAISON DES SANS-FILISTES
RADIO P.L.M.

52, rue de Chalou, PARIS (XIII^e)
face les départs gare de Lyon

vous offre sans perte de temps des conditions aussi avantageuses qu'ailleurs et même souvent meilleures

REPRISES ET MAXIMUM DE GARANTIE

DISTRIBUTEURS OFFICIELS DE :

Marconi - Loewe - Sonora - Erwa - Télémit
Elcosa - Astor - Philips - Ducretet - Intégra, etc.

Ecrivez-nous ou venez pour demander
notre Catalogue illustré
Ouvert dimanches et fêtes toute la journée

Sans suite : Super 5 lampes
"AMERICAN BOSCH RADIO"

dernier modèle, tous courants, anti-fading, net comptant, frs : **750.** »

importante remise : Larges facilités de paiement

Ernest, Élève mécanicien à Marseille; CAILLOL Julien, Employé à Marseille; CERF Augustin, Commis à Marseille; CHABERT Marius, Cantonnier principal à Arles; CHAPPUIS Joseph, Commis à Marseille; COURTES Paul, Commis principal à Saint-Marcel; CUSSOT Maurice, Mécanicien de route à Marseille; DESCHANEL Léonce, Employé principal à Marseille; DESCHAMPS Pierre, Chef de magasin à Marseille; EPÈCHE Elie, Chef de gare à Cardanne; FIÈRE Joseph, Ouvrier à Arles; FIESCH Joseph, Mécanicien de manœuvres à Miramas; FRANCESCHI Dominique, Sous-Chef de manutention à Marseille; FRANCO Jules, Sous-Chef de gare à Miramas; GACHON Joseph, Ouvrier à Arles; GAMEY Emile, Sous-Chef de brigade d'ouvriers à Arles; M^{me} veuve GARCIN Jeanne, Commise à Marseille; GIRARDOT Amédée, Chef divisionnaire d'atelier à Arles; GIRAUD Léandre, Brigadier à Marseille; ISNARD Jules, Chef de réserve à Aubagne; LARNAC Virgile, Contrôleur technique principal à Port-de-Bouc; LE BRET Jules, Mécanicien de route à Miramas; LHÉRONDEL Eugène, Facteur aux écritures à Marseille; LYON Jacques, Sous-Chef de gare à Tarascon; MANCACCI Jean, Visiteur à Miramas; MARRONY Albert, Commis à Marseille; MAZET Adrien, Mécanicien de route à Miramas; MEYER Louis, Surveillant de trains à Marseille; MICHEL Aubin, Brigadier de manutention à Marseille; MOULIAS Joseph, Receveur à Marseille; OURS Eugène, Cantonnier à Marseille; PAUL Jean, Conducteur de machines-outils à Arles; POURCHIER Emile, Sous-Chef de manutention à Marseille; PRADES Marius, Chef de bureau à Salon; M^{lle} PRÈRE Catherine, Factrice aux écritures à Marseille; RENAUD Paul, Brigadier de manutention à Marseille; REQUIER Emile, Homme d'équipe à Marseille; ROCCA Charles, Mécanicien de route à Saint-Barnabé; ROLLAND Jules, Lampiste appareilleur à Marseille; ROUSSET Jérémie, Chef de brigade d'ouvriers à Arles; ROUVEIROLLE Gabriel, Ouvrier à Arles; SCHIANO DE TAGLIACUOLLO Mathieu, Mécanicien de route à Marseille; SEQUIER Célestin, Sous-Chef de manutention à Marseille; SIGAUD Louis, Ouvrier à Arles; TOURNARE Marius, Mécanicien de route à Marseille; TRUCHEMENT Denis, Ouvrier spécialiste à Arles; TURCAN Auguste, Visiteur à Marseille; VERNET Firmin, Cantonnier à Marseille; DROLY Auguste, Ex-Chef de brigade d'ouvriers à Marseille; COQUILLAT Léopold, Ex-Cantonnier à Aix-en-Provence; DAMAS Césaire, Ex-Chef de gare à Aix-en-Provence; JANIN-RAYNAUD, Ex-

Commis à Marseille; JOURDAN Hilaire, Ex-Chef de canton à Aix-en-Provence; PRA Frédéric, Ex-Chef de manutention à Saint-Joseph; SERRE David, Ex-Chef de train à Miramas; BARTHÉ-LEMY Louis, Ex-Caissier à Marseille; BLEYRAD Louis, Ex-Aiguilleur à Tarascon; CHAZY Louis, Ex-Sous-Chef de manutention à Marseille; DUPOUX Emmanuel, Ex-Ag^t technique à Marseille; PONSINET Henri, Ex-Gardien à Marseille.

CORSE. — LUCIANI Simon, Ex-Surveillant de dépôt à Ota.

COTE-D'OR. — BAUDEMONT Paul, Sous-Chef de canton à Pergy-les-Dijon; BENOIT Cloaire, Sous-Inspecteur à Dijon; BERBY René, Carde à Trugny; BERGERON Antonin, Conducteur de machines-outils à Dijon; BERTHE Paul, Chef de canton à Epinac-les-Mines; BILLIER Philibert, Chef de gare aux Laumes; BOVIN Elzéar, Chef de canton à Cravant-les-Laumes; M^{me} BOVIN Elzéar, Gardiennes à Cravant-les-Laumes; BONNARD Antoine, Cantonnier à le-sur-Tille; BOUSSEY Claude, Brigadier à Beaune; BRUILLET Henri, Surveillant à Dijon; BUFFET Marie, Mécanicien de manœuvres à Dijon; CHALUMEAU Emile, Chef visiteur à Dijon; CHAREYRON Jules, Mécanicien de route aux Laumes; CHARLOT Antoine, Mécanicien de route aux Laumes; CHIANTARETTO Henri, Mécanicien de route aux Laumes; CONSTANTIN Joseph, Cantonnier à Auxonne; DELORME Claude, Chef de train à Dijon; DUCREUX Gustave, Conducteur à Dijon; FOULOT Germain, Cantonnier à Lons-le-Saunier; GAILLARD Paul, Sous-Chef de gare à Dijon; GRESSET-BOURGEOIS, Conducteur à Dijon; GUENEBAUT Augustin, Chef de canton à Villers-les-Pots; JANNIN Louis, Chef de gare à Verrey; JEANNIN Henry, Facteur enregistreur à Malain; JOLY Ernest, Mécanicien de route à Dijon; LOCHARD Humbert, Chef de manutention à Dijon; MILLERAND Charles, Chef de train à Dijon; PICARD Louis, Inspecteur principal à Dijon; PERRIOT Armand, Cantonnier à Dijon; PONELLE Benigne, Chef de train à Dijon; REBOURSEAU Albert, Chef de train à Dijon; ROUSSELLE Célestin, Conducteur à Dijon; M^{me} veuve ROZIER Jacques, Garde-barrières à Torcy; SANSON Emile, Mécanicien de route aux Laumes; SIROT André, Mécanicien de route à Dijon; SUTERMEISTER Arnauld, Inspecteur à Dijon; TAISANT Gabriel, Mécanicien de route à Dijon; THIBAUT Alexandre, Employé à Saint-Philibert; VINCENT Albert, Mécanicien de route aux Laumes;

BAUDRY Louis, Ex-Chef aiguilleur à Dijon; THÉVENOT Claude, Ex-Commis à Beaune; CHENEVOY Edouard, Ex-Homme d'équipe à Dijon.

DOUBS. — **BAVEREL** Joseph, Brigadier à Pontarlier; **BERTIN** Emile, Sous-Chef de brigade de manœuvres à Pontarlier; **BOURQUIN** Emile, Garde à Voujaucourt; **COURTOT** Jules, Chef de canton à Dasle; **GIROD** Louis, Chef de canton à l'Hôpital-du-Gros-Bois; **GRENOT** Pierre, Chef de canton à Pont-de-Roide; **GROSPERRIN** Gustave, Chef de canton à Hyèvre-Paroisse; **GROSPERRIN** Jules, Mécanicien de route à Besançon; **GUY** Henri, Cantonnier à Pontarlier; **PARRIAUX** Camille, Cantonnier à Maisons-du-Bois; **JACQUEY** Paul, Ex-Agent à Besançon; **GRANDERIS** Gaston, Ex-Agent à Besançon; **JORON** Gustave, Ex-Agent à Besançon; **LAMBLIN** Georges, Ex-Agent à Besançon; **LALOUÉ** Stéphane, Ex-Agent à Besançon; **DELLOYE** Auguste, Ex-Agent à Besançon; **GACHOT** Léon, Ex-Agent à Besançon.

DRÔME. — **CHOMEL** Charles, Chef de train à Valence; **COLAROT** Louis, Chef de canton à Pierrelatte; **CORROMPT** Augustin, Garde à Donzère; **DELIÈRE** Cyrien, Chef de district principal à Tain-l'Hermitage; **FEROUL** Louis, Aiguilleur à Portes-les-Valence; **FONTRONNE** Eugène, Cantonnier principal à Etoile; **FORR** Louis, Cantonnier à Valence; **JUNIQUE** Félicien, Cantonnier principal à Tain-l'Hermitage; **LADREYT** Léon, Sous-Chef de manutention à Livron; **MANDAROUX** Ferdinand, Chef de train à Valence; **PEILLARD** Louis, Chef de canton à Montélimar; **PEYRET** Henri, Chef de train à Valence; **PONTON** Delphin, Brigadier-Chef à Livron; **PRAYAL** Joseph, Sous-Chef de manutention à Montélimar; **M^{me} RIFFARD** Pauline, Employée principale à Valence; **ROUSSEL** Félix, Sous-Chef de gare à Valence; **RUARD** Pierre, Manœuvre à Saint-Rambert-d'Albon; **TARDY** Ulysse, Commis à Montélimar; **COLOMBAUD** Jean-Baptiste, Ex-Chef de gare à Valence; **GROUBET** Louis, Ex-Chef de gare à Châteauneuf-du-Rhône; **BOUVIER** Joseph, Commis à Serlon.

GARD. — **BOUYOUD** Léon, Chef de bureau de gare à Alès; **BOYER** Ferdinand, Aiguilleur à Saint-Julien-de-Cassagnac; **BRIAND** Ambroise, Aiguilleur à Chanteperdrix; **BRUGUIER** Paul, Chef de train à Nîmes; **CHANTEGREL** Jules, Chef de train à Alès; **CRUVELLIER** Jean-Baptiste, Chef de canton à Lézan; **DANTAL** Jean-Baptiste, Commis principal à Nîmes; **DONADILLE** Auguste, Ouvrier à Nîmes; **ECHINARD** Henri, Chef de gare à Concoules-Pontails; **ENJOLRAS** Marius, Contrôleur de trains à Nîmes; **FABRE** Paul, Chef de manutention à Nîmes; **FABREGUES** Henri, Mécanicien de route à Alès; **FONTANIEU** Jean, Mécanicien de route à Nîmes; **GATUMEL** Abel, Conducteur à Nîmes; **GOURBERT** Emile, Chef divisionnaire d'atelier à Nîmes; **HUBAC** Edouard, Chef de gare à Pont-d'Hérault; **JOURBET** Théodore, Mécanicien de route à Alès; **LAUZE** Pierre, Chef de district principal à Nîmes; **LAVAL** Jean, Facteur enregistrant à Caveirat; **MAGNIER** Félix, Mécanicien de route à Nîmes; **MARTIN** Antoine, Mécanicien de route à Alès; **MASSON** Claude, Cantonnier principal à Générargues; **MICHEL** Louis, Sous-Chef de brigade de manœuvres à Nîmes; **MORO** Joseph, Ingénieur de traction à Nîmes; **MOUTTE** Joseph, Chef de canton à Bagnols-sur-Cèze; **NÈGRE** Paul, Cantonnier à Saint-Martin-de-Valgaigne; **PAUX** David, Facteur aux écritures à Nîmes; **PICARD** Joseph, Ingénieur adjoint à Nîmes; **BRIVAT** Abel, Chef de manœuvres à Nîmes; **RIGAL** Auguste, Chef de train à Nîmes; **RIGAUD** Aimé, Chef de train à Nîmes; **ROULET** Louis, Mécanicien de manœuvres à Nîmes; **ROUSTAN** Marius, Homme d'équipe à Nîmes; **SERVEN** Marius, Sous-Chef de manœuvres à Nîmes; **SOLEROL** Louis, mécanicien de route à Alès; **TOURTE** Blaise, Cantonnier à Villeneuve-les-Avignon; **ARNAUD** Marie, Ex-Chef de train à Nîmes; **AVIGNON** Jean, Ex-Mécanicien de manœuvres à Alès; **BRIEL** Sébastien, Ex-Chef de train à Nîmes; **CALAZEL** Hippolyte, Ex-Ouvrier à Nîmes; **DELICHIÈRE** André, Ex-Yagonnier à Nîmes; **LAFONT** André, Ex-Conducteur; **LAUZE** Emile, Ex-Conducteur-Chef à Nîmes; **PAGÈS** Louis, Ex-Poseur à Saint-Jean-du-Pin; **SALAMITTE** Théodore, Ex-Mécanicien de route à Beaucaire; **SIMON** Denis, Ex-Ouvrier à Beaucaire.

HAUTES-ALPES. — **BERMOND** Joseph, Mécanicien de route à Veynes; **BOULIANE** Louis, Mécanicien de route à Veynes; **CLÉMENT** Jean, Mécanicien de route à Veynes; **ESMIER** Jean, Mécanicien de route à Veynes; **TROUSSEL** Louis, Chef de canton à Savines.

HAUTE-GARONNE. — **LIEUTIER** Marcel, Surveillant technique à Toulouse.

HAUTE-LOIRE. — **BERNARD** Alexandre, Mécanicien de route au Puy; **BERNARDON** Henri, Chef de gare à Saint-Vincent; **BRUN** Alexandre, Manœuvre à Langeac; **BUCHÈRE** Antonin, Mécanicien

de route à Langeac; **CUBIZOLLE** Joseph, Mécanicien de route à Langeac; **GAYTE** Jacques, Contremaître à Langeac; **GIRAUD** Augustin, Mécanicien de route au Puy; **JAMME** Auguste, Cantonnier à Conséens; **MERGOIL** Arsène, Chef de train à Sembadel; **ROCHETTE** Adrien, Mécanicien de route au Puy; **SALVAT** Antoine, Gardien au Puy; **SERVANT** Camille, Mécanicien de route; **TERRASSE** Claudius, Brigadier-Chef à Sainte-Florine; **TIXIER** Victor, Mécanicien de route à Arvant; **LINOSSIER** Jean-Baptiste, Ex-Mécanicien de route à Langeac.

HAUTE-SAÔNE. — **BOURDON** Léon, Chef de gare à Cognières; **MOUTET** François, Conducteur à Vesoul; **ROSAMY** Pierre, Chef de canton à Velay; **CRUCHET** Henri, Ex-Agent à Frasnes-le-Château.

HAUTE-SAVOIE. — **ALPHONSE** Jules-François, Brigadier-Chef à Evian-les-Bains; **BLANC** Jean-Ernest, Facteur enregistrant aux Tours, par Evian-les-Bains; **M^{me} BOUVIER** Marie-Alexis, Gardienne à Annecy; **M^{me} veuve DEPIERRE** Alexis-Joseph, Gardienne à Saint-Julien-en-Genevois; **DOMENGET** Célestin-Eugène, Chef de gare à Saint-Jorioz; **GRANJU** Pierre, Sous-Chef de manutention à Ville-la-Grand; **LAVIGNE** Joseph, Cantonnier aux Houches; **LAVOREL** Joseph, Brigadier de manutention à Annecy; **PERRIN** Antoine, Visiteur à Ville-la-Grand; **RENON** Noël-Maurice-Auguste, Aiguilleur à Croix-de-Ville-la-Grand; **VAUTHIER** Louis, Sous-Chef de manutention à Annecy; **CLEMENT** Léon-Louis, Ex-Mécanicien de route à Annemasse.

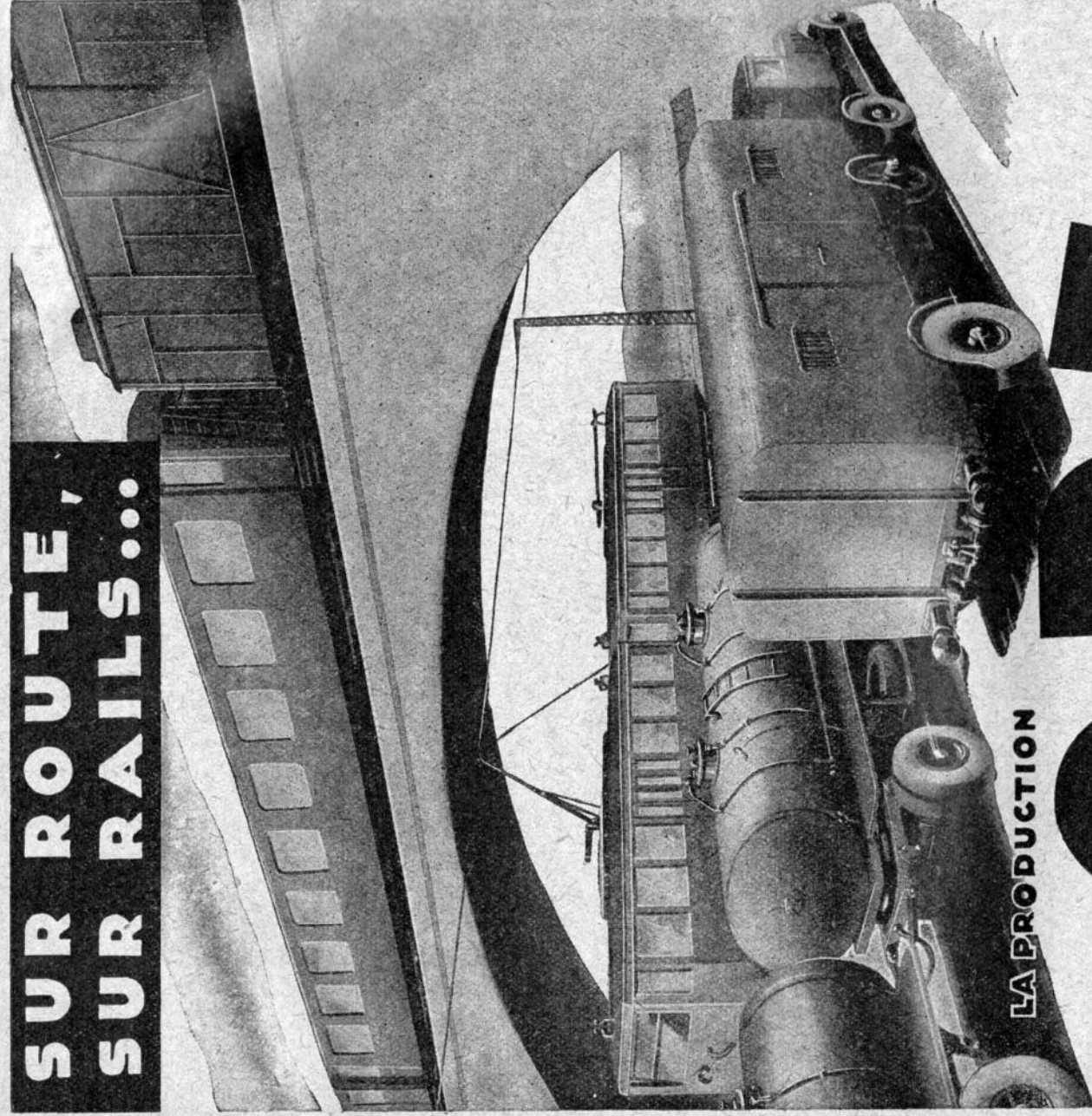
HERAULT. — **BASTIDE** Albert, Sous-Chef de manutention à Montpellier; **BOUTHIER** Marius, Homme d'équipe à Montpellier; **BRINGER** Joseph, Brigadier de manutention à Montpellier; **CASTANET** Elie, Aiguilleur à Montpellier; **CHOLVY** Louis, Sous-Chef de manutention à Montpellier; **LAMATY** Edmond, Chef de gare à Saint-Christol; **PÉNARRIER** Ferdinand, Brigadier de manutention à Montpellier; **PEYTOU** Joseph, Sous-Chef de manutention à Sète; **REY** Louis, Manœuvre à Lunel; **ROUSSEL** Alexandre, Sous-Chef de manœuvres à Montpellier; **VEDEL** Bruno, Chef de train à Lunel; **DELAUZUN** Victorin, Ex-Mécanicien de manœuvre à Sète; **FAGES** Georges, Ex-Garde à Montpellier; **PANAFIEU** Théophile, Ex-Sous-Chef de manutention à Sète; **RICAL** Auguste, Ex-Chef principal de manœuvres à Montpellier; **ROGIER** Louis, Ex-Aiguilleur au Teil.

ISÈRE. — **BATILLARD** Julien, Cantonnier à Vif; **M^{me} BÉRANGER** Marie, Commise à Grenoble; **BERNE** Eugène, Chef de train à Grenoble; **BOURCEAT** André, Chef de train à Grenoble; **CHAMPVIVIER** Henri, Brigadier au Villard; **DEJOUX** Daniel, Manœuvre à Chasse; **DURIF** Joseph, Chef de train à Grenoble; **FAURE** Joseph, Chef de train à Grenoble; **FAURE** Léon, Chef de gare à Saint-Geoirs; **FRACHISE** Denis, Brigadier de manutention à Grenoble; **GANDET** Claude, Commis à Saint-Jean-de-Moirans; **LACROIX** Jules, Homme d'équipe à Saint-André-le-Gaz; **MARTIN** Elie, Sous-Chef de manutention à Vienne; **PERRIN** François, Visiteur à Grenoble; **PERRIN-TAILLAT** Marius, Garde-signaux à Salaise; **PIE** Henri, Chef de train à Grenoble; **M^{me} PILOT** Claudia, Employée principale à Grenoble; **M^{me} TRACOL** Jeanne, Commise de 1^{re} classe à Grenoble; **VIANNEY-LIAUD** Pierre, Chef de train à Grenoble.

JURA. — **BAUQUERREY** Pascal, Sous-Chef de manutention à Dôle; **BOURCEAUX** Paul, Cantonnier à Saint-Amour; **BUCHAILLON** Louis, Mécanicien de route à Mouchard; **CAROT** Jules, Brigadier-Chef à Saint-Amour; **COUPOT** Emile, Commis à Dôle; **GAGNEUR** Charles, Cantonnier principal à Mont-sous-Vaudrey; **GALLICE** Jacques, Chef de canton à Saint-Amour; **JEANDOT** Marie, Chef de train à Montmorot; **KNITTEL** Edmond, Mécanicien de route à Dôle; **MARGUIER** Léon, Chef de gare à Pont-d'Héry; **POINTURIER** Marie, Cantonnier principal à Saint-Claude; **ROLLAND** Francis, Mécanicien de route à Lons-le-Saunier; **ROUGET** François, Chef de gare à Aumont; **THOUZEAU** Alexandre, Planton à Dôle;

LOIRE. — **ALLOIN** Pierre, Gardien à Roanne; **AMY** Louis, Chef de district à la Pacaudière; **BADEL** Jean, Chef de canton au Vernay-la-Fouillouse; **BÉLOULT** Joseph, Mécanicien de route à Saint-Etienne; **BONNET** Hypolite, Sous-Chef de manutention à Saint-Etienne; **BOUCHET** Jean, Manœuvre à Montbrison; **BRUNET** Benoît, Sous-Chef de manutention à Saint-Etienne; **BUGNAND** Pierre, Mécanicien de route à Saint-Etienne; **BUREAU** Auguste, Cantonnier principal à Pouilly-sous-Charlieu; **CHOMETTE** Elie, Rédacteur principal à Saint-Etienne; **DELOIRE** Claude, Garde à Balbigny; **DEPAIX** Marius, Mécanicien de route à Roanne; **DÉPORTE** Etienne, Cantonnier principal à Roanne; **DEVILLARD** Pierre, Mécanicien de route à Saint-Etienne; **DOMINIQUE** Jean, Chef de canton à Saint-Germain-l'Esp-

**SUR ROUTE,
SUR RAILS...**



LA PRODUCTION

CODER

RESTE LA MEILLEURE

**REMORQUES POUR TOUS LES TRANSPORTS
CITERNES POUR TOUS LIQUIDES
VAGONS ROUTE ET RAIL
VOITURES ET VAGONS DE CHEMINS
DE FER ET DE TRAMWAYS**

ETABLISSEMENTS CODER — Constructeurs — Société Anonyme au Capital de 14.000.000 de Francs
MARSEILLE-SAINT-MARCEL **PUTEUX** (Seine)

Téléphones } **COLBERT** 96-37, 96-73, 97-37.
 } **INTER** : 182.

Téléphone : **LONGCHAMP** 08-44

Télégrammes : **CODER-S^t-MARCEL** (Bouches-du-Rhône)

Télégrammes : **CODER-PUTEUX**

Maison à **ALGER** : 18, Boulevard Baudin. — Téléphone : 97-06

nasse; **DUMONTEIL** Louis, Chef de gare à Favières; **DUPÉRAY** André, Commissaire à Roanne; **DURON** Guillaume, Chef de train à Saint-Etienne; **EYRAUD** Pierre, Mécanicien de route à Saint-Etienne; **FAURE** Louis, Facteur entregistreur à Saint-Etienne; **FAVARD** François, Sous-Chef de gare à Saint-Etienne; **FERRÉOL** Georges, Garde à Andrézieux; **GAILLARD** Pierre, Mécanicien de manoeuvres à Saint-Etienne; **GRANGETTE** Louis, Chef de canton à Saint-Etienne; **JACON** Claude, Sous-Chef de manutention à Saint-Etienne; **JULLIEN** Valentin, Gardien à Saint-Etienne; **LACHAUD** Charles, Chef de gare à Saint-Thurin; **LACHAUSSÉE** Louis, Chef de train à Roanne; **LIOCER** Jean, Cantonnier à la Vaire-Saint-Just-sur-Loire; **LOMBARD** Joseph, Sous-Chef de gare à Riorgues; **MACHABERT** Auguste, Sous-Chef de canton à Terrenoire; **MAILLAN** Louis, Sous-Ingénieur technique de section à Saint-Etienne; **MERLE** François, Contrôleur électrique à Saint-Etienne; **MERTZ** Julien, Contrôleur du service Grand-Croix; **MIELLE** Lazare, Chef de gare à Saint-Martin-Sailles-Bains; **MURE** Antoine, Contrôleur principal à Saint-Etienne; **PETIT** Jean, Ouvrier à Saint-Etienne; **PRADES** François, Chef de réserve à Rive-de-Cier; **RAFFET** Pierre, Commissaire à Saint-Etienne; **ROCHETTE** Jean, Visteur à Montbrison; **ROUCHON** Claude, Cantonnier à Saint-Etienne; **ROUMAGOUX** François, Homme d'équipe à Moingt; **ROY** Jules, Sous-Chef de bureau de gare à Saint-Etienne; **SAVEL** Alphonse, Sous-Chef de manutention à Saint-Etienne; **SOUCHON** Claude, Cantonnier principal à Firminy; **SOUCHON** Jean-Baptiste, conducteur à Saint-Etienne; **THÉVENIN** Julien, Mécanicien de route à Roanne; **VALFORT** Antoine, Chef de train à Saint-Etienne; **VARENNE** Claude, Surveillant principal à Riorgues; **VEYSSIERE** Lucien, Commissaire principal à Roanne; **TEMPÈRE** Auguste, Ex-Chef de train à Saint-Etienne.

LOIRET. — **CHESNOY** Achille, Aiguilleur à Gien; **DUMAND** Léon, Mécanicien de manoeuvres à Châlette; **JEAN** Valentin, Chef de train à Châlette; **JUBLOT** Eugène, Mécanicien de route à Montargis; **LAMOUREUX** Clément, Elève mécanicien à Châlette; **LELIEVRE** Auguste, Aiguilleur à Gien; **PATRON** Camille, Mécanicien de route à Châlette; **SOUILLA** François, Chef de réserve à Gien; **VEYRUNE** Camille, Sous-Chef de gare à Châlette; **LIGER** Albert, Ex-Sous-Chef de manutention à Montargis.

LOZÈRE. — **BALMÈS** Joseph, Mécanicien de route à Langogne
NIÈVRE. — **BERGIN** Louis, Chef de train à Nevers; **BERTHELOT** André, Chef de train à Nevers; **BESLAN** Camille, Surveillant de dépôt à Nevers; **BILLARD** Pierre, Employé principal à Nevers; **BIZY** Emile, Conducteur à Nevers; **BOISSILLON** Joseph, Chef de train à Nevers; **BOUCHER** Jean, Ouvrier à Nevers; **BOULMIER** Armand, Mécanicien de route à Clamecy; **BOURDIER** François, Chef de groupe à Nevers; **BOUQUET** Gilbert, Chef de gare à Fiez-Cuzy-Tannay; **BRIET** Jean, Chef de train à Nevers; **COURDAVAULT** Jean, Mécanicien de manoeuvres à Nevers; **DUMOND** Jean, Chef de district à Cosne; **FOND** Charles, Employé principal à Nevers; **GIMAUULT** Jean, Chef de train à Nevers; **GOSSET** Charles, Mécanicien de route à Nevers; **GUITON** Louis, Chef de train à Nevers; **HALLAY** Ulysse, Employé à Nevers; **HÉBERER** Fernand, Mécanicien de route à Nevers; **LAINE** Etienne, Mécanicien de route à Clamecy; **LEGENRE** Adolphe, Chef de gare à Moulins-Engilbert; **LESCANNE** Claude, Mécanicien de route à Nevers; **M^{me} LINDER** Lucien, Garde-barrières à Surgy; **MARQUIS** Jean, Chef de train à Nevers; **MARTIN** François, Chef de train à Nevers; **MARTIN** Louis, Commissaire principal à Cosne; **MONVIN** Alcide, Chef de train à Nevers; **PRÉGERMAIN** Etienne, Chef de gare à Mesves-Bulcy; **RAMEAU** Narcisse, Mécanicien de manoeuvres à Nevers;

MARSEILLE - PARIS

Maison Fondée en 1855

Habilleinent pour Administrations

Hubert de Vautier & Fils

Fournisseurs de la C^{te} P. L. M.

CHOCOLAT - MENIER

RIALTA AU LAIT

Le meilleur pour croquer

LES SIVIE PHENIX

RICHARD Lucien, Mécanicien de manoeuvres; **ROSEM** Léon, Mécanicien de route à Nevers; **ROUSSEAU** Gabriel, Dessinateur principal à Nevers; **SERINDAT** Antoine, Commissaire à Nevers; **TOURNEPIER** Ernest, Chef de train à Cosne; **TOURNOIS** Georges, Commissaire à Fourchambault; **VILLARD** Narcisse, Chef de train à Nevers; **VISIER** Georges, Mécanicien de route à Nevers, **PASTOUREL** Etienne, Ex-Mécanicien à Nevers.

ORAN. — **BARSELO** Jean, Brigadier à Oran; **BELTRAND** Antoine, Chef de carton à Relizane; **CANDELA** Manuel, Homme d'équipe à Oran; **CANONGE** Jean, Contremaître à Oran; **CASAS** Carmelo, Chef de canton à Boukanéfi; **COUVERT** Albert, Vagonnier à Tlemcen; **FOULQUIER** Sylvain, Chef de train à Oran; **GIMENEZ** José, Homme d'équipe à Oran; **COTTINIAUX** Victor, Employé principal à Sidi-bel-Abbès; **KARLESKIND** Emile, Chef de canton à Descartes; **LAVAL** Louis, Sous-Chef de dépôt à Oran; **MURIEL** Luis, Chef de train à Tlemcen; **OLMÉDO** José, Chef de canton à Oued, Chouly; **PARRA** Jean, Cantonnier à Sidi-bel-Abbès; **PICO** Joachim, Chef de canton aux Silos; **RODRIGUEZ** Ginés, Chef de canton à Aïn-Dous; **TEULE** Henri, Chef de district à Chanzy.

PUY-DE-DÔME. — **ASTIER** Louis, Chef de manutention à Clermont-Ferrand; **BÉLOT** Louis, Chef de train à Clermont-Ferrand; **BESSON** Roche, Chef de gare à Saint-Alyre; **BOST** Joseph, Cantonnier à Ris; **BRIOT** Théophile, Mécanicien de route à Clermont-Ferrand; **CHAMBOLLE** Claude, Contrôleur des trains à Clermont-Ferrand; **DURIN** Henri, Caissier à Clermont-Ferrand; **FERRIÈRES** Fernand, Sous-Chef de dépôt aux Gravanches; **LONGHAMON** Pierre, Sous-Chef de manutention à Clermont-Ferrand; **MAROL** Georges, Sous-Chef de train à Clermont-Ferrand; **MOREAU** Joseph, Sous-Chef de gare à Clermont-Ferrand; **PIN** Georges, Contremaître à Clermont-Ferrand; **QUEYRON** Pierre, Mécanicien de route à Clermont-Ferrand; **ROCHEGUE** Emile, Chef de réserve à Pont-de-Dore; **ROUX** Claudius, Chef de canton à Gerzat; **THÉVENET** Jean, Inspecteur à Clermont-Ferrand; **TREMAUD** Jean, Sous-chef de bureau de gare à Clermont-Ferrand; **BESNIE** Auguste, Ex-Mécanicien de route à Royat; **FARAL-BAILLON** Gilbert, Ex-Mécanicien de route à Chamalières; **FONLUP** François, Ex-Sous-Chef de manutention Ollergues; **GRODWOHL** André, Ex-Ouvrier à Clermont-Ferrand; **JUILLET** Jean, Ex-Sous-Chef de brigade de manoeuvres à Clermont-Ferrand; **GAILLIER** Claude, Ex-Chef de train à Clermont-Ferrand

RHÔNE. — **ACHARD** Dominique, Chef de rayon à Lyon; **ANDRÉ** Georges, Chef de train à Lyon-Vaise; **ARISTIDE** Jean, Lampiste appareilleur à Lyon; **ASTIER** Joseph, Ouvrier à Lyon; **BACQUET** Louis, Commissaire à Lyon; **BATIA** Michel, Mécanicien de route à Givors; **BAZIN** Jean, Sous-Chef de brigade à la Mulatière; **BEGEY** Joseph, Manœuvre spécialisé à Lyon; **BÉNISTRAND** Jean, Manœuvre à Lyon; **BERNARD** Louis, Sous-Chef de brigade de manoeuvres à Oullins; **BERNIZET** Jules, Mécanicien de route à Lyon; **BERTHET** Antoine, Manœuvre spécialisé à Givors; **BLONDEL** Jean, Cantonnier à Saint-Denis-l'Argentière; **BOIBIEUX** Jean, Mécanicien de route à Grigny; **BOISSARD** Charles, Commissaire à Caluire; **M^{me} BOULLÉ** Odile, Commise à Lyon; **BOUDRIER** Jean, Contrôleur principal à Villeurbanne; **BOUYSSON** Louis, Ouvrier à Oullins; **BRAIZAT** Henri, Mécanicien de route à Lyon; **CANDÉ** Joseph, Facteur aux écritures à Lyon; **CATTIN-TRUITAZ** Joseph, Mécanicien de route à Venissieux; **CHABERT** Benoît, Sous-Chef de manutention à Saint-Cyr-au-Mont-d'Or; **CHAMBAUD** Jean, Chef de gare à Anse; **CHARLET** Joannès, Sous-Chef de brigade d'ouvriers à Oullins; **CHASSAING** Joseph, Chef aiguilleur à Saint-Germain-au-Mont-d'Or; **M^{me} CHAULAND** Marie, Expéditionnaire à Sainte-Foy-les-Lyon;

Vins Supérieurs d'Algérie 290

Nouveaux 1^{er}, en pièces 220 l., fûts, port, régie tout compris.

2 éch. 2 frs.

Caisse dégustation, 24 bouteilles assorties à 200 frs, rendu franco net de tous frais.

Priz couronné sur demande. Accop-tartous représent., fortes remises. GRANDES CAVES MASCARA (Algèr.)

Extrait du malt d'orge, du lait et de l'œuf, traités à l'état frais, l'Ovomaltine apporte au jeune organisme en formation tous les éléments nécessaires à son développement rationnel.

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

OVOMALTINE
FACILITE LA CROISSANCE

CHAUSSEIÈRE François, Sous-Chef de brigade d'aides-ouvriers à Oullins; COUTURIER Joseph, Contremaître adjoint à Oullins; CUZIN Joseph, Ouvrier à Oullins; DÉGRAND Pierre, Chef de train à Lyon; DUBOT Pierre, Aiguilleur à Collonges-au-Mont-d'Or; M^{me} DUFFY Hélène, Factrice aux écritures à Lyon; EMERY Amédée, Chef de train à Lyon; EXERTIER François, Chef de bureau de gare à Lyon; FARIOT Joanny, Facteur mixte à Amplepuis; FAVÉRIEX Jean, Chef de brigade d'ouvriers à la Mulatière; FRANÇOIS Pierre, Facteur de ville à Villeurbanne; GAILLARDON Jean, Sous-Chef de manutention à Lyon; GILLET Gustave, Sous-Agent technique à Lyon; GIRIN Claude, Chef de train à Lyon; GIVAUDAN Céséstin, Mécanicien de manœuvres; GOIFFON Jean, Sous-Chef de manutention à Grigny; COIFFON Joseph, Aide-Distributeur à Lyon; GOUILLON Francisque, Sous-Chef de brigade d'ouvriers à Oullins; GUÉRIN Jean, Conducteur à Lyon; GRANJON Jean, Ouvrier à Oullins; HÉBERD Jean, Mécanicien de manœuvres à Grigny; HERVÉ Jean-Baptiste, Chef de brigade de manœuvres à Vénissieux; ISNARD Etienne, Sous-Chef de dépôt à Lyon-Vaise; JAMBON Louis, Distributeur à Lyon; JEANNIN Aimé, Cantonnier à Lancié; JOLIVOT François, Chef de district principal à Givors; LABERGÈRE Henri, Mécanicien de route à Vénissieux; LANDRIEUX Léger, Mécanicien de route à Grigny; LAVIOLETTE Jacques, Conducteur à Saint-Didier-au-Mont-d'Or; LÉON Alfred, Aiguilleur à Villeurbanne; MAGNY Marc, Sous-Chef de manutention à Lyon; MALVERT Jean, Chef de train à Lyon; MANIÈRE Ferdinand, Garde-magasin à Oullins; MARTIN Jean, Mécanicien de manœuvres à Vénissieux; MONIN Henri, Brigadier de manutention à Lyon; MONNET Pétus, Sous-Chef de brigade d'ouvriers à Lyon; NÈGRE Marius, Facteur de ville à Lyon; PILIX Jean, Mécanicien de manœuvres à Lyon; PÉTEL Nicolas, Inspecteur à Lyon; M^{me} PETIT Jeanne, Chef de halte à Saint-Rambert-l'Île-Barbe; PIOLLAT Joseph, Commis principal à Lyon-Vaise; POLOSSON Benoît, Sous-Chef de brigade à Lyon; DE PRÉMILHAT Gilbert, Manœuvre à Lyon; M^{lle} QUIROT Elisabeth, Factrice aux écritures à Lyon; RIOU Henri, Ouvrier à la Mulatière; RIVAL Alexandre, Rédacteur principal à Lyon; ROBERT Achille, Sous-Chef de manœuvres à Lyon; ROUX André, Sous-Chef de manutention à Lyon-Vaise; ROUX Jean, Sous-Chef de brigade de manœuvres à Lyon; SARAZIN Paul, Aide-Ouvrier à Lyon; SAUZAY Marius, Facteur de ville à Lyon; SAUZÉAT Lucien, Garde-signaux à Pierre-Bénite; M^{lle} SCHWEITZER Madeleine, Com-mise à Lyon; SCHIMMUMM Edmond, Sous-Chef de brigade d'ouvriers à Oullins; SOLY Jean, Ouvrier à Lyon; SURY Jean, Chef aiguilleur à Lyon-Vaise; TERRIER Eugène, Chef de manœuvres à Lyon; THIBAUD Jean, Facteur enregistrant à Eveux-sur-l'Arbresle; THOMÉ Antoine, Chauffeur de manœuvres à Saint-Germain-au-Mont-d'Or; THOZET François, Chef de train à Lyon; THULLIER-GRAND Jean, Mécanicien de route à Vénissieux; TREFFOT Marcel, Mécanicien de route à Vénissieux; VIGNAL Ambert, Ouvrier à Oullins; VILLE Joseph, Chauffeur de manœuvres à Lyon; VITTE Jean, Sous-Chef de manutention à Lyon; DELOCHE Louis, Ex-Mécanicien de route à Lyon, Ex-Chef aiguilleur à Lyon; BARDAY François, Ex-Cantonnier à Charbonnières-les-Bains; CHENEVARD Benoît, Ex-Ouvrier à Lyon; GRAS Jules, Ex-Conducteur-chef à Lyon; LARIPPE Pierre, Ex-Ouvrier à Oullins; LEBRE Charles, Ex-Mécanicien de route à Lyon; RAYNAUD Michel, Ex-Chef de manutention à Lyon; VINCENT Joseph, Ex-Chef de bureau de gare à Saint-Georges-de-Rencins.

SAÔNE-ET-LOIRE. — ACHERON Jean, Mécanicien de manœuvres à Paray-le-Monial; AUPAY Philibert, Chef de bureau de gare à Chalons-sur-Saône; BERTHELEY Benoît, Garde-signaux à Varennes-le-Grand; BERTHIER Jean, Chef de gare à Vendennes-

les-Charolles; RIGAUD Antoine, Chef de canton à Simandres-les-Ormes; BLONDET Jean, Cantonnier à Saint-Germain-du-Plain; BONNEFOY François, Chef de train à Chalons-sur-Saône; BOURDIAU Louis, Brigadier à Saint-Léger-sur-d'Heune; BURTIN Jean, Cantonnier principal à Volesvres; CHALAND François, Chef de manutention à Mâcon; CHAPUIS Antoine, Cantonnier à Ciry-le-Noble; CORTIER Jean, Manœuvre à Paray-le-Monial; DAILLIER Alphonse, Commis principal à Chalons-sur-Saône; DESCHAMP Georges, Mécanicien de route à Paray-le-Monial; DEMAY Ivan, Sous-Chef de dépôt à Montchanin; DESBROSSES Nicolas, Chef de train à Montchanin; DESCHAMPS Joseph, Sous-Chef de manœuvres à Montceau-les-Mines; DURAND Claude, Chef de train à Bouliéry-Paray-le-Monial; GUÉPIN Jean, Sous-Chef de manœuvres à Mâcon; GUÉRIN Louis, Commis à Chalons-sur-Saône; JACQUET Antoine, Chef de train à Paray-le-Monial; JAILLET Jean, Sous-Chef de manutention à Chalons-sur-Saône; LAMY Henri, Mécanicien de manœuvres à Paray-le-Monial; MOUCHET Martial, Sous-Chef de bureau de gare à Mâcon; PERRIN François, Sous-Chef de manutention à Montchanin; PICOT Louis, Visiteur à Chalons-sur-Saône; PONCET Jean, Chef de canton à Marilly-le-Pavé; RATHEAUX Paul, Chef de manutention à Chalons-sur-Saône; RICHY Alexandre, Commis à Mâcon; VEILLEROT Pierre, Garde magasin à Chagny; VERGER Henri, Chef de gare à Saint-Léger-Sully; VINCENTOT Lazare, Commis principal à Montchanin.

SAVOIE. — AZARIO Jean, Employé principal à Chambéry; BUFFET Alfred, Contremaître à Chambéry; COLLOMB Joseph, Chef de train à Chambéry; COTTE Louis, Chef mécanicien à Chambéry; DUBOIS François, Chef de gare à Freney; DUCRUET Claudius, Facteur-chef à Aix-les-Bains; GODDARD Jean, Chef de train à Chambéry; GLIÈRE Jean, Mécanicien de route à Chambéry; ISANOVE Henri, Sous-Chef de bureau de gare à Modane; JEANDET Eugène, Mécanicien de route à Chambéry; LAURENT-GUY Eugène, Sous-Chef de manœuvres à Chambéry; LEVRAT Jean, Commis principal aux Viviers; LONG Rémy, Chef aiguilleur à Chambéry; MARMET Louis, Dessinateur-projeteur à Chambéry; MOLLARET Charles, Commis à Chambéry; MOREL Jules, Chef de gare à Aix-les-Bains; PORCHERON François, Chef de train à Chambéry; QUICHAUD Jacques, Brigadier à Saint-Michel-de-Maurienne; ROULIER Pierre, Sous-Chef de brigade de manœuvres à Chambéry; GRILLET Jean, Ex-Conducteur à Chambéry; GAUTHIER Emilie, Ex-Chef de gare à Lamarche-sur-Saône.

SEINE. — BACHELET Aristide, Chef de train à Paris; BARATHIEU Joseph, Commis à Paris; BAST Louis, Sous-Facteur à Paris; BASTE Léon, Ouvrier à Paris; BERNARD Emile, Chef de bureau au Parc-Saint-Maur; BILLARD Claude, Sous-Facteur à Paris; BONNARDEL Philogène, Employé principal à Paris; BONNETOI Jean, Chef de gare principal à Paris; BOUCHER Auguste, Chef de train à Paris; BRISSET Maurice, Dessinateur principal à Paris; CALEY Casimir, Chef de manutention à Paris; CHABALET Louis, Employé à Paris; M^{me} CHAMARY Jeanne, Employée à Paris; CIROSSARD Francis, Surveillant à Paris; COCHIN Armand, Commis principal à Paris; COLIN Joseph, Ouvrier à Paris; COLLET Léon, Sous-Chef de bureau à Paris; COMBE Jean, Ouvrier à Paris; DAMPT Jules, Sous-Chef de manutention à Paris; DAVID François, Agent technique à Paris; DAVID Léon, Ouvrier à Paris; DELAS Léon, Classeur principal à Paris; DIDE René, Chef de bureau de gare à Paris; DONNIOU Charles, Contrôleur technique à Alfort; DUCLOS Léon, Sous-Chef de brigade d'ouvriers à Paris; DUFOLO Paul, Sous-Chef de brigade d'ouvriers à Maisons-Alfort; DUPLAT Charles, Mécanicien de route à Paris; DUREUX Jean, Sous-Chef de manœuvres à Paris; ENFER Jules, Ouvrier à Paris; M^{lle} EGAL Marie, Employée principale à Alfortville; FASSIER Félix, Agent technique à Paris; FASSIER Georges,

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

Les Trois Amis de la Maison

POUR VOTRE CUISINE la " Végétaline "

POUR VOTRE TABLE l'huile " Dulcine "

POUR VOTRE LINGE le savon " La Tour "

Chef de groupe à Paris; FAUCHER Antoine, Sous-Facteur à Paris; FAVARET Alexandre, Commis de 1^{re} classe à Paris; FEVRE Gustave, Surveillant à Paris; FOUNEL André, Chef de groupe à Alfortville; FREDOUILLE Alexandre, Chef aiguilleur à Paris; FRÉMONT Ernest, Sous-Chef de brigade d'ouvriers à Choisy-le-Roi; GALERNAT Philibert, Sous-Facteur à Paris; GIDON Antoine, Employé à Paris; GODARD Pierre, Commis à Maisons-Alfort; GOUTTE-GATTAT Jean, Chef de train à Paris; GRAPON Michel, Aide-Ouvrier à Maisons-Alfort; GRENIER Jean, Chef de train à Paris; HÉRIOT Albert, Chef de brigade d'ouvriers à Paris; HILAIRE Louis, Employé principal à Paris; HOUDOT Lucien, Agent technique à Paris; JAESAN Henri, Employé principal à Paris; JOLIGARD Pierre, Contrôleur des trains à Paris; M^{me} JOUYE Jeanne, Commise à Paris; LABROSSE Daniel, Rédacteur principal à Paris; LAVAULT Claude, Brigadier de manutention à Paris; M^{me} LETRESQUE Annonciade, Employée principale à Paris; MARCHÉ Philippe, Employé à Paris; MARTIN Jean, Chef de train à Paris; M^{me} veuve MATRUCHOT Marie, Employée à Maisons-Alfort; M^{me} MIGNON Geneviève; Employée à Paris; MOLHÉFRAT Jean, Carçon de caisse principal à Paris; MOLTER Jules, Manœuvre spécialisé à Alfortville; M^{me} veuve MONNIER Augustine, Employée à Paris; NOËL Octave, Mécanicien de route à Paris; NOZIÈRE Baptiste, Mécanicien de route à Paris; PAGÈS Pierre, Contremaitre à Maisons-Alfort; PAILLOT Marius, Contrôleur de route à Paris; PASQUIER Gaston, Employé principal à Paris; PERRAUD Irénée, Mécanicien de manœuvres à Paris; PICHOT Auguste, Agent technique à Paris; PRIENRET Auguste, Chef dessinateur à Paris; PRÉLAT Henri, Chef de bureau principal à Paris; RÉGNERON Lucien, Sous-Chef de gare à Paris; RENIER Claude, Homme d'équipe à Paris; RODOT Alexandre, Chef de bureau principal à Paris; ROUSSEL Henri, Chimiste à Paris; ROUVET Pierre, Homme d'équipe à Paris; M^{me} veuve SEGUIN Marie, Employée à Maisons-Alfort; VILLARD Simon, Employé principal à Paris; CORTOT Nicolas, Ex-Commis principal à Paris

SEINE-ET-OISE. — AMEY Eugène,

Contrôleur technique à Montgeron-Crosne;

BABOT Lucien, Aide-Ouvrier à Limeil-Brévannes;

CHEVILLE RAWL

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.,

EN FIBRE

COLLECTION RELIÉE des BULLETINS P.L.M. parus en 1933

Prime à nos lecteurs. Agents de la Compagnie. — Pour répondre au désir de certains agents qui voudraient conserver la collection reliée des numéros du Bulletin P.L.M. parus en 1933 et qui, à l'heure actuelle, ne possèdent plus tous leurs exemplaires ou les ont conservés plus ou moins détériorés, le Bulletin fait savoir qu'il peut disposer encore de quelques collections (année 1933 seulement).

Pour la somme de **16 Frs.**, ces agents recevront franco les numéros de 1933 sous reliure solide et élégante, cousue au fil de lin, couverte toile vélin bleu clair, ornée d'une impression au fer artistique.

Le nombre des collections ainsi réservées aux agents étant limité, les demandes seront satisfaites dans l'ordre de leur arrivée.

Chaque demande, accompagnée du mandat et de l'adresse irès complète du souscripteur (la mention de l'emploi est obligatoire), devra parvenir avant la fin de janvier à :

E.-J. CAUDRON, Papeterie-Relecture
28, rue Saint-Lazare, Paris (9^e)

Cette Maison adressera le volume dans la première quinzaine de février. Le montant des souscriptions parvenues après épurement des collections en réserve, sera immédiatement retourné aux expéditeurs par la Maison Caudron.

La Maison Caudron se tient à la disposition du personnel pour tous autres renseignements, notamment pour la relecture des exemplaires collectionnés par les Agents (mêmes conditions que l'an dernier).

BACONNET Jules, Sous-Chef de brigade d'ouvriers à Villeneuve-Saint-Georges; BARATIN Louis, Chef divisionnaire à Villeneuve-Saint-Georges; BLACHE Joseph, Mécanicien de route à Villeneuve-Saint-Georges; BOIS LÉON, Contremaitre à Villeneuve-Saint-Georges; BRÉON Louis, Aiguilleur à Vigneux-sur-Seine; BRYAGNE Eugène, Mécanicien de route à Villeneuve-Saint-Georges; CHABANON Pierre, Commis à Villeneuve-Saint-Georges; CHAMPENOIS Edouard, Chef de manœuvres à Montreuil; CHARBONNIER Marcel, Inspecteur au Chesnay; CHASSAGNON Léon, Aide-Ouvrier à Villeneuve-Saint-Georges; CHAUFFARD Jules, Ouvrier à Villeneuve-Saint-Georges; CHOIZENOUX Jean, Ouvrier à Villeneuve-Saint-Georges; CORDET Henry, Mécanicien de manœuvres à Villeneuve-Saint-Georges; COUDRET Clément, Sous-Chef de brigade d'aides-ouvriers à Villeneuve-Saint-Georges; COGNOT Joseph, Chef de manœuvres à Villeneuve-Saint-Georges; FAISANDIER André, Mécanicien de route à Villeneuve-Saint-Georges; PICHOT Eugène, Ouvrier à Villeneuve-Saint-Georges; GIRAUD René, Ouvrier à Villeneuve-Saint-Georges; GRAMAIN Georges, Conducteur de machines-outils à Villeneuve-Saint-Georges; LAURENT Marius, Ouvrier à Villeneuve-Saint-Georges; LAURU François, Mécanicien de manœuvres à Corbeil; LELOUP Camille, Homme d'équipe à Bourron; LÉPEIX Louis, Chef de bureau à Brunoy; MANCHE Alfred, Sous-Inspecteur à Villeneuve-Triage; MÈME Maurice, Ouvrier à Yerres; M^{me} veuve MEYSSONNIER Georgette, Chef de groupe à Brunoy; NICOLAS René, Sous-Ingénieur à Villeneuve-Saint-Georges; PAPOT-LIBÉRAL François, Sous-Chef de gare principal à Villeneuve-Triage; PARIZÉ Louis, Chef aiguilleur à Melun; PATTIER Charles, Commis à Melun; PIÉDALET Victor, Aide-Ouvrier à Villeneuve-Saint-Georges; PISON Jules, Mécanicien de route à Villeneuve-Saint-Georges; PLOUX Jules, Chef de manutention à Villeneuve-Saint-Georges; REBOUL Laurans, Sous-Facteur à Brunoy; ROBIN Jules, Chef de bureau principal à Villeneuve-Saint-Georges; ROUSSELLE Jules, Aide-Ouvrier à Montgeron; SCHOTT Charles, Ouvrier à Villeneuve-Saint-Georges; SERRUS Pierre, Employé principal à Yerres; SIAUGUES Jean, Commis à Vigneux;

(Voir la suite page XI)

Quenelles Mack

DIJON

Les réclamer

dans les Coopératives

P. L. M.



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^e)

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

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

SOMMAIRE

Au Personnel. — Distinctions honorifiques. — Belles carrières P.L.M.

Le nouveau poste électrodynamique de notre gare de Paris, par M. Oudotte, Ingénieur Principal attaché au Service central de la Voie (appendice sur les appareils Saint-Chamond-Granat, par MM. Couturier et Renaud, Sous-Inspecteurs de l'Exploitation — Services Techniques).

Nos trains de marchandises sont maintenant munis du frein continu automatique, par M. Reure, Ingénieur au Service du Matériel.

REVUE DOCUMENTAIRE : Trafic du Réseau P.L.M.

— Nouvelles mises en service d'autorails. — Mesures prises en application de la loi du 8 juillet 1933. — Une installation moderne de poste de commandement et de dispatching. — Comment remplir plus commodément les réservoirs d'eau de nos voitures. — Interceptions de lignes dans le Midi. — Une nouvelle note à MM. les Chefs de gare sur le point de vue du client. — Dans nos cités. — Création d'une « marque P.L.M. ». — Concours 1933 des gares fleuries. — Je voudrais bien qu'on me dit...

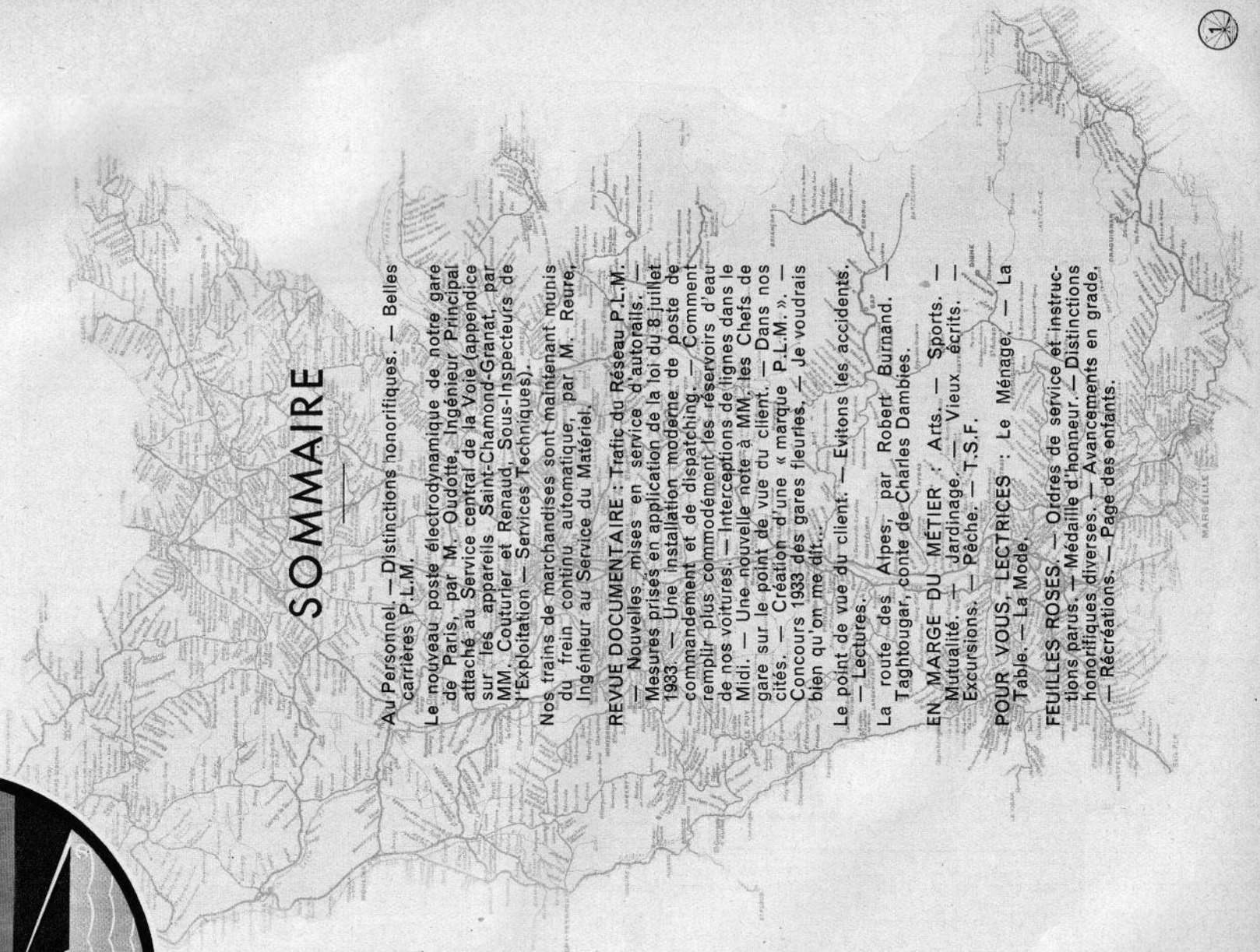
Le point de vue du client. — Evitons les accidents. — Lectures.

La route des Alpes, par Robert Burnand. — Taghtouggar, conte de Charles Dambies.

EN MARGE DU MÉTIER : Arts. — Sports. — Mutualité. — Jardinage. — Vieux écrits. — Excursions. — Pêche. — T.S.F.

POUR VOUS, LECTRICES : Le Ménage. — La Table. — La Mode.

FEUILLES ROSES. — Ordres de service et instructions parus. — Médaille d'honneur. — Distinctions honorifiques diverses. — Avancements en grade. — Récréations. — Page des enfants.



AU PERSONNEL

L'exercice 1933 n'a pas apporté à la situation de notre Réseau l'amélioration souhaitée. Nos recettes et notre trafic ont continué à baisser par rapport à l'exercice précédent, pourtant bien peu favorable déjà.

L'année 1933 nous a donné, cependant, un motif d'espoir : je fais ici allusion à la loi du 8 juillet 1933, qui témoigne, de la part de l'Etat, d'une plus juste compréhension des besoins du chemin de fer. Depuis le 1^{er} novembre, l'abaissement de l'impôt sur les transports de voyageurs vient heureusement atténuer les effets de la baisse du trafic. Bientôt vont suivre les mesures d'assouplissement administratif, qui permettront une exploitation plus économique, plus moderne et mieux adaptée aux besoins de la clientèle.

Je tiens, en cette fin d'exercice, à reconnaître l'aide que les Agents de tous grades nous ont donnée dans les circonstances difficiles que nous traversons ; chacun d'eux s'est associé, dans son domaine d'activité, à la rigoureuse politique d'économie que la baisse des recettes nous impose ; chacun d'eux a compris la nécessité de mieux servir la clientèle, en présence de la concurrence des autres moyens de transport.

Je suis persuadé que tous auront à cœur de soutenir et d'accentuer cet effort pendant l'année qui commence. D'avance, je les en remercie très sincèrement.

Qu'il me soit permis, pour terminer, de souhaiter que 1934 soit marqué par un net redressement de la situation de notre Compagnie et, plus généralement, de notre grande et belle Industrie.

Et aussi, que cette année soit une année heureuse pour tous les Agents et pour leur famille.

Paris, le 1^{er} janvier 1934.

Le Directeur Général de la Compagnie,
Eug. MUGNIOT.

DISTINCTIONS HONORIFIQUES

Légion d'honneur

Par décrets des 12 décembre 1932, 7 juillet et 6 octobre 1933, ont été nommés ou promus dans l'Ordre National de la Légion d'Honneur :
Chevalliers : MM. Lamure Louis, Chef de District principal à Roanne ; Pradier Henri, Employé à Paris ; Tournaire Alexandre, Employé au dépôt de Marseille.

Médaille militaire

Par décrets des 12 avril et 7 juillet 1933, la Médaille Militaire a été conférée aux Agents dont les noms suivent :
MM. Arnaud Pierre, Chef de station à Chapost ; Arnoux Oswald, Surveillant principal de travaux à Grasse ; Barlaque Auguste, Facteur-enregistreur à Villefort ; Basin Philibert, Lampiste appareilleur à Nice-Saint-Roch ; Bados Fernand, Homme d'équipe à Montpellier ; Berger Camille, Ouvrier au Petit Entretien de Villeneuve-Prairie ; Bibollet François, Homme d'équipe à Arles ; Blanc Arthur, Mécanicien de manœuvres à Miramas ; Bonnin Jean, Manœuvre spécialisé à Lyon-Guillotière ; Bouchet Jean, Conducteur à Clermont-Ferrand ; Bouveyron Marcel, Aiguilleur à Portes-Triage ; Bouvier Henri, Vagonnier à Montargis ; Bride Louis, Aiguilleur à Laroche ; Brunet Louis, Employé principal à Oullins ; Buclliat Jean, Brigadier-Chef à Lyon-Saint-Paul ; Cabanel Marcel, Homme d'équipe à Alès ; Caillat Désiré, Chef aiguilleur à Montargis ; Canac Ernest, Homme d'équipe à La Bastide-Saint-Laurent-les-Bains ; Cestre Joseph, Aiguilleur à Clamecy ; Chapuis Albert, Visiteur à Villeneuve-Triage ; Chantre Antoine, Chef de train à Badan-Triage ; Cornu Marie, Employé à Marseille ; Coulomb Henri, Commis à Nîmes

6 et 7 octobre 1933, la Médaille Militaire a été conférée aux Agents dont les noms suivent :
Alexandre, Homme d'équipe à Bercy ; Bonnet Pierre, Brigadier-Chef à Sathonay-Rillieux ; Bonnot Charles, Brigadier-Chef à Saint-Victor-Thizy ; Borgeat Marius, Ouvrier chaudronnier au dépôt d'Annemasse ; Boubas Jean, Commis à La Ricamarie ; Bouchard Paul, Aide-ouvrier aux Ateliers de Voitures de Villeneuve-Saint-Georges ; Boudriot André, Sous-Chef de gare à Besançon-Viotte ; Bouillard Gabriel, Brigadier-Chef à Mâcon ; Bouniol Georges, Employé principal à Paris ; Bourcier Marie, Facteur-enregistreur à Montferland-Thoraise ; Bourgeois

Par décrets des 11 mai, 7 juillet, 6 septembre, 6 et 7 octobre 1933, la Médaille Militaire a été conférée aux Agents dont les noms suivent :
Adrien, Conducteur à Paray-le-Monial ; Basset Etienne, Brigadier-Chef à Lyon-Saint-Paul ; Baudier Jean, Aide-Surveillant du S.E. à Saincaize ; Beaudouin Jules, Brigadier de manutention à Nemours-Saint-Pierre ; Bedu Alphonse, Aiguilleur à Maisons-Alfort-Alfortville ; Belle Jean-Baptiste, Homme d'équipe à Modane ; Benetière Jean, Mécanicien de manœuvres à Cosne ; Bernaux Valentin, Homme d'équipe à Dijon-Ville ; Berneau Louis, Facteur-enregistreur à La Charité ; Boisset Maxime, Ouvrier au Petit-Entretien de Villeneuve-Prairie ; Boniveau

Alexandre, Homme d'équipe à Bercy ; Bonnet Pierre, Brigadier-Chef à Sathonay-Rillieux ; Bonnot Charles, Brigadier-Chef à Saint-Victor-Thizy ; Borgeat Marius, Ouvrier chaudronnier au dépôt d'Annemasse ; Boubas Jean, Commis à La Ricamarie ; Bouchard Paul, Aide-ouvrier aux Ateliers de Voitures de Villeneuve-Saint-Georges ; Boudriot André, Sous-Chef de gare à Besançon-Viotte ; Bouillard Gabriel, Brigadier-Chef à Mâcon ; Bouniol Georges, Employé principal à Paris ; Bourcier Marie, Facteur-enregistreur à Montferland-Thoraise ; Bourgeois

Armand, Conducteur de locotracteur à Champanelle; Bousquet André, Homme d'équipe à Lyon-Vaise; Bouvier Joseph, Sous-Chef de manutention à Lyon-Vaise; Bréard Marius, Facteur-enregistreur à Brignoles; Breauve Roger, Surveillant des trains à Nice-Ville; Bredillot Gustave, Chef de train à Besançon; Bressis Gabriel, Homme d'équipe à Toulon; Buathier Pierre, Chef de train à Maçon; Bulliod Louis, Elève-mécanicien au dépôt d'Amberieu; Burlet-Parendel, Facteur aux écritures à Rives; Buvat Jules, Brigadier de manoeuvres à Moulins; Béraud Louis, Homme d'équipe à Jarrie-Vizille; Carre Claude, Brigadier de manutention à Dijon-Ville; Cartalade Jules, Chef de canton à Boucoiran; Castanet André, Commis à Alès; Cattalina Edmond, Aide-ouvrier aux Ateliers de Vagnons de Dijon-Perrigny; Caventier Léon, Facteur-enregistreur à Fogny; Chabrier Victorin, Facteur aux écritures à Beaucaire G.V.; Chailier Félix, Aiguilleur à Marseille-Saint-Charles; Chatelain Louis, Homme d'équipe à Nevers; Chevallier Jean, Ouvrier aux Ateliers de Voitures de Villeneuve-Saint-Georges; Claus Emile, Commis à Nevers; Collin Joseph, Chef de train à Nevers; Combe Irénée, Brigadier-Chef à Montrond-les-Bains; Couix Auguste, Expéditionnaire aux Ateliers de Voitures d'Oullins; Couron Jules, Facteur aux écritures à Toulon; Court Emile, Chef de train à Marseille-Saint-Charles; Couturier Pierre, Visiteur de l'Entretien à Terrenoire; Coyer Anatole, Sous-Facteur à Paris; Cridze Paul, Sous-Chef de brigade d'ouvriers aux Ateliers de Voitures de Villeneuve-Saint-Georges; Curtoud Léon, Homme d'équipe à Chambéry-Challes-les-Eaux; Dangoin Henri, Sous-Chef de manoeuvres à Paris; Denax Jean-Baptiste, Conducteur à Oran; Diaz Raymond, Homme d'équipe à Toulon; Dorey Louis, Conducteur à Chagny; Dreux Henri, Conducteur à Saint-Rambert-d'Albon; Duplissy Paul, Manoeuvre aux Ateliers de Machines d'Arles; Fatielay Louis, Chef de station à Vuillans; Fermon Louis, Chef de train au Teil; Ferragne Eugène, Planton à Alger; Flère Marius, Homme d'équipe à Valence; Fournel Jean, Sous-Chef de bureau à Bourg; Fournel Jean, Chef de train à Bonson; Fuglier Aimé, Sous-Chef de manutention au Teil; Garin Auguste, Facteur-enregistreur à Guérgny; Gauch Auguste, Conducteur à Paris; Gautrot Marcel, Conducteur à Montargis; Gascon Eloi, Ouvrier aux Ateliers de Vagnons à Gourbesac; Gay André, Mécanicien de route au dépôt de La Blancarde; Gayrat Louis, Homme d'équipe aux Ateliers de Vagnons de Dijon-Perrigny; Genot Julien, Conducteur à Dôle; George Pierre, Aiguilleur à Perrigny; Gibert Pierre, Manoeuvre à Langogne; Giraud Marie, Chef de brigade de manoeuvres au Magasin Général de Lyon; Grand Joseph, Chef de train à Belle-



M. Turrel Urbain,
Facteur-enregistreur à la gare de Senas.

Le 19 août 1933, s'est couragéusement précipité au secours d'un vieillard qui allait se faire écraser en gare de Senas.



M. Seigneuret Benoit,
Garde auxiliaire à Villefranche-sur-Saône.

Le 30 août 1933, a sauvé d'une mort certaine une femme âgée qui s'était engagée sur les voies au moment où survénait un train rapide.

gards; Grattard Etienne, Facteur aux écritures à Lyon-Perrache; Gros Pierre, Conducteur à Chalons-sur-Saône; Gruet Jean, Homme d'équipe à Besançon-Viotte; Guéras Anthelme, Homme d'équipe à Chambéry-Challes-les-Eaux; Guibert André, Homme d'équipe à Nice-Ville; Hennequin Vincent, Aiguilleur à Villeneuve-Trigle; Héraut Claude, Conducteur à Montceau-les-Mines; Hude Adolphe, Homme d'équipe à Lyon-Vaise; Jaccoud Marius, Aiguilleur à Amberieu; Jacquier Edmond, Brigadier de manutention à Annemasse; Jaulent Jean, Lampiste-Appareilleur à Montbeller; Jeanraud Pierre, Conducteur à Chagny; Jeanneau Louis, Gardien à Marseille; Joly Octave, Chef de train à Paris; Jouvelet Auguste, Lampiste-Appareilleur à Dijon-Ville; Lachat Pierre, Aiguilleur à Grand-Croix; Lamure Louis, Expéditionnaire à Paray-le-Monial; Landraud Marius, Conducteur au Teil; Landreau Charles, Châuffeur de route à Alès; Laurent Antoine, Visiteur de gare à Rognac; Lavaire Louis, Sous-Chef de brigade de manoeuvres au dépôt de Dôle; Le Dily François, Homme d'équipe à Paris; Lelong René, Aiguilleur à Charenton; Lenoble Georges, Sous-Chef de brigade de manoeuvres à Larche; Lepage Alfred, Chef de train à Marseille-Saint-Charles; Lessure Antoine, Conducteur à Clermont-Ferrand; Lespinasse Etienne, Ouvrier à Roanne; Liautier Marius, Conducteur à Paris; Lieutier Emile, Employé à Dijon-Centre; Limon-din Auguste, Brigadier des Gérçons de Breau Joanny, Homme d'équipe à Chaudraillies; Malchard Jacques, Chef de train à Avignon; Malaval Jean, Homme d'équipe à Nîmes; Manattini Pierre, Conducteur de machines-outils aux Ateliers de Voitures d'Oullins; Malquit Emile, Contremaître adjoint à l'Entretien des Voitures à Conflans; Marcille Edouard, Employé principal à Bidà; Maron Paul, Vagonnier à Besançon; Martin Honoré, Facteur-mixte à Eze; Massol Louis, Mécanicien de manoeuvres à Rognac; Mathieu Claudius, Conducteur à Badan-Triage; Mazouy Etienne, Facteur-enregistreur à Villars; Millet Lucien, Sous-Chef de brigade d'ouvriers à Nevers; Millien Gilbert, Chef de canton à Cravant-les-Laumes; Millière André, Sous-Chef de brigade d'aide-ouvriers aux Ateliers de Dijon-Perrigny; Moley Euphrône, Chef de groupe à Paris; Mollière Jean, Vagonnier à Chambéry-Challes-les-Eaux; Montagnon Paul, Facteur de ville à Marseille-Saint-Charles; Morel Charles, Chef de station à Montbenoit; Morin Marie, Conducteur à Lyon-Guilloire; Muzard Yvan, Sous-Chef de gare à Morat-les-Sablons; Nodon Aimé, Conducteur à Valence; Ogie Marie, Vagonnier à Besançon; Paccaliet Auguste, Brigadier-Chef à Chambéry-Challes-les-Eaux; Paccoud Jean, Garçon de bureau au Magasin des Ateliers de Machines d'Oullins; Panisse Eugène, Facteur aux écritures à Toulon;



Mme Richel Jean,
Garde-barrière à Hauteville-Gondon.

Le 26 août 1933, a fait preuve de beaucoup d'initiative et de sang-froid en se précipitant au secours d'une femme âgée qui allait se faire écraser en traversant la voie.



M. Montagne Raymond,
Facteur-mixte à la gare d'Antibes

Le 9 septembre 1933, a fait preuve de vigilance et de courage en sauvant une voyageuse âgée qui, négligeant d'emprunter le passage souterrain, allait se faire écraser sur les voies.

Parfait Auguste, Aide-ouvrier aux Ateliers de Vagnons à Dijon-Perrigny; Passart Albert, Pointeur-releveur à Delle; Pauliet Auguste, Planton à Clermont-Ferrand-Centre; Pellissard Clément, Homme d'équipe Agence P.L.M. (Paris); Perreau Joseph, Aiguilleur à Clamecy; Persigny Louis, Conducteur à Roanne; Petitjean Léon, Chef de gare à Saint-Julien-en-Genevois; Picard Joseph, Chef de brigade de manoeuvres au dépôt de Chalons-sur-Saône; Pin Joseph, Aiguilleur à Dôle-Ville; Pitot Claude, Homme d'équipe à Grand-Croix; Pons Gabriel, Commis à Paris; Pontier Louis, Aide-ouvrier aux ateliers de vagnons de Gourbesac; Potiquet Victor, Conducteur à Chalons-sur-Saône; Pourchet Paul, Commis à Delle; Prost Marius, Employé au bureau de Traction à Dijon; Quétier Ernest, Conducteur à Montargis; Ramillon Jacques, Mécanicien de manoeuvres au dépôt de Moulins; Renard Armand, Chef de gare au Chambon-Feuergolles; Ressayre Jean, Facteur-mixte à Beaujeu-Berrias; Reynaud Marius, Brigadier de manoeuvres à Miramas; Riot Charles, Aiguilleur à Montgeron; Robol Paul, Facteur-enregistreur à Nice-Riquier; Rohr Lucien, Facteur-enregistreur à Menton; Rolland Auguste, Facteur-enregistreur à Antibes; Rolland Paul, Garde-signaux à Valence; Rossignol Hector, Expéditionnaire à Dijon-Centre; Rosso Laurent, Chef de train à Marseille-Saint-Charles; Ruby Emile, Conducteur à Besançon; Ruel Samuel, Vagonnier à Saint-Etienne; Châteaureux; Sadler Georges, Sous-Chef de manoeuvres à Montargis; Saget Gustave, Facteur-enregistreur à Ris-Orangis; Samour Louis, vagonnier à Gien; Sandraz Lucien, Ouvrier aux Ateliers des Machines d'Oullins; Sauvalon Louis, Facteur-Chef à Saint-Rambert-d'Albon; Segay Emile, Conducteur à Bourg; Seguin Armand, Homme d'équipe à Fontainebleau-Avon; Simon Louis, Conducteur à Chambéry-Challes-les-Eaux; Simonin Louis, Homme d'équipe à Nevers; Sonnette Raoul, Brigadier de manutention à Paris; Soutelle Jean, Commis principal à Seins; Soutou Roger, Récepteur aux billets à Nîmes G.V.; Spay François, Employé au Magasin Général de Lyon; Such Adrien, Brigadier de manoeuvres à Montbeller; Tardy Léopold, Conducteur à Valence; Thebaud Antoine, Mécanicien de manoeuvres à Bercy; Tissu Jean, Conducteur à Lyon-Guilloire; Tournier Joseph, Chef de gare à Moncey; Trahand Claude, Commis à Lyon-Guilloire; Tripiet Louis, Sous-Chef lampiste à Modane; Vaillier Marie, Elève-mécanicien au dépôt de Besançon; Vell Louis, Brigadier de manutention à Amberieu; Vignat Marius, Sous-Facteur à Paris; Villard Michel, Conducteur de machines-outils aux Ateliers de machines d'Arles; Vinchon Jules, Brigadier de manutention à Paris; Vola Louis, Homme d'équipe à Toulon; Wuithier Georges, Sous-Chef de bureau de gare à Montceau.

Citations à l'Ordre du Réseau

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



M. Gallaud Raymond,
Pointeur-releveur à la gare de Montargis.

Le 30 août 1933, en gare de Sens, a évité, par sa courageuse et rapide intervention, un accident grave à un voyageur imprudent.



M. Girard Jean, Sous-Chef de gare de 3^e classe à Maisons-Alfort-Alfortville.

Le 23 septembre 1933, a montré un réel sang-froid en réussissant à sauver d'un accident grave une jeune femme qui avait voulu prendre un train en marche et était tombée sur les rails.

Citations à l'Ordre du Réseau (suite)



Le 28 septembre 1933, voyant un vieillard sur le point de se faire écraser, est sorti précipitamment du poste de block où il se trouvait, a relévé l'imprudent sur le trottoir où ils roulaient tous deux, au moment où le train arrivait à leur hauteur.

M. Duvert Joseph,
Homme d'équipe à la gare de Fos-sur-Mer.



Le 2 octobre 1933, a fait preuve de courage en se portant au secours d'une femme qui allait se faire écraser.

M. Ravier François,
Garde à Saint-Avre-la-Chambre.



Le 7 novembre 1933, par sa rapide et courageuse intervention, a sauvé un voyageur qui traversait les voies derrière un train en stationnement, sans voir arriver un train croiseur.

M. Desmoulin Joseph,
Sous-Chef de gare de 4^e classe à Voiron.

Récompenses honorifiques pour actes de courage et de dévouement

Une Médaille d'argent a été décernée par le Ministère de l'Intérieur à M. Bousquinaud Daniel, Chef de train en résidence à la Vouite-sur-Rhône. Cet agent a déjà été cité dans les Actes méritoires : Bulletin n° 25, p. 3.

Mentions pour actes méritoires

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

M.M. Boyer Louis, Homme d'équipe à Cavail-
lon ; Bresson Paul, Chef de canton à Quissac ;
Cersot Francis, Facteur-enregistreur à Ecully.

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

Services Financiers. — M. Courmille François,
Garçon de bureau à Paris.

Exploitation. — Mmes Aubague Marthe, Rece-
veuse à Vienne ; Besançon Marguerite, Rece-
veuse à Dijon-Ville ; M. Bochar Louis, Surveil-
lant des trains à Paris ; Mme Bornu Clothilde,
Receveuse à Saint-Claude ; MM. Boutin Théo-
phile, Facteur-mixte à Gréasque ; Bugaud
Ernest, Homme d'équipe à Dôle-Ville ; Chaudé-
manche Fernand, Receveur à Paris ; Collot
Casimir, Surveillant de Contrôle à Paris ; Debon
Emile, Homme d'équipe à Cavailon ; Eschaller
Auguste, Facteur-enregistreur à Mérindol ;
Eschenbrenner René, Facteur aux écritures à
Paris ; Eymotte Pépin, Homme d'équipe à
Beaune ; Favard Marcel, Homme d'équipe à
Saint-Etienne-Châteaureux ; Feasson Emile,

Homme d'équipe à Annonay ; Ferrogia Domi-
nique, Homme d'équipe à Paris ; Garnier Victor,
Aiguilleur à Nîmes P.V. ; Gastaud Célestin,
Homme d'équipe à Cannes ; Genelot Jean,
Receveur à Dijon-Ville ; Goumet Léon, Chef de
manutention à Paris ; Gouttefangeas Jean,
Homme d'équipe à Riom ; Joly Octave, Chef de
train à Paris ; Litaudon Joseph, Sous-Facteur
à Paris ; Maigre Maurice, Chef de gare à Mira-
beau ; Médaille Joseph, Homme d'équipe à
Paris ; Nuges Alexandre, Homme d'équipe à
Dompièrre-Sept-Fons ; Perret Alfred, Contrôleur
de gare à Chambéry ; Priollet Marcel, Homme
d'équipe à Bourg ; Renard Louis, Homme
d'équipe à Paris ; Saqueboucou Paul, Surveil-
lant de Contrôle à Paris ; Trioulier Joseph, Sur-
veillant des trains à Paris ; Veisseire Paul,
Homme d'équipe à Langesac.

Matériel et Traction. — MM. Berezziat Marie,
Manœuvre à Bourg ; Folimi François, Manœuvre
à Anancy ; Jacob Jules, Manœuvre à Dijon-
Ville ; Michon Simon, Visiteur à Saint-Germain-
au-Mont-d'Or ; Préfol François, Manœuvre à
Annemasse ; Rattot Georges, Manœuvre spé-
cialisé aux Laumes, Rouix Joseph, Manœuvre
à Lyon-Guillotière.

Voie. — MM. Battist André, Cantonnier à
Nice ; Chenavaz Antonin, Journalier à Ambérieu ;
Drogoul Théophile, Cantonnier à Nice-Saint-
Augustin ; Letell, Théophile, Cantonnier à
l'essai à Corquilleroz ; Pascal Clément, Sous-
Chef de canton à Saint-Cyr-sur-Mer.

Algérie. — M. Garcia Salvator, Homme
d'équipe à Sidi-Bel-Abbès.

Belles carrières P. L. M.

M. Blard. — M. Blard, Chef de gare de 1^{re} classe à Montchanin, est
parti en retraite le 1^{er} novembre 1933, après plus de 46 ans de services
à notre Compagnie.

Fils d'agent, il entra à la Compagnie dès l'âge de 14 ans. Esprit
vif et curieux, il s'initiait rapidement aux divers services et en 1903
était nommé Sous-Chef de gare. En avril 1913, il prenait la direction
de la gare d'Etang, passait moins d'un an après à celle de Montceau-
les-Mines ; puis, il fut mis à la tête de l'importante gare de Montchanin,
où, pendant 16 ans, il a donné toute sa mesure, ne cessant d'apporter
à l'accomplissement de sa tâche le plus beau zèle et un dévouement
à toute épreuve.

M. Coll. — M. Coll, Chef de la Comptabilité Centrale du Réseau
P. L. M. Algérien, parti en retraite le 1^{er} octobre, était entré à la Compagnie
de l'Ouest Algérien, puis passé au Réseau P. L. M. lors du rachat de
l'Ouest Algérien. Il a donné à la Compagnie près de 42 années de labeur.
Au cours de cette longue carrière, il a tenu, successivement, les
postes de Facteur, Employé, Commis, Commis Principal, Chef de Bureau,
Chef de Bureau-Principal, Inspecteur Divisionnaire et a été nommé
Chef de la Comptabilité Centrale le 1^{er} novembre 1928.
Dans ces différents postes, M. Coll n'a cessé de faire preuve des
plus belles qualités professionnelles.

Aussi le Conseil d'Administration de la Compagnie lui a-t-il conféré
le titre de Chef Honoraire de la Comptabilité Centrale du Réseau P. L. M.
Algérien.

Entré au Réseau le 1^{er} juillet 1899 comme Homme d'équipe dans
une petite gare proche de son pays natal, il ne tardait pas à se signaler
par son intelligence, son dévouement et son ardeur au travail. Nommé
Commis à la gare de Paris, puis à l'Inspection principale, il devait passer
à la 2^e Division du Service Central de l'Exploitation, comme Sous-Chef
de bureau, pour prendre ensuite la direction d'un important bureau
de cette division et être promu, en octobre 1922, au cadre du Personnel
Supérieur. Dans son dernier poste, son expérience consommée des
questions de transports lui a permis de surmonter avec maîtrise des
difficultés nombreuses et répétées et de diriger avec autorité des
services dont il connaissait les moindres rouages.

En reconnaissance de ses excellents services, le Conseil d'Admi-
nistration de notre Compagnie a conféré à M. Lalette le titre de Chef
de Division Honoraire.

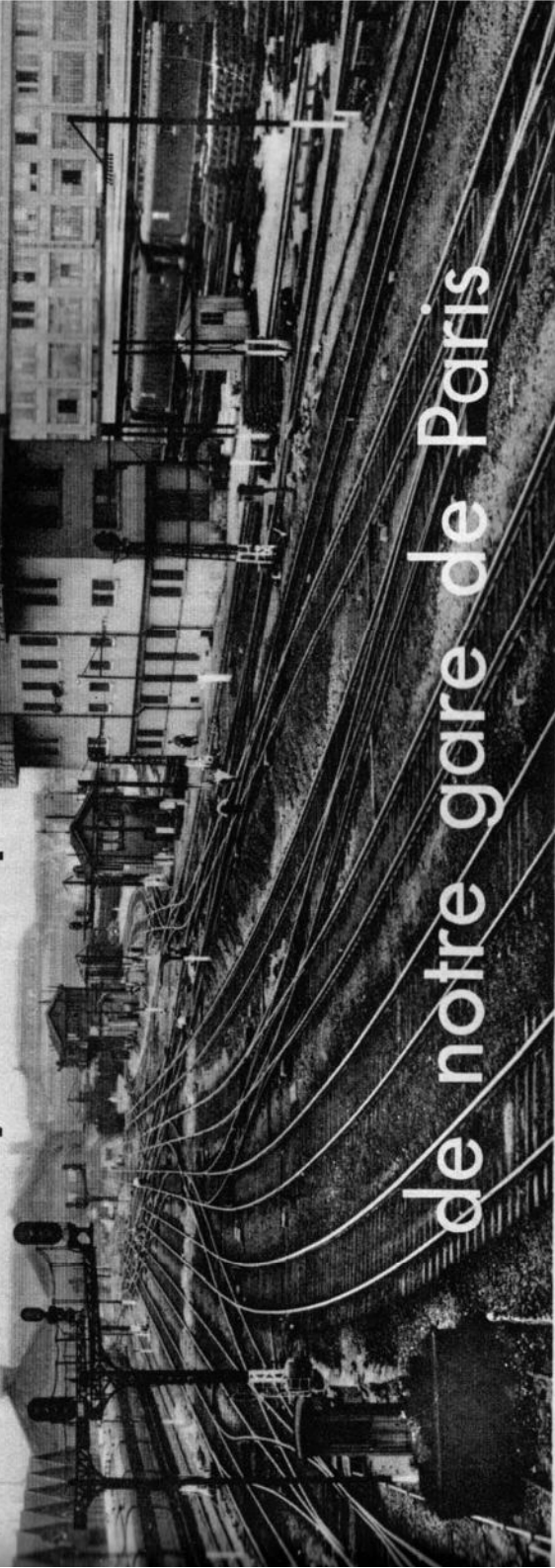
M. Leclerc. — M. Leclerc, Inspecteur de 1^{re} classe du Service Central
de la Voie, parti en retraite le 1^{er} octobre 1933, comptait 40 ans et 3 mois
de services ininterrompus.

Mis en apprentissage au sortir de l'école, M. Leclerc, doué d'une
volonté peu commune, put, grâce à l'enseignement des cours
d'adultes, être admis à la Compagnie, le 1^{er} juillet 1893, dans les bureaux
du Service de la Voie. Son application au travail devait bientôt lui
permettre d'être promu Chef de district.

Dans ces dernières fonctions, qu'il a remplies pendant plus de
25 ans, M. Leclerc a reçu maints témoignages de satisfaction pour le
dévouement qu'il déployait en toutes circonstances. Il avait été appelé
au Service Central de la Voie, le 1^{er} mars 1928, en qualité d'inspecteur,
pour collaborer aux études relatives à la nouvelle signalisation et son
rôle a été particulièrement apprécié dans cette partie très délicate
du Service.

LE NOUVEAU POSTE

électrodynamique



de notre gare de Paris

Par M. OUDOTTE, Ingénieur Principal
attaché au Service Central de la Voie

LES INSTALLATIONS de la gare de Paris qui s'étaient développées peu à peu de 1849 à 1900, n'avaient pas reçu, depuis cette époque jusqu'à ces dernières années, d'agrandissement notable.

En 1900, le nombre des voies à trottoir avait été porté à 13, tant pour la réception et le départ des trains de grand parcours que pour les arrivées et départs de banlieue. Le trafic voyageurs a augmenté depuis cette époque d'une façon si considérable que, peu à peu, les installations de 1900 sont devenues tout à fait insuffisantes. Après de longues études, un programme d'ensemble de l'agrandissement des gares de Paris a été arrêté en 1911.

De ce programme général, retardé par la guerre, est né, en ce qui concerne la gare des voyageurs, le programme réduit dit « des 8 voies », lequel comportait tout d'abord l'établissement, vers la gauche de la gare, côté rue de Chalon, de 8 nouvelles voies à trottoir. Ce programme comportait aussi une série de transformations successives des voies et appareils destinées à faciliter les mouvements intérieurs de la gare, et, de ce fait, à augmenter notablement son débit dans les deux sens de circulation.

Afin de faire profiter au plus tôt la gare de Paris d'une partie des installations projetées, le programme des 8 voies a reçu un premier commencement d'exécution en

1927 par la mise en service des 8 voies à trottoir proprement dites, raccordées provisoirement aux autres installations existantes.

Depuis 1927 donc, la gare de Paris possède 21 voies à trottoir. Mais elle ne pourra tirer tout le parti possible de ces 21 voies que lorsqu'auront été réalisées les modifications importantes dans les liaisons de la gare, permettant d'accélérer et d'augmenter le nombre des mouvements simultanés et, par conséquent, d'accroître le débit des trains, à l'arrivée comme au départ.

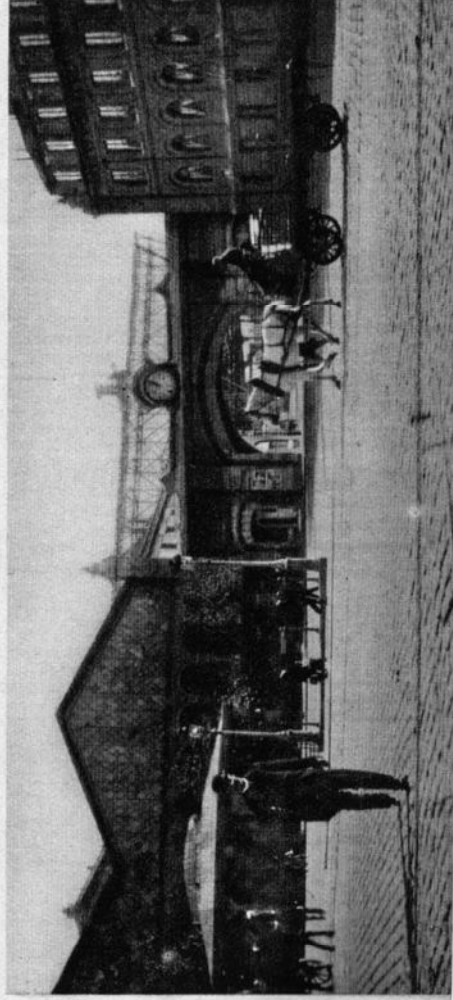
La réalisation progressive de ces remaniements et agrandissements, suivant une succession de nombreuses périodes et phases dont le programme est complètement mis au point, devait conduire à un bouleversement total de notre poste I de Paris (Saxby à 200 leviers) ainsi qu'à des déclenchements nombreux et de longue durée, qui eussent rendu extrêmement difficile l'exploitation de la gare de Paris, déjà fort délicate, en même temps que l'exécution des travaux.

Il a donc été décidé de créer un nouveau poste I-II, dont l'édification et le montage devaient être menés sans arrêter ou gêner le fonctionnement du poste Saxby et qui devait être mis en service sur les installations actuelles, préalablement aux modifications des liaisons.

La partie I du nouveau poste a été mise en service dans la nuit du 17 au 18 juin 1933.

Depuis cette date, tous les mouvements au départ de la gare de Paris sont donnés régulièrement par ce poste. Lorsque les différentes phases de modifications de voies et appareils auront été achevées, les postes I

Avant 1900 !
(Cliché Charilley)



... Notre ancienne
gare de Paris.

et il accolés régleront toutes les arrivées et tous les départs de trains.

Ces deux postes sont du type de poste électrodynamique à leviers d'itinéraires, dont les qualités et les avantages avaient été précédemment éprouvés à Melun, Lyon (Perrache et Guillotière) et à Dijon. Grâce aux dispositions de ces postes, il n'est plus nécessaire, comme dans l'ancien Saxby, de manœuvrer successivement plusieurs leviers pour donner un passage, travail long, pénible pour les aiguilleurs, demandant un personnel nombreux et susceptible de provoquer des erreurs.

En raison de la rapidité avec laquelle un itinéraire peut être donné par la manœuvre d'un seul levier, les possibilités de débit de la gare sont augmentées et cela avec une sécurité accrue.

En outre, grâce aux heureuses conceptions adoptées dans ces nouveaux postes, la réalisation des différentes et nombreuses phases de modification des voies et appareils devient facile, sans nécessiter de déclenchement ni apporter de gêne sensible à l'exploitation du poste lui-même.

Les postes I et II ont été groupés dans un même bâtiment, en béton armé (reproduit en tête de cet article) qui mesure en plan 31,50 m sur 8,20 m et comporte 3 étages pour chaque poste.

A l'étage supérieur sont les 2 cabines, séparées par le bureau du Chef de circulation, et largement éclairées par des séries de baies vitrées assurant une excellente visibilité dans toutes les directions.

Dans la cabine du poste I, reproduite par les figures 1 et 2, la table de manœuvre comporte 320 leviers d'itinéraires répartis sur 4 rangées. L'ancien poste Saxby comprenait 200 leviers alignés sur un même rang, comme l'indique la figure 3.

La cabine contient aussi les installations de block, les relations téléphoniques et électriques de poste à poste ; en particulier, les correspondances entre postes ont été assurées de façon impérative par des appareils spéciaux et nouveaux, dits « Saint-Chamond-Granat » (premier plan de la fig. 1), spécialement décrits plus loin, en appendice, par deux techniciens du Service de l'Exploitation.

Au deuxième étage est la base de la table de manœuvre de chaque poste, réalisant toutes les liaisons de commande et de contrôle, des aiguilles, signaux et sections isolées, entre la table des leviers en cabine et les divers circuits électriques (tringles, balanciers, combinateurs, verrous).

Au premier étage sont placés tous les relais, la plupart des fusibles et le tableau géographique.

Au rez-de-chaussée sont les arrivées et les départs des câbles électriques et quelques locaux de service. La longueur des conducteurs en cabine est de 269.000 mètres.

Au sous-sol, enfin, sont les débouchés des galeries souterraines.

Les aiguilles sont mues sur place par des moteurs électriques, les signaux sont électrifés ainsi que les appareils à pétaards. Les câbles des circuits de manœuvre et de contrôle sont placés dans des canalisations à air comprimé assurant leur isolement et leur sécheresse,

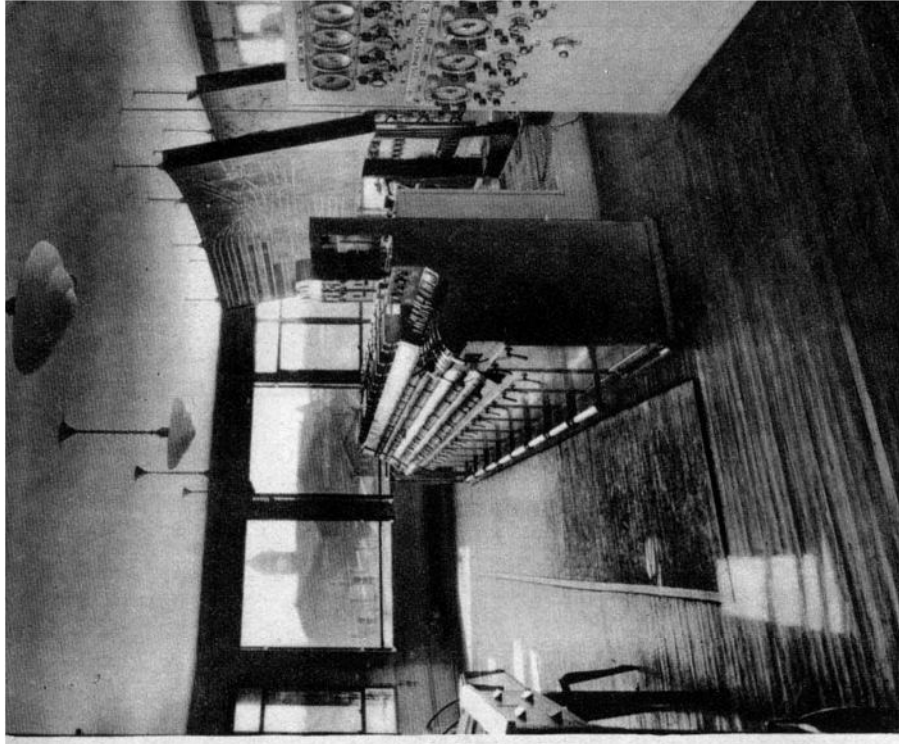


Fig. 1. — La cabine du poste I

alimentées en air comprimé par un compresseur situé au rez-de-chaussée du poste.

La longueur des conducteurs en campagne atteint 623.000 mètres.

L'alimentation de tous les circuits électriques est assurée par une sous-station (voir fig. 4, 5 et 6) qu'il a fallu créer de toutes pièces au sous-sol de la Messagerie-Départ, et qui est reliée aux postes à desservir par 145 mètres de galeries visitables, traversant souterrainement les installations de la gare.

Cette sous-station possède 2 salles haute-tension (fig. 7) : l'une en service normal sur le secteur de l'Union d'Électricité, l'autre à titre de secours, sur le secteur de la C^{ie} Parisienne de Distribution d'Électricité, ainsi que des groupes générateurs à essence d'une puissance totale de 320 ch, nécessaires pour parer aux défaillances possibles, même simultanées, des 2 secteurs. Tous les appareils automatiques nécessaires ont été prévus pour que, en cas de défaillance d'un secteur, l'autre entre immédiatement en jeu, et en cas de défaillance de ce dernier, pour que les groupes à essence démarrent à leur tour aussitôt, sans l'intervention d'aucun agent.

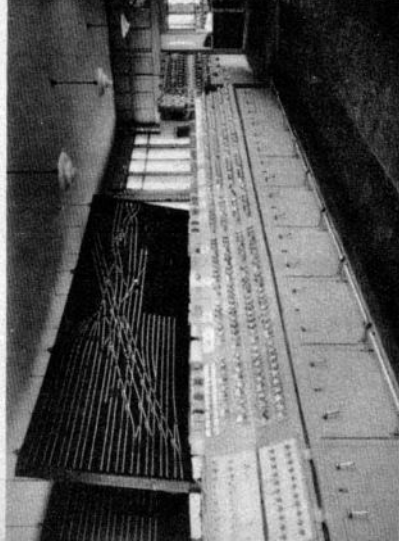


Fig. 2. — La table de manœuvre et ses quatre rangées de leviers (320 au total).

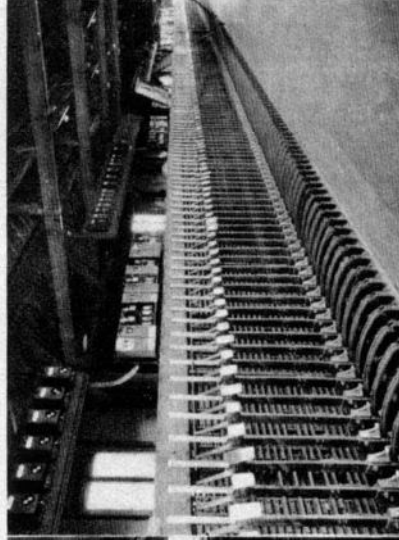


Fig. 3. — Les 200 leviers de l'ancien Saxby.

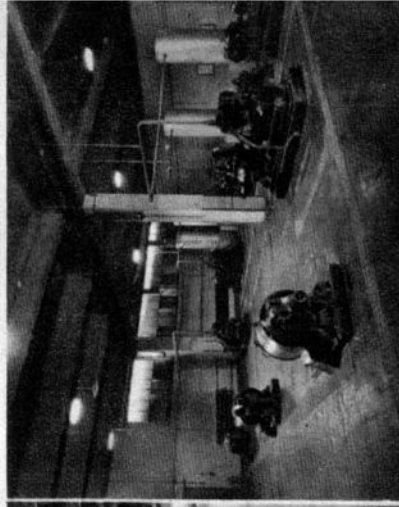
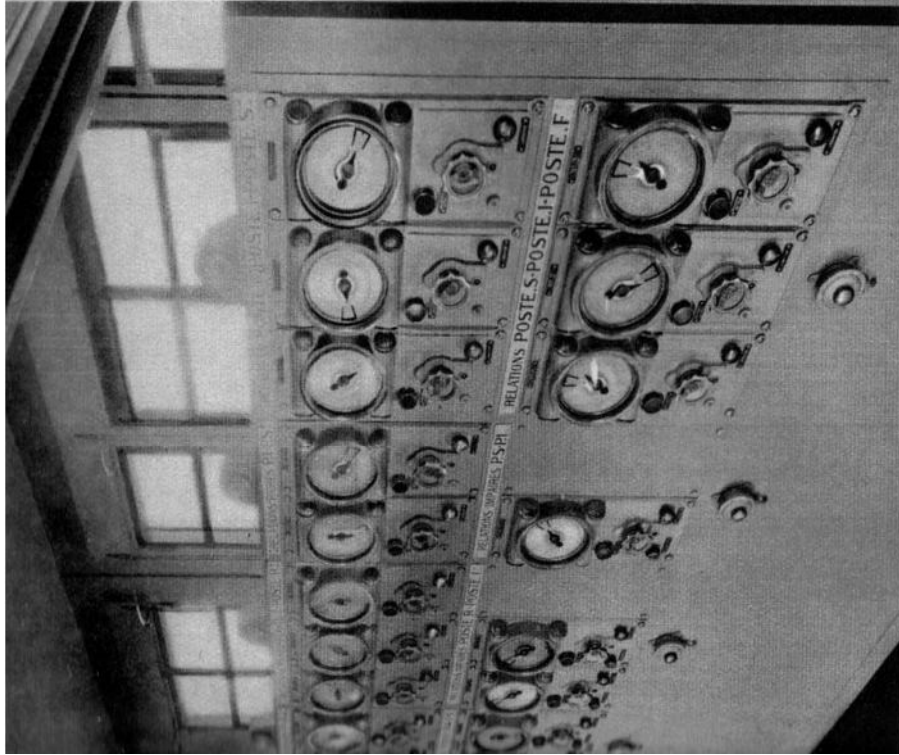


Fig. 4. — Salle des groupes générateurs de secours et des commutatrices, dans la sous-station.



A droite, les appareils « Saint-Chamond-Granat ».

C'est la conjugaison de ces diverses installations : sous-station, poste proprement dit, câbles, moteurs, qui constitue l'ensemble d'un poste électrodynamique.

Le fonctionnement en est très aisé pour les aiguilleurs : pour donner un passage, il suffit de manœuvrer l'un des leviers de la table, en forme de poignée, visibles à la figure 2, en décomposant le mouvement de la façon suivante :

1^o Traction sur la poignée : toutes les aiguilles de l'itinéraire sont amenées dans la position convenable, sont calées et contrôlées dans cette position ;

2^o Rotation de la poignée, soit de gauche à droite, soit de droite à gauche, suivant le sens dans lequel l'itinéraire doit être parcouru.

Cette rotation est fractionnée en mouvements angulaires de 30° d'amplitude.

La rotation au premier cran réalise l'enclenchement mécanique des leviers des itinéraires incompatibles, au moyen des organes mécaniques de la table de manœuvre, puis contrôle, par l'apparition d'un voyant spécial au-dessus de la poignée, que l'itinéraire complet est correctement préparé.

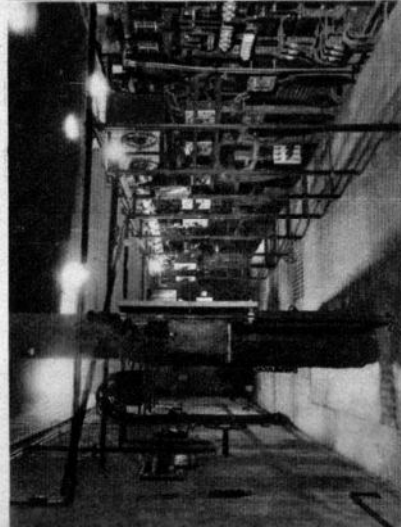


Fig. 5. — Vue de l'arrière du tableau de commande de la sous-station.

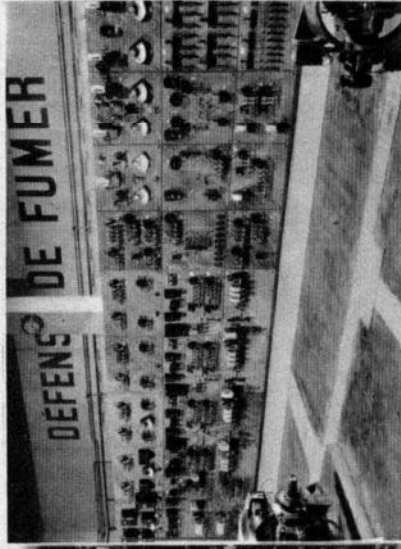


Fig. 6. — Le tableau de commande de la sous-station, vu de face.

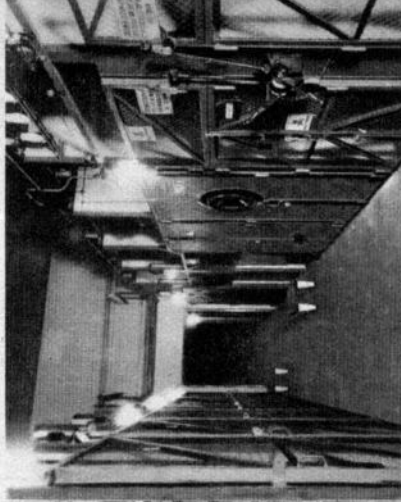


Fig. 7. — L'une des salles haute tension de la sous-station.

La rotation aux deuxième et troisième crans permet la commande des divers signaux de l'itinéraire qui sont mis à voie libre suivant l'ordre dans lequel ils sont rencontrés sur le terrain.

Un grand tableau schématique que montre la figure 2, situé devant les aiguilleurs, reproduit le tracé des voies comprises dans la zone d'action du poste, ainsi que la situation des signaux. La position des aiguilles et des signaux et la situation des rails isolés de calage d'aiguilles apparaissent sur ce tableau par des indications lumineuses. Ainsi l'aiguilleur peut-il se rendre compte de la position des aiguilles et des signaux, et suivre par l'éclaircissement des sections isolées la position du convoi dans la gare.

Lorsque le contrôle d'une aiguille ne se fait pas, pour quelque raison que ce soit, l'aiguilleur en voit l'indication au tableau, en même temps qu'il entend le ronflement d'un appareil sonore.

La mise en service d'un tel poste a pu être réalisée très rapidement, grâce à une préparation et à une organisation minutieuses.

Cette opération exigeait, en une seule nuit, l'exécution d'un certain nombre d'opérations pour obtenir :

- d'une part, le report au nouveau poste, de la commande et du contrôle des aiguilles ;
- d'autre part, le report au nouveau poste, de la commande et du contrôle des signaux.

Grâce aux dispositions préparées à l'avance, ces diverses opérations ont pu être réalisées, sans aucun incident, entre 1 heure et 2 heures du matin, dans la nuit du 17 au 18 juin.

Depuis le 18 juin, le nouveau poste électrodynamique fonctionne définitivement, ce qui a permis la démolition de l'ancien poste Saxby et l'utilisation de son emplacement pour faire passer des voies.

Les différentes phases des travaux de voie vont se dérouler suivant le programme prévu, en même temps que, parallèlement et progressivement, sera installé et mis en service le nouveau poste II.

APPENDICE SUR LE FONCTIONNEMENT DES APPAREILS SAINT-CHAMOND-GRANAT

par MM. L. Renaud et M. Couturier, Sous-Inspecteurs de l'Exploitation
(Services Techniques)

Les lecteurs du Bulletin P.L.M. connaissent bien la sonnerie Jousselin, cet appareil de correspondance entre postes de signaux qui est répandu à plusieurs milliers d'exemplaires sur le Réseau P.L.M.

Le Saint-Chamond-Granat est un appareil qui se substitue à la sonnerie Jousselin et qui a été spécialement étudié pour les besoins très particuliers des postes de Paris, besoins qui se résument comme suit :

Rapidité : aux heures de pointe de certains jours de fête, il y a plus de 50 mouvements à « écluser » par heure.



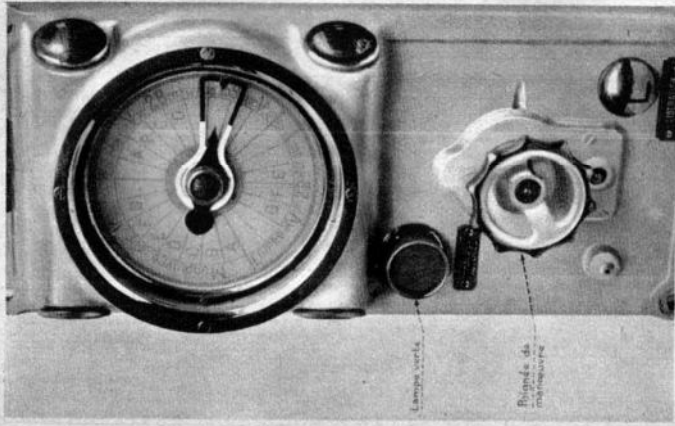


Fig. 8. — Appareil du poste transmetteur « Saint-Chamond-Granat ».

A condition que sur chaque appareil, aiguille et index soient bien en coincidence, l'Agent du poste récepteur peut autoriser le mouvement en allumant les lampes vertes « Mouvement autorisé » des deux appareils à l'aide du bouton A du récepteur. A partir de ce moment, la poignée de cet appareil est verrouillée, jusqu'à la fin du mouvement.

Lorsque le mouvement est terminé, l'Agent du poste récepteur appuie sur le bouton T qui éteint les cadrans, ce qui avertit de la fin du mouvement l'Agent du poste transmetteur. Cet Agent éteint alors les lampes d'autorisation au moyen du bouton L. On voit ainsi que chaque Agent reste maître, soit de l'annonce, soit de l'autorisation qu'il a reçue.

Le montage des appareils est combiné de manière à obliger les Aiguilleurs à opérer dans l'ordre prescrit et, par suite, à annuler l'effet de toute erreur commise dans la manoeuvre des appareils.

Le premier plan de la figure 1 représente le panneau des appareils Saint-Chamond-Granat en service au poste 1 électrodynamique. Les appareils sont placés sur deux rangées, les transmetteurs en haut, les récepteurs en bas et groupés par poste en relation avec le poste 1.

Au-dessus de chaque groupe d'appareils, un petit signal lumineux à feu clignotant avertit l'Agent du poste 1 à chaque annonce de mouve-

Visibilité : 370 mouvements différents peuvent être exécutés et il ne faut pas que les Aiguilleurs les confondent.

Sécurité : le nombre des mouvements simultanés peut atteindre 10 et pour que les Aiguilleurs ne s'embrouillent pas, il est indispensable qu'à chaque instant, ils puissent, d'un coup d'œil sur les appareils, se rendre compte du point où en est chaque mouvement en cours. En outre, il faut éviter qu'une erreur de manoeuvre des appareils puisse entraîner des confusions dans l'exécution des mouvements.

Il est bien certain que notre vieille sonnerie Jousselin est loin de répondre à un pareil programme, susceptible d'aiguilleurs de s'amplifier encore dans l'avenir. C'est pour cela que les Services Techniques de la Compagnie P.L.M. ont recherché un autre appareil.

L'appareil Saint-Chamond-Granat est une adaptation des transmissions de télépointage utilisées dans la marine de guerre. Il a l'aspect général d'une sonnerie Jousselin dont le cadran serait lumineux (fig. 1, 8 et 9).

Le cadran allumé indique qu'un mouvement est annoncé ; lorsqu'il s'éteint, cela signifie que le mouvement est terminé.

Sur le cadran de chaque appareil se déplacent une aiguille et un index dont la position n'a de signification que si le cadran est allumé. Après chaque transmission, ils restent là où ils sont, et, par suite, les Aiguilleurs n'ont pas à les ramener à chaque fois à une position donnée, comme ils le font pour les aiguilles des Jousselin.

La poignée de manoeuvre de chaque appareil permet d'amener d'un seul coup l'index de l'appareil (transmetteur) sur la division voulue du cadran et simultanément l'aiguille de l'appareil correspondant (récepteur) sur la même division. La seule manoeuvre de la poignée de l'appareil du poste transmetteur qui expédie les mouvements provoque l'allumage des cadrans.

Pour annoncer un mouvement, l'Agent de ce poste manoeuvre, comme il vient d'être dit, la poignée du transmetteur.

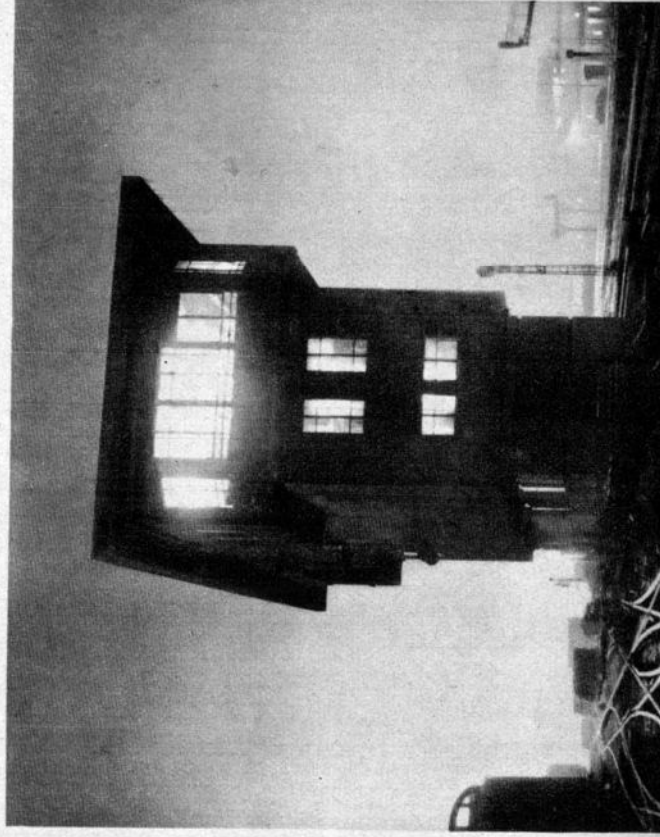
L'Agent du poste, auquel le mouvement est destiné, est averti par l'allumage du cadran de son appareil ou récepteur ; il collationne l'annonce en amenant, à l'aide de la poignée du récepteur, l'index sur la division où se trouve l'aiguille. Simultanément l'aiguille du transmetteur vient coïncider avec l'index de cet appareil.

ment ; ce signal est arrêté au moyen du bouton placé au-dessous du groupe d'appareils. Ce dispositif complémentaire est particulier au poste 1, où il a été reconnu nécessaire en raison du grand nombre d'appareils en service.

L'ensemble de l'installation fonctionne à l'aide de courant continu 110 volts et consomme actuellement environ 8 ampères en moyenne. Le courant est fourni par un redresseur à l'oxyde de cuivre branché sur le secteur alternatif ; une batterie d'accumulateurs au plomb de 140 ampères-heures, montée en tampon, régularise la tension et assure les pointes de débit. Un réseau de câbles de types spécialement étudiés assure les liaisons entre les appareils et avec leur alimentation.

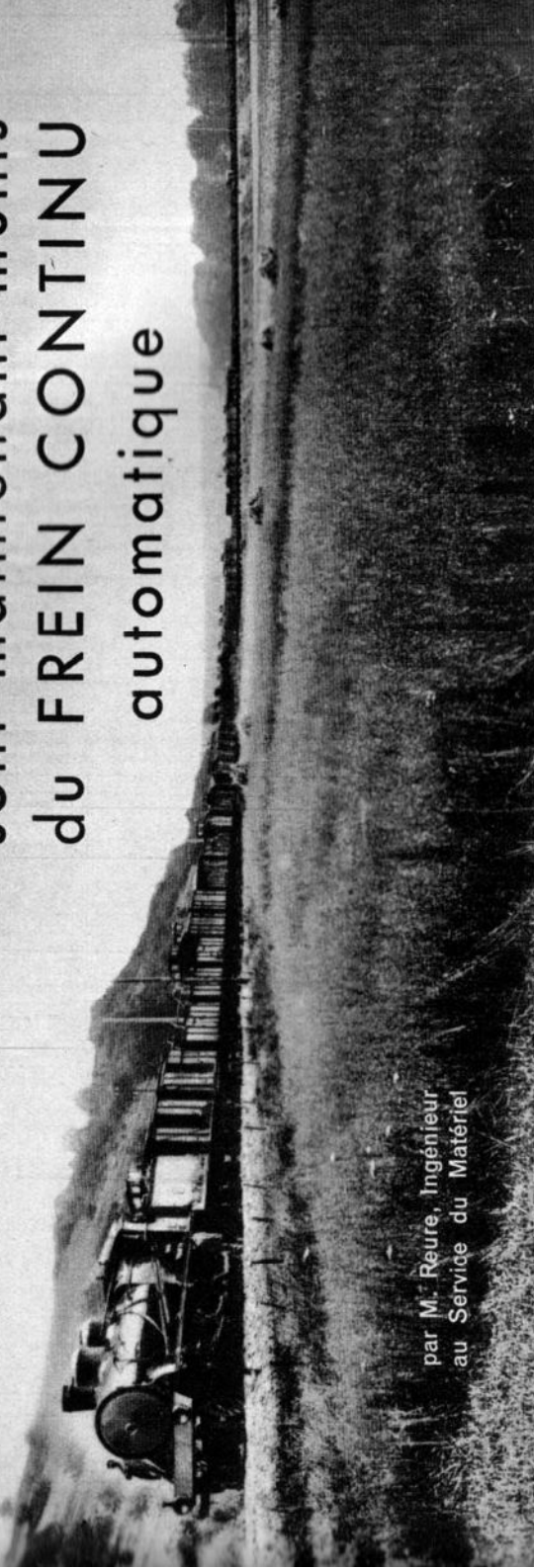
Les 52 appareils Saint-Chamond-Granat, en service depuis juin 1933, donnent entière satisfaction aux Aiguilleurs qui les utilisent et qui se sont adaptés de façon remarquable à leur emploi ; leur fonctionnement est des plus satisfaisants.

Compte tenu du progrès considérable que ces appareils représentent par rapport aux appareils similaires réalisés jusqu'à ce jour, il est possible de conclure en disant que leur introduction constitue un succès de plus à l'actif de notre Compagnie.



(Cliché Keystone)

Nos trains de marchandises sont maintenant munis du FREIN CONTINU automatique



par M. Reure, Ingénieur
au Service du Matériel

Au début des essais (1912-1913) : un train de 80 wagons sur la ligne de Villeneuve-Montreaur.

VOICI que s'achève une révolution dans l'exploitation ferroviaire française ; elle s'est faite méthodiquement, progressivement, sans heurt : tous les trains de marchandises sont freinés au frein continu à air comprimé système Westinghouse.

PRINCIPE DU FREIN CONTINU

On sait que le frein automatique Westinghouse, continu sur toute la longueur du train, fonctionne sous l'action de l'air comprimé emmagasiné dans un réservoir principal situé sur la locomotive et dans une série de petits réservoirs auxiliaires R (fig. 1) installés sur chaque véhicule. Tous ces réservoirs sont mis en communication, lorsque le frein est desserré, par une conduite générale G existant tout le long du train, par l'intermédiaire d'un organe spécial T appelé triple-valve.

Si, par suite de la manœuvre du robinet de mécanicien ou de rupture accidentelle de la conduite générale, l'air de cette conduite vient à s'échapper, la diminution de pression qui en résulte provoque le jeu des organes de distribution de la triple-valve. Les réservoirs auxiliaires R se trouvent alors isolés de la conduite générale G et mis au contraire en communication avec les cylindres à frein C dont les pistons P sont poussés par l'air comprimé contenu dans les réservoirs auxiliaires R. Ces pistons P agissent sur les timoneries qui font serrer les sabots sur les bandages des roues.

Pour desserrer, le mécanicien renvoie de l'air comprimé dans la conduite générale G ; les organes de distribution de la triple-valve T reviennent à leur position primitive.

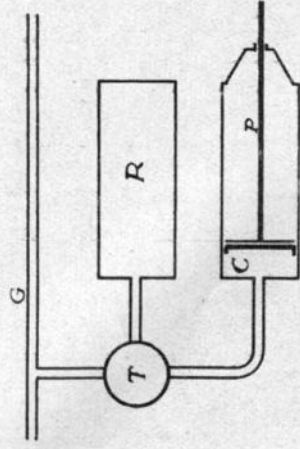


Fig. 1. — Schéma du frein automatique.

Les cylindres sont alors isolés des réservoirs auxiliaires R et mis en communication avec l'atmosphère par un petit orifice percé dans la triple-valve.

En outre, sur notre Réseau, le matériel G.V. possède un frein direct, dit modérable (fig. 2), qui permet au mécanicien d'envoyer directement l'air comprimé dans les cylindres par une conduite spéciale S et par l'intermédiaire d'une double-valve (D) pour faciliter la descente des fortes pentes. Mais ce frein n'est pas automatique, c'est-à-dire qu'il n'arrête pas automatiquement le train en cas d'une rupture d'attelage entraînant la rupture de la conduite du frein.

L'application du frein continu au matériel à voyageurs date de 50 ans ; elle a permis d'en accélérer l'allure et d'atteindre sans danger les grandes vitesses couramment pratiquées aujourd'hui.

L'EXTENSION DU FREIN CONTINU AU MATÉRIEL P. V.

Sur les trains de marchandises, elle procure une plus grande régularité de marche en même temps qu'elle rend possible l'accélération des vitesses quand le profil s'y prête ; c'est un appoint sérieux qui vient au bon moment pour nous aider à faire face à la concurrence de la route. Enfin, sur certains Réseaux à profils souvent difficiles, comme le nôtre, elle a permis de pratiquer de sérieuses économies qui, elles aussi, viennent à leur heure.

C'était un fort gros travail représentant des dépenses très élevées. Aussi ne pouvait-on songer à l'exécuter qu'après avoir satisfait à trois conditions :

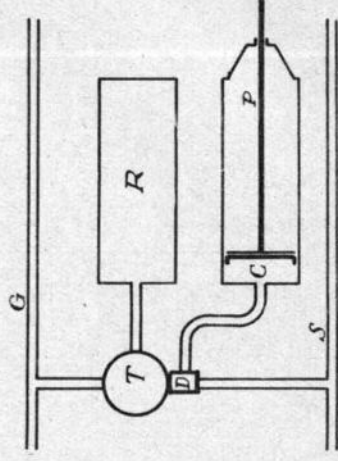
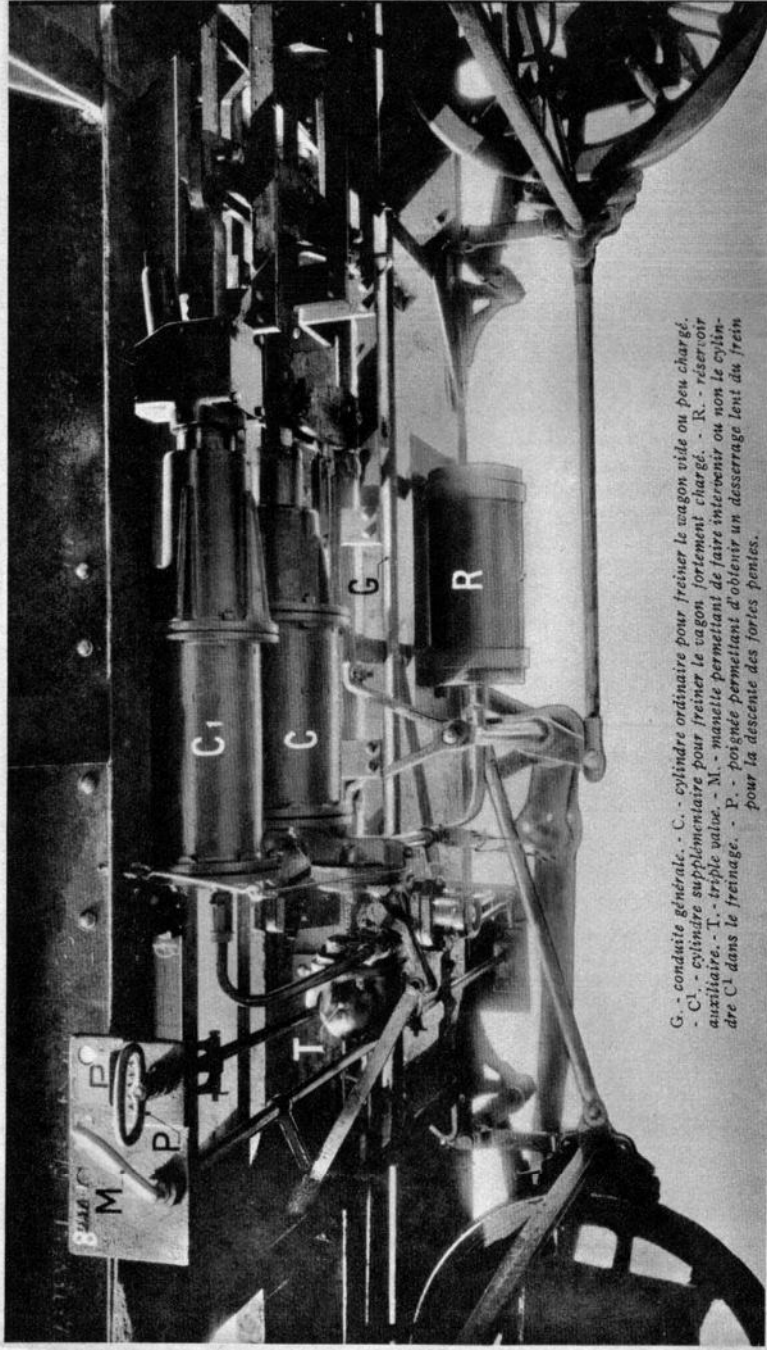


Fig. 2. — Schéma des freins automatique et modérable combinés.



G. - conduite générale. - C. - cylindre ordinaire pour freiner le wagon vide ou peu chargé.
 - C¹. - cylindre supplémentaire pour freiner le wagon fortement chargé. - R. - réservoir
 auxiliaire. - T. - triple valve. - M. - manivelle permettant de faire intervenir ou non le cylin-
 dre C¹ dans le freinage. - P. - poignée permettant d'obtenir un desserrage lent du frein
 pour la descente des fortes pentes.

Fig. 3. — Caractéristiques du frein continu automatique.

- 1^o trouver un dispositif dont le fonctionnement donnerait satisfaction à tous les points de vue ;
- 2^o s'assurer que l'ensemble des grands réseaux européens admettraient ce dispositif dans leurs trains et équiperaient eux-mêmes leurs wagons d'un frein se mariant sans difficulté avec celui choisi ;
- 3^o se procurer les capitaux nécessaires à la réalisation rapide du travail, une fois le système adopté.

RECHERCHES DU SYSTÈME DE FREINAGE

Dès que le freinage des trains de voyageurs fut entré dans la pratique courante, on se préoccupa de la question du freinage des trains de marchandises.

Mais, pendant longtemps, les essais ne purent aboutir, en Europe tout au moins. Les trains de marchandises présentent, en effet, cette particularité d'être souvent de grande longueur et d'être composés d'un grand nombre de véhicules réunis par des attelages lâches. L'expérience démontra que pour freiner de tels trains, il fallait employer un frein transmettant rapidement l'onde de serrage jusqu'à la queue des plus grands convois, appliquant très rapidement les sabots sur les bandages de chaque véhicule avec une force faible d'abord, croissant ensuite progressivement, afin d'éviter que le train ne « fasse l'accordéon ».

Ces caractéristiques furent réalisées pour la première fois par la triple-valve perfectionnée, présentée aux Réseaux français en 1910 par la Compagnie des Freins Westinghouse.

Notre Réseau, s'intéressant tout particulièrement à la question, n'hésita pas à entreprendre à sa charge des essais détaillés sur tous les profils. Beaucoup d'« anciens » ont certainement gardé le souvenir des essais entrepris en présence des représentants des autres Réseaux et de l'Administration supérieure en 1912 et 1913 (voir figure de tête de cet article). Survint la guerre. Mais dès 1920 la question fut reprise ; les essais recommencèrent sur une plus vaste échelle, en présence des représentants des pays étrangers. Enfin en 1926 le dispositif définitif dont l'application se termina, fut soumis aux essais internationaux, puis adopté.

Deux dispositions le caractérisent (fig. 3).

- la possibilité d'augmenter la puissance de freinage des wagons (tombeaux et plats) appelés à circuler souvent à pleine charge, en mettant en action un

- 2^o cylindre, dit à crémaillère ;

la possibilité de prolonger la durée de la vidange des cylindres quand on a de longues pentes à descendre, ce qui donne au mécanicien le temps nécessaire pour réarmer le frein à pleine puissance entre deux serrages successifs.

ADMISSION DU SYSTÈME DE FREINAGE EN TRANSIT INTERNATIONAL

C'est en 1907 que la Conférence de Berne pour « l'Unité Technique des Chemins de Fer » élabora les premières conditions auxquelles devraient satisfaire un frein pour trains de marchandises susceptible d'être admis en transit international.

Les essais du frein perfectionné Westinghouse de 1912-1913, avaient eu pour but principal de se rendre compte si ce frein répondait bien à ces conditions, en même temps qu'ils devaient permettre d'étudier les avantages que l'on pouvait retirer de son application et les sujétions qu'elle entraînerait.

Les conditions en question furent quelque peu modifiées et précisées à la suite de l'expérience acquise. Elles sont devenues, en définitive, les 33 conditions définies par l'U.I.C. pour qu'un frein continu de train de marchandises soit accepté en transit international. C'est à ces conditions que répond le frein spécial Westinghouse.

RECHERCHE DES CAPITAUX

Il restait à trouver les capitaux nécessaires pour passer à l'exécution. Ce fut chose laborieuse, car il s'agissait d'une somme devant dépasser quelque peu 1 milliard et demi de francs. Enfin, le 28 mai 1928, une convention était passée entre les Réseaux français et l'Etat. Celui-ci, retenant l'intérêt primordial qui résultait pour l'économie nationale et la défense du pays, de l'application du frein continu aux trains de marchandises, autorisait les Réseaux à se procurer en Allemagne, en utilisant le régime des prestations en nature, la moitié des pièces et matières nécessaires, l'autre moitié et toute la main-d'œuvre de montage restant réservées à l'industrie nationale ; des conditions spéciales de remboursement des pièces venant d'Allemagne étaient consenties aux Réseaux français.

Il n'y avait plus qu'à passer à l'exécution.

Pour que les capitaux engagés donnent le plus tôt possible leur plein rendement, on avait admis que le

travail serait conduit de manière à être entièrement terminé en 5 années. Il en sera pratiquement ainsi. Les quelques wagons qui restent encore à munir du frein complet sont ceux qui auront échappé aux ateliers en raison des garages importants de matériel dus à la baisse du trafic, ou pour lesquels les pièces venant d'Allemagne sont arrivées avec un gros retard sur les délais prévus, par suite de l'intervention du moratoire Hoover au cours de l'exécution des travaux de prestations.

IMPORTANCE DES TRAVAUX EFFECTUÉS

Quelques chiffres donneront une idée de l'importance des matériaux mis en œuvre :

Les pièces et matières commandées en Allemagne pour l'ensemble des grands Réseaux français ont nécessité l'emploi de 7 250 wagons ayant servi au transport de :

- 1 915 500 mètres de tube,
- 5 452 400 petites pièces détachées,
- 456 230 demi-accouplements,
- 60 750 tonnes de pièces de timonerie,
- 20 770 tonnes de pièces spéciales (triples-valves, cylindres, robinets, etc...),

2 900 pompes à air, etc...

Les commandes en France, pour notre seul Réseau, représentent :

- 488 000 mètres de tube de frein,
- 5 061 000 petites pièces détachées,
- 115 000 demi-accouplements,
- 14 000 tonnes de pièces de timonerie,
- 2 885 tonnes de pièces spéciales (triples-valves, cylindres, robinets, etc...),

450 pompes à air, etc...

auxquels il faut ajouter l'outillage important nécessité par l'équipement des gares et chantiers de réparation pour les essais et l'entretien des appareils de frein (auto-compresseurs, réservoirs, canalisations d'air...).

Ces fournitures ont été livrées pour la plupart au magasin central de Bercy-Frein, aménagé spécialement à cette intention ; le reste a été stocké dans des hangars aux ateliers de Nîmes-Courbessac et de Marseille-Abeilles. Au 1^{er} janvier 1933, il avait été passé au seul magasin de Bercy-Frein 20 435 tonnes de matières.

- Pour notre Réseau, le programme d'exécution comportait :
- l'application d'une simple conduite sans appareil de frein sur environ 56 000 wagons anciens chargeant moins de 20 tonnes ;
 - l'application d'un frein complet sur environ 50 700 wagons presque tous de portée de 20 tonnes ;
 - la modification du frein ordinaire G.V. existant sur environ 17 000 wagons.

Le travail a été conduit en poursuivant un double but : — éviter les fausses dépenses qu'aurait occasionnées la réforme spéciale de wagons par ailleurs en bon état d'entretien ;

— exécution en série, avec une chaîne de travail aussi régulière que possible et un outillage réduisant au minimum les frais d'installation.

Les figures 4, 5 et 6 donnent une idée de la mise en œuvre de ce travail dans nos ateliers.

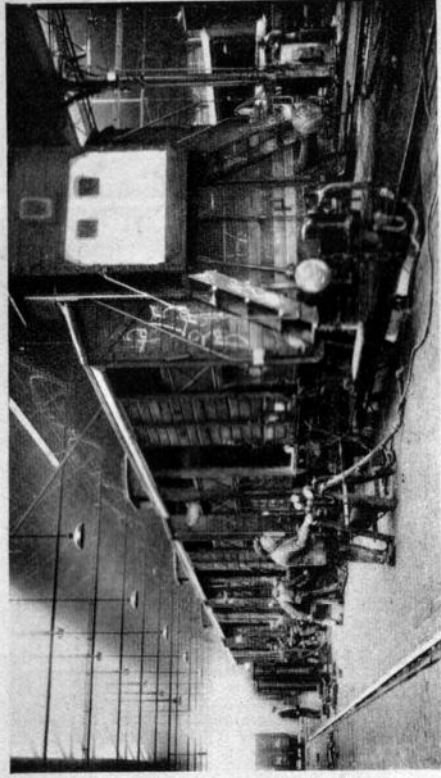


Fig. 4.



Fig. 5.

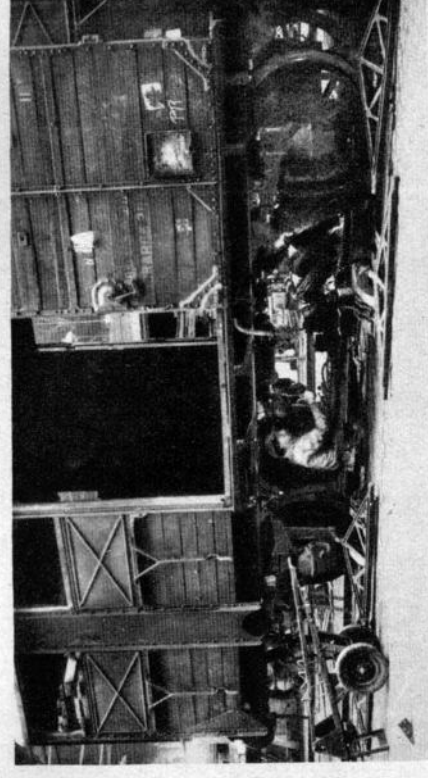
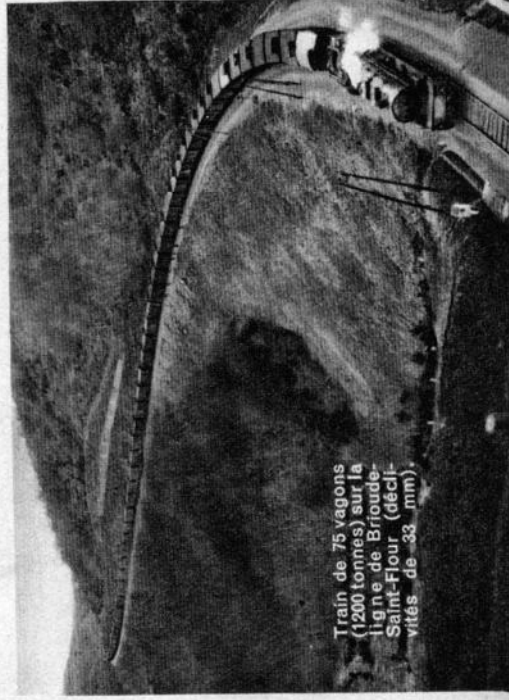
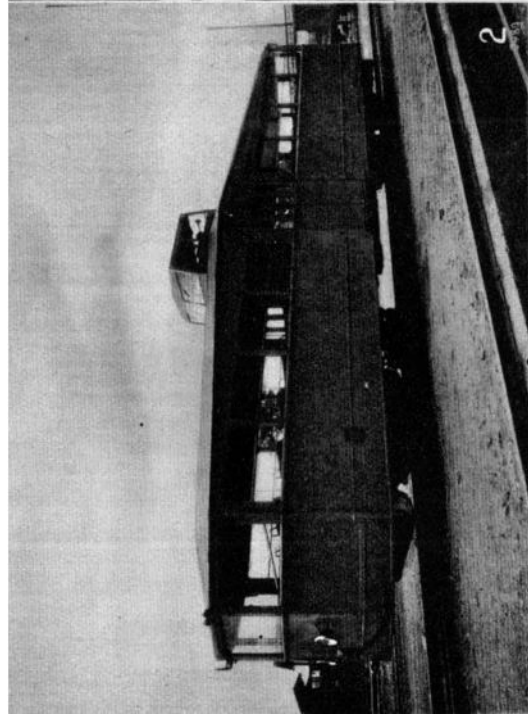


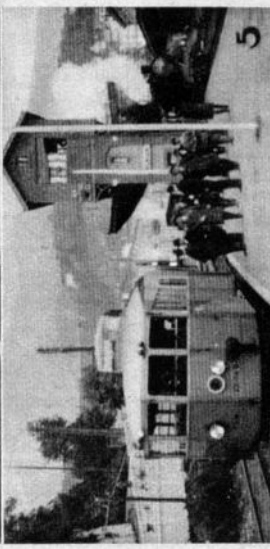
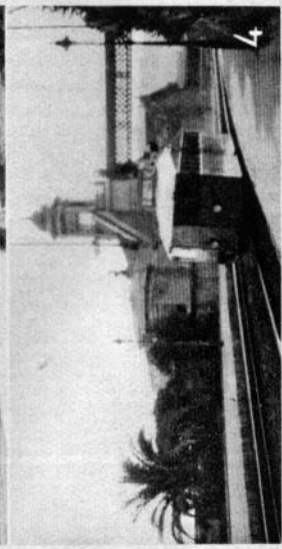
Fig. 6.



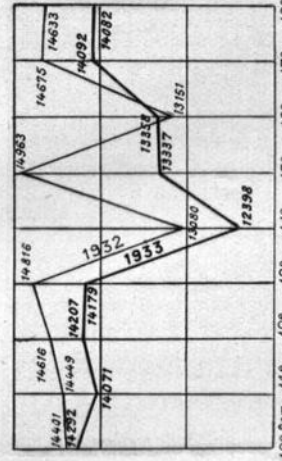
Train de 75 wagons (1200 tonnes) sur la ligne de Brioude-Saint-Flour (déclivités de 33 mm).



REVUE DOCC



Tout autour de cette page, quelques aspects de nos autorails de la Compagnie Générale de Construction de St-Denis : 1, Départ en gare de Nice ; 2, Vue générale de l'autorail ; 3, Le passage à Beauvieu-sur-Mer ; 4, En gare de Monte-Carlo ; 5, A Menton ; 6, A Vintimille ; 7, Aspect de l'intérieur. (Clichés Biondo (Anisbes) et Pascal, Sous-chef de gare à Vintimille.)



40° Sm. 41° 42° 43° 44° 45° 46° 47° 48°
 Fig. 1. Moyenne journalière des wagons chargés.

TRAFIC DU RÉSEAU P.L.M.

Voici quelles ont été respectivement la moyenne journalière des wagons chargés durant chaque semaine du 1^{er} octobre au 2 décembre 1933 (fig. 1) et la moyenne journalière des parcours de notre matériel locomoteur durant chaque décennie d'octobre et de novembre 1933.

Les minima observés au cours des périodes correspondantes de 1929 avaient été de 16097 wagons chargés (4^e semaine) et de 434390 km (2^e décennie de novembre). Ces minima sont supérieurs de 3699 wagons et de 46109 km aux minima actuellement enregistrés.

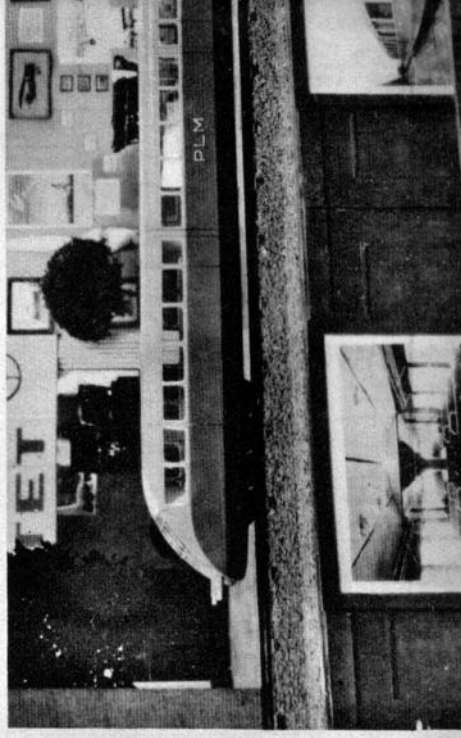
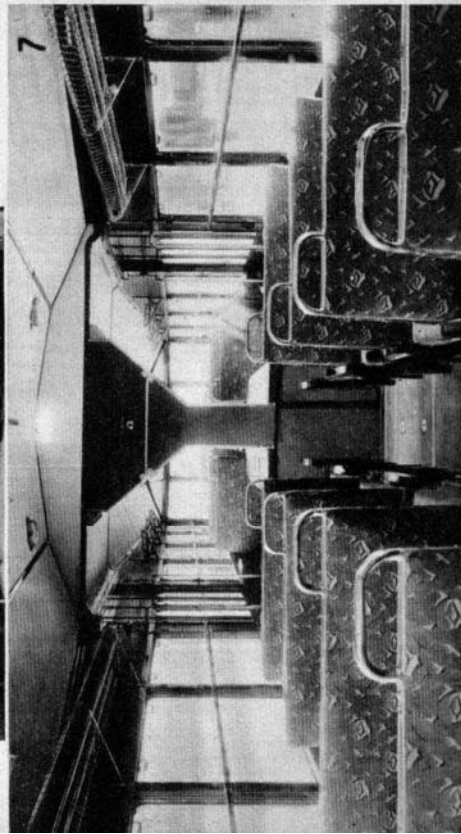
NOUVELLES MISES EN SERVICE D'AUTORAILS

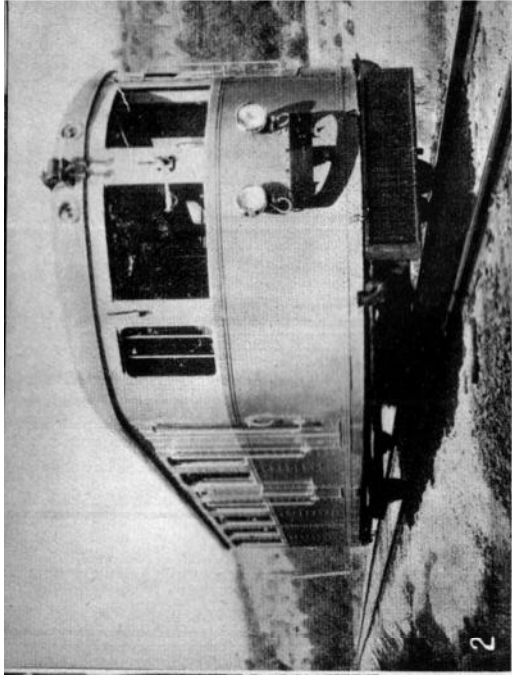
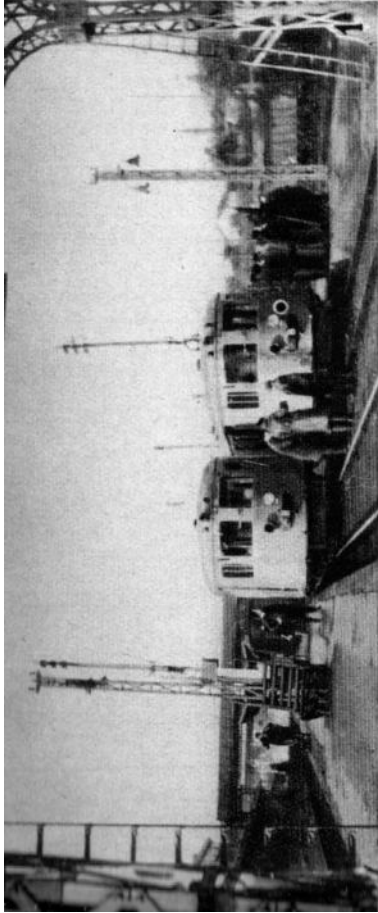
Le dernier numéro du Bulletin a exposé les caractéristiques des trois premiers types d'autorails : les SOMUA mis en service sur Pontarlier-Gilley, les Renault sur Lyon-Grenoble et les ADN (Aciéries du Nord) sur Toulon-les-Salins-d'Hyères.

L'année 1933 ne s'est pas achevée sans que de nouvelles lignes aient été également équipées avec d'autres types d'autorails qui, eux aussi, ont donné une nouvelle activité à nos lignes, à la vive satisfaction de la clientèle.

Citons d'abord le service intensif qu'assurent depuis le 1^{er} novembre 1933 entre Nice, Menton et Vintimille quatre autorails de la Compagnie Générale de Construction de St-Denis. Ce sont des véhicules de luxe aux formes élégantes, convenant particulièrement aux déplacements

Ci-dessous la maquette de l'autorail Bugatti qu





UMENTAIRE

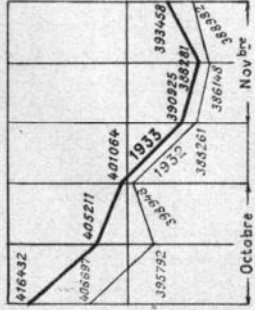
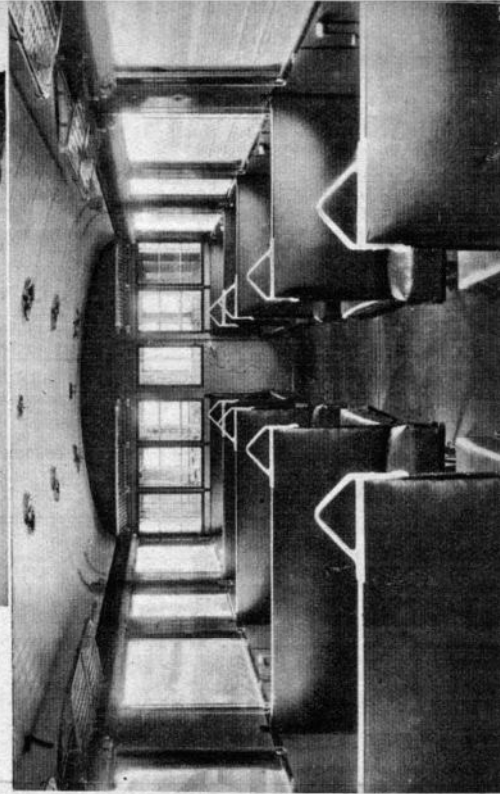
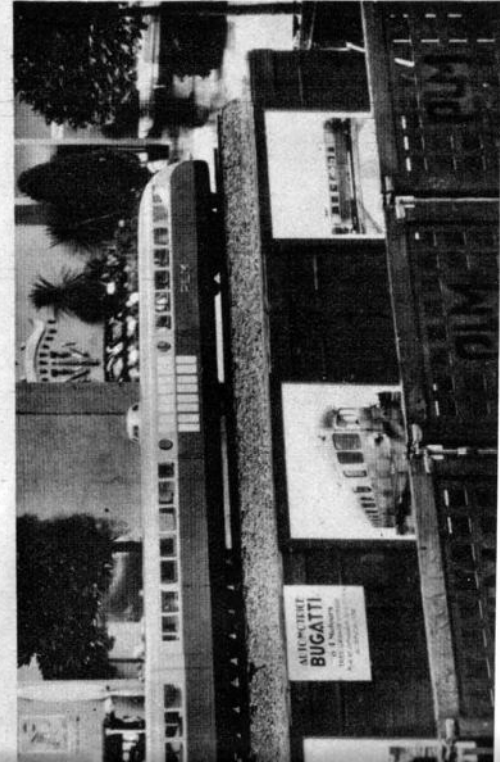
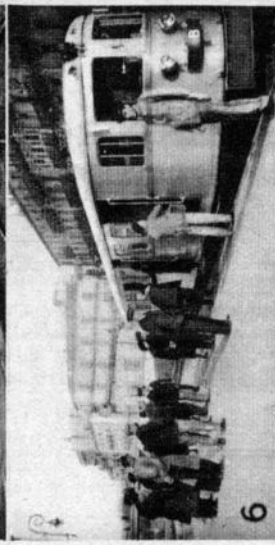
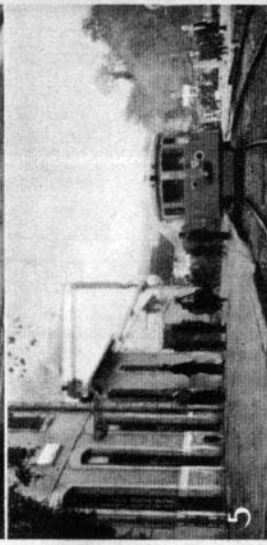
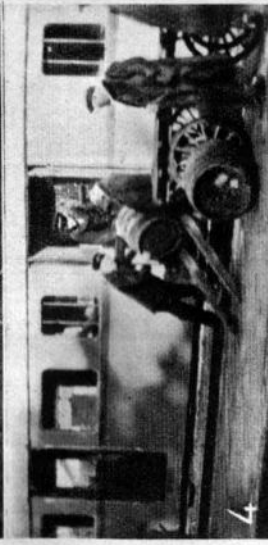


Fig. 2. Moyenne journalière des parcours du matériel locomoteur.

Tout autour de cette page, quelques aspects de nos autorails des Entreprises Industrielles Charentaises :

- 1, En gare d'Alès ; 2, l'autorail ;
- 3, Dans le brouillard du matin à Saint-Jean-du-Gard ; 4, A Quissac ; 5, A Sommières ; 6, A Montpellier ; 7, Aspect de l'intérieur de l'autorail.

(Clichés de M. Pascal, Contrôleur des Trains à Nîmes.)



de notre clientèle de la Côte d'Azur. En dehors des commodités qu'offre la fréquence des départs (toutes les demi-heures environ), la durée des parcours est réduite de près de 25 % par rapport à celle des trains à vapeur.

Ces autorails, à deux essieux, présentent la caractéristique principale suivante : le moteur Diesel, à 6 cylindres, est placé sous un capot au centre du véhicule, avec, juste au-dessus, le poste de conduite dans une vigie surélevée. Au point de vue mécanique, cet agencement offre l'avantage de grouper tous les organes de commande au centre du véhicule et de permettre la circulation de l'autorail dans les deux sens avec un seul poste de conduite, d'où la visibilité est excellente.

En outre, aucune cloison intérieure ne limite la vue dans le compartiment des voyageurs, de sorte que ces derniers peuvent contempler sans aucune gêne tout le paysage qui se déroule sur le parcours. Cet attrait, vivement recherché par les voyageurs du littoral, contribue certainement beaucoup à la vogue que ces engins ont connue dès leur mise en service. Les sièges sont à dossiers réversibles, de sorte que les voyageurs peuvent toujours s'asseoir face à l'avant.

Enfin, avantage très appréciable, le confort et l'agrément de ces autorails sont mis à la disposition du public au tarif de la 3^e classe.

C'est ensuite dans les Cávennes que nous allons nous transporter pour voir fonctionner les quatre autorails des **Entreprises Industrielles Charentaises** qui circulent régulièrement depuis le 1^{er} décembre dernier.

Ces véhicules ont 15 mètres de longueur. L'ensemble rappelle la forme des grands autocars, tout en conservant les lignes de nos voitures d'express.

Ces autorails sont actionnés par un moteur Diesel-Peugeot-Junkers de 85 ch, identique à ceux qui équipent les autorails SOMUA.

notre Réseau mettra en service au printemps.

Ce moteur est placé à une extrémité de l'autorail, entre les W.-C. et le poste de conduite.

Le poste de conduite opposé, qui permet d'éviter le tournage du véhicule au terminus, est établi dans le compartiment à bagages, auquel on accède par deux larges portes pivotantes à quatre vantaux.

Ces nouveaux engins reposent sur deux groupes de deux essieux à suspension conjuguée, disposition qui réduit sensiblement les chocs aux joints de rails.

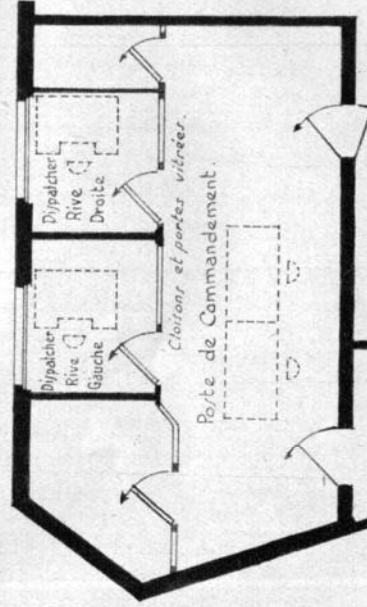
Le châssis et la caisse sont entièrement constitués de métaux légers (alliages d'aluminium) qui ont permis d'abaisser sérieusement le poids par place offerte.

D'Alès, ces autorails rayonnent sur Lézan et sur Saint-Jean-du-Gard, sur Quissac, Sommières et Montpelliér.

Ce nouveau service, conjugué avec les trains à vapeur maintenus, a permis une amélioration considérable de la desserte de ces deux lignes. L'augmentation du nombre de navettes facilite les relations avec les lignes voisines, grâce à la multiplication des correspondances.

Nous assurons maintenant, entre Alès et Quissac, sept relations au lieu de quatre, entre Alès et Saint-Jean-du-Gard, cinq relations au lieu de trois et entre Sommières et Montpelliér, cinq relations au lieu de trois ; la ligne d'Alès à Montpelliér par Sommières est, par ailleurs, desservie désormais par un train direct de chaque sens.

L'utilisation des autorails a en outre permis de réduire notablement les temps de parcours : le gain de temps est de l'ordre de 50 % pour certaines relations entre Alès et Montpelliér, de 30 %, entre Alès et



Le poste de commandement de Valence (en haut, le dispatcher rive droite).

Saint-Jean-du-Gard, de 15 %, pour certaines relations entre Le Vigan et Alès.

Disons, en terminant, un mot des essais que nous avons effectués sur les parcours Paris-Lyon et Paris-Vichy, avec un autorail Bugatti, afin de voir quels services pourraient être demandés aux nouveaux engins que cette firme doit bientôt nous livrer et que nous mettrons en circulation au printemps prochain.

Ces autorails, munis de quatre moteurs d'une puissance totale de 800 ch, seront utilisés avec une remorque (comme le montre notre photographie de la maquette). L'ensemble, d'une longueur de 42 m environ, offrira 75 places d'un luxe comparable à celui des voitures Pullman. Ces engins, capables de réaliser des performances remarquables, ne manqueront certainement pas de recueillir les suffrages du public.

Les lecteurs du Bulletin ont été régulièrement tenus au courant des mises en service d'autorails sur notre Réseau. Nous nous résumons en disant qu'au 1^{er} janvier 1934, les quatre appareils suivants assurent l'exploitation moderne de 334 km de lignes :

- 2 autorails S.O.M.U.A. (Pontarlier-Gilley) ;
- 2 autorails Renault (Lyon-Grenoble) ;
- 2 autorails Acieries du Nord (Toulon-Les Salins-d'Hyères) ;
- 4 autorails Compagnie Générale de Constructions (Nice-Menton-Vintimille) ;
- 4 autorails Entreprises Industrielles Charentaises (Alès-Saint-Jean-du-Gard et Alès-Montpelliér).

MESURES PRISES EN APPLICATION DE LA LOI DU 8 JUILLET 1933

Le dernier numéro du Bulletin a analysé, page 150, l'ensemble des mesures devant résulter de la loi du 8 juillet 1933, tendant à adapter aux nécessités actuelles, dans l'ordre technique et économique, le régime des grands réseaux d'intérêt général.

Depuis, sont intervenus, pour la mise en application de certaines de ces mesures, des décrets que nous enregistrons ci-dessous :

1^{er} novembre 1933 : décret fixant, à dater de ce jour, la mise en vigueur des taux d'impôt prévus par la loi nouvelle ; en conséquence l'impôt sur le prix total des places de voyageurs et le prix de transport des finances, chiens et bagages est ramené de 32,5 % à 12 %, taux d'avant-guerre, et l'impôt sur les places de luxe est abaissé de 40 à 25 % ; les tarifs sont aménagés de telle sorte que les prix acquittés au total par les usagers ne subissent aucune modification par rapport à la situation antérieure.

20 novembre 1933 : décret nommant, dans le Conseil d'Administration de chacune des Compagnies concessionnaires des Grands Réseaux de chemins de fer d'intérêt général, deux Représentants de l'Etat. (Signalons qu'un précédent décret, en date du 20 octobre 1933, avait fixé le statut des Administrateurs d'Etat : conditions de leur désignation, durée et renouvellement du mandat, incompatibilités du mandat avec certaines fonctions, liaison avec le Ministre, mode de rémunération, etc.,...)

Enfin, il convient d'enregistrer ici, parmi les nouvelles mesures s'inspirant d'une politique de coordination des Transports, le décret du 4 décembre 1933, réorganisant certaines directions au Ministère des Travaux Publics et en vertu duquel l'administration des routes a été rattachée à la Direction Générale des chemins de fer.

UNE INSTALLATION MODERNE DE POSTES DE COMMANDEMENT ET DE DISPATCHING

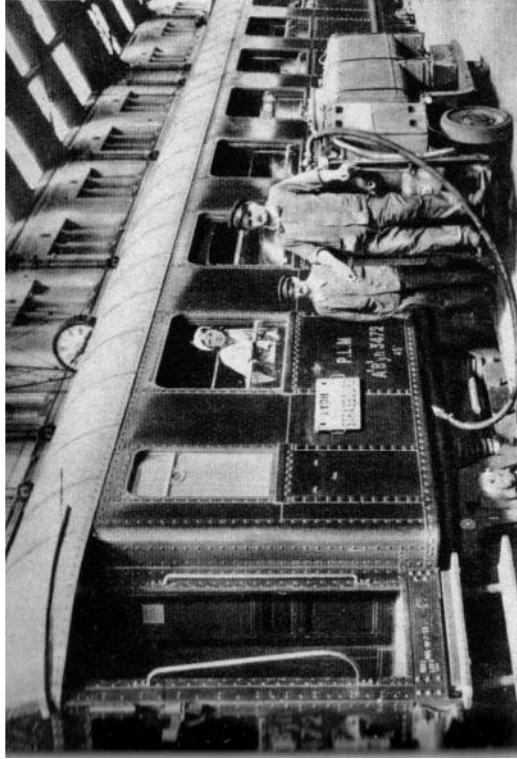
Nous avons déjà parlé ici (1) de l'organisation du Dispatching-System et des Postes de Commandement sur le Réseau, en montrant les intéressants résultats obtenus grâce aux efforts combinés de ces deux organismes. M. Ricard, Contrôleur du Service Central de l'Exploitation (Télégraphie, Eclairage), indique ci-dessous à nos lecteurs comment, à l'occasion du déplacement récent des Postes de Commandement et de Dispatching de Valence, l'aménagement des locaux a été considérablement amélioré grâce à l'emploi de procédés modernes.

Nul n'ignore les difficultés que l'on éprouve pour téléphoner lorsque parie une autre personne située dans la même pièce. Pour faire disparaître la résonance, il est nécessaire, ainsi que cela est fait pour les studios d'émissions de T.S.F. et pour les salles d'auditions aménagées récemment, d'arrêter les vibrations et d'éviter leur réflexion sur les parois de la pièce, sur le sol et sur le plafond, au moyen de matériaux capables d'absorber ces vibrations. C'est ce qui a été réalisé à Valence. La partie supérieure des maçonneries, ainsi que le plafond, ont été recouverts d'une sorte de feutre épais, mais peu dense, constitué par des produits végétaux imputrescibles ; pour la décoration, ce feutre est masqué par une toile dont la trame est peu serrée. La partie inférieure des murs et des cloisons, plus sujette aux chocs, a été revêtue de plaques constituées par des fibres de bois comprimées à la vapeur. Le sol enfin est recouvert de linoléum collé sur des plaques de fibre de bois.

Les cloisons et les portes vitrées qui séparent du Poste de Commandement les locaux des Dispatchers, ne sont pas, de leur côté, munies d'une simple vitre susceptible de vibrer et de propager les sons, suivant leur origine, dans l'une ou l'autre pièce, mais de deux vitrages distincts séparés par un intervalle de 3 centimètres environ. Ces deux vitrages sont constitués par des verres dont l'épaisseur diffère pour chacun d'eux afin d'éviter qu'ils ne vibrent à l'unisson.

Ces revêtements et doubles vitrages contribuent également à isoler les locaux de tous les bruits provenant de l'extérieur, et permettent ainsi aux opérateurs d'entendre très facilement et sans effort leurs correspondants.

(1) Numéros de janvier 1930, p. 16, et de juillet 1931, p. 112.



Les nouveaux tonneaux-pompes électriques Fenwick.

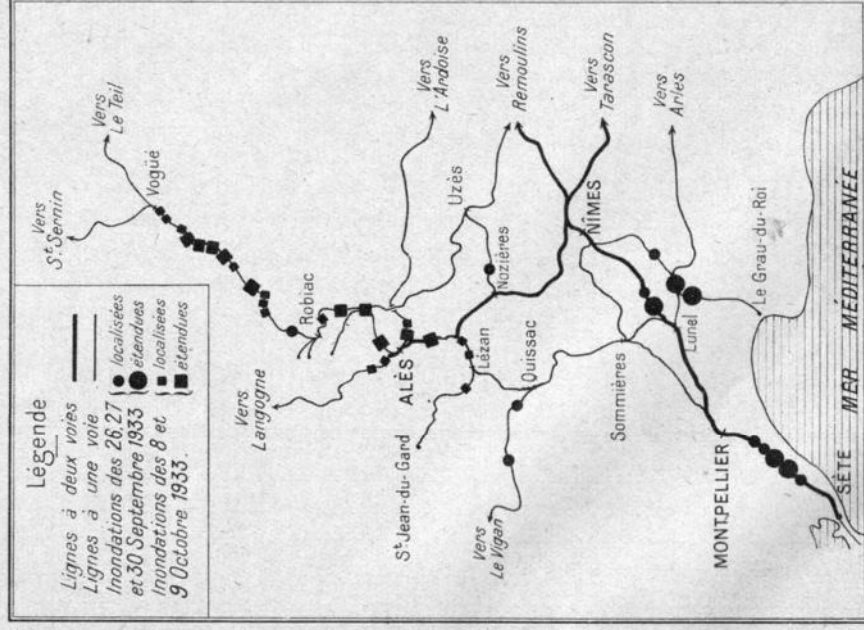
COMMENT REMPLIR PLUS COMMODÉMENT LES RÉSERVOIRS D'EAU DE NOS VOITURES

On a pu voir fonctionner, depuis quelques mois, dans les gares de Dijon, de Lyon-Perrache et de Marseille-Saint-Charles, des tonneaux-pompes d'un nouveau modèle qui sont utilisés pour compléter le remplissage des réservoirs d'eau des voitures au cours du stationnement des trains.

Ces tonneaux-pompes portés par un chariot mû électriquement, comportent un réservoir de grande capacité (1 200 litres) et une pompe à grand débit (9 m³ à l'heure), commandée par un moteur électrique. Le courant nécessaire pour le déplacement du chariot et pour le fonctionnement de la pompe est fourni par une batterie d'accumulateurs du type alcalin.

Ils ont remplacé d'anciens tonneaux-pompes à bras utilisés jusqu'à ces derniers temps. Ceux-ci ne permettaient plus d'assurer dans un temps suffisamment court la réalimentation des réservoirs de trains souvent très longs et dont les durées de stationnement sont très réduites. Les nouveaux chariots-pompes électriques, fournissent le moyen de parvenir à ce résultat. A titre d'exemple, un seul d'entre eux permet de compléter en 10 minutes le remplissage de tous les réservoirs d'un train de l'importance du train 12.

L'utilisation de ces engins nouveaux à Lyon et à Dijon est, en particulier, précieuse pour faire le plein des réservoirs des nombreux trains de nuit qui se succèdent à intervalles réduits. Grâce à eux, les voyageurs



Points touchés par les inondations de septembre et octobre derniers.

de ces trains ont à leur disposition, pour leur toilette, de l'eau en quantité abondante.

Les figures ci-dessus représentent l'un de ces tonneaux-pompes en action.

INTERCEPTIONS DE LIGNES DANS LES RÉGIONS DE MONTPELLIER, NIMES ET ALÈS

Au cours de violentes orages, des pluies diluviennes se sont abattues sur les régions de Montpellier, Nîmes et Alès, une première fois les 26, 27 et 30 septembre, une deuxième les 8 et 9 octobre 1933. Ces pluies torrentielles occasionnèrent des crues tout à fait exceptionnelles des rivières, en particulier du Gardon, du Vidourle et de la Mosson. Les eaux montèrent, en quelques heures, submergeant les voies en de nombreux endroits (voir notre carte), emportant le plus souvent le ballast et provoquant des effondrements de murs ou des éboulements de talus.

Au cours de ces événements, le personnel de tout ordre a fait preuve d'un remarquable esprit de zèle et de dévouement. Ses initiatives touchant les mesures à prendre, comme son endurance dans l'exécution des travaux de débâtement et de consolidation des voies, sont particulièrement dignes d'éloges.

Les Agents se sont en effet prodigués sans ménagements, le jour comme la nuit, aussi bien pour assurer la sécurité sur les parcours menacés, que pour remettre les voies en état sous des pluies torrentielles et dans la boue. En accomplissant sans défaillance cette tâche pénible, ils ont permis de réduire au minimum la durée de l'interruption de circulation et empêché tout accident grave.

Leur dévouement leur a valu d'être mentionnés dans les Distinctions honorifiques, en tête du présent numéro.

UNE NOUVELLE NOTE A MM. LES CHEFS DE GARE SUR LE POINT DE VUE DU CLIENT

Tous les lecteurs du Bulletin ont eu connaissance, dans ces colonnes (n° de mars 1933), de la note adressée aux Chefs de gare, concernant le bon accueil à réserver à la clientèle.

En résumé, disait cette note, « il faut plus que jamais que le personnel, en tous ses actes, songe au point de vue du client. »

Le point de vue du client, le Bulletin P.L.M., lui aussi, y songe constamment. Sous ce titre, n'a-t-il pas ouvert, en 1933, une nouvelle rubrique, confiée à un artiste réputé? L'humoriste Delanue-Nouvelière, qui sait fort habilement moraliser, nous y a déjà montré quelques-uns des maux dont le chemin de fer a trop souvent souffert, en indiquant chaque fois quels remèdes s'imposent aujourd'hui...

Nos lecteurs agents ne perdront pas leur temps en méditant à nouveau sur : **La Lettre du Client** (page 73 du n° de mai), sur : **Le Client-Roi** (page 99 du n° de juillet) et sur : **Hier, Aujourd'hui, Demain** (page 159 du n° de novembre). Dans le présent numéro, notre collaborateur insiste sur la question de l'exactitude, cette forme de politesse à laquelle le client est également si sensible!

Toujours dans cet ordre d'idées — être avant tout de bons commerçants — il convient de signaler ici l'importance d'une nouvelle note que MM. les Chefs de gare ont reçue fin novembre dernier.

M. l'Ingénieur en Chef de l'Exploitation y marque d'abord sa satisfaction de voir que son appel du début de 1933 a été entendu et que la question commerciale figure désormais au premier rang des préoccupations.

« Je vous demande, ajouté-t-il, de poursuivre l'action commencée. Les bons et fréquents rapports que vous entretenez avec notre clientèle suffiront, en effet, dans bien des cas, pour maintenir à nos voies un trafic que nos concurrents cherchent à nous prendre.

« Vos relations avec les clients vous permettront en outre d'être informés en temps opportun et de première main des désirs de la clientèle et des menaces d'évasion de trafic. Or, il est précisément de la plus haute importance que nous soyons avisés, aussi longtemps que possible à l'avance :

- des motifs pour lesquels tel client envisagerait d'abandonner nos voies ;
- des projets de création ou de la création de services concurrents intéressant les localités qui dépendent de votre gare et de la mise en marche de ces services ;
- des offres qui pourraient être faites à nos clients par nos concurrents.

« Je vous demande de remplir systématiquement ce rôle d'informa-

Arvant →

Chalon-sur-Saône

Les nouvelles cités P.L.M.

← Saincaize

← Bourg

teur, pour lequel vous êtes le mieux placé, en signalant à votre inspecteur Principal, sans délai, tous les renseignements que vous pouvez recueillir sur ces questions et en lui indiquant également les mesures qui, à votre avis, pourraient être prises.»

Bien entendu, poursuit la note, il ne sera pas toujours possible de donner une suite immédiate à certaines suggestions. Mais surtout, que MM. les Chefs de gare ne se croient pas déçagés pour cela de leur mission. Leurs informations sont toujours précieuses dès l'instant qu'ils accomplissent leur tâche dans un esprit de collaboration attentive et avec la juste compréhension des intérêts communs du Réseau et de son personnel.

DANS NOS CITÉS

Notre Compagnie a procédé récemment à de nouvelles extensions ou créations de cités à Bourg, Saincaize, Arvant et Chalon-sur-Saône. 180 nouveaux logements s'ajoutent ainsi au total important de ceux qui offraient déjà nos cités P.L.M.

A Bourg, les 9 maisons de la cité comportent 74 logements avec la répartition suivante : une maison à 2 logements de 6 pièces pour agents supérieurs ; 2 maisons à 8 logements de 5 pièces pour agents dirigeants et 7 maisons à 8 logements de 3, 4 et 5 pièces pour agents subalternes.

A Saincaize, avec les 38 nouveaux logements répartis en 5 maisons, le nombre de logements offerts aux agents est passé de 44 à 82 ; un petit jardin potager est attribué à chacun des locataires de la cité.

A Chalon-sur-Saône, dont la cité était devenue insuffisante, il a été construit de nouvelles maisons en bordure du chemin de Champ-Gaillard, sur le plateau de Belleville, dominant la gare de Chalon-sur-Saône et à proximité. Cette nouvelle cité offre, en première étape, 38 nouveaux logements.

A Arvant, on note une première étape de 30 logements répartis

en 4 maisons : une à 6 logements de 5 pièces pour agents dirigeants ; 3 à 8 logements de 4 pièces pour agents subalternes. Dans ces quatre cités, chaque logement possède l'eau, l'électricité (ainsi que le gaz pour Bourg et Chalon), ses W.-C., sa cave et son grenier. Des travaux couverts avec zone d'étendage sont à la disposition des agents, pour lesquels ont été également aménagés des allées sablées avec pelouses, agrémentées de plantations diverses.

CRÉATION D'UNE « MARQUE P.L.M. »

Des instructions ont été données récemment aux différents Services de la Compagnie, pour les aviser de la création d'une « marque P.L.M. » et les prier de « s'efforcer d'en généraliser l'emploi dans toute la mesure du possible ».

Dans la marque adoptée pour représenter notre P.L.M. « Réseau de la Méditerranée et des Alpes », tous ont pu reconnaître le motif qui fut établi au début de 1929 pour la couverture du Bulletin P.L.M.

Depuis notre numéro de juillet 1933, qui a inauguré une technique nouvelle d'impression, on a constaté que ce motif devenait une marque, venant s'apposer, à la façon d'un cachet, sur les photographies dont s'ornent nos couvertures.

Que cette marque vienne d'être choisie pour symboliser partout « la chose P.L.M. » voilà qui méritait d'être enregistré avec satisfaction, dans l'organe qui, depuis plus de cinq ans, arbore tous les deux mois cet emblème.

CONCOURS 1933 DES GARES FLEURIES

Avec l'apparition de la mauvaise saison s'est clos le concours 1933 de la gare fleurie, organisé tous les ans sur nos Réseaux : concours dont l'intérêt se confirme davantage, d'année en année, pour notre chemin de fer, qui modernise son exploitation et se préoccupe plus que jamais du bon accueil à réserver au client.

Aussi bien, voit-on, en général, nos Agents P.L.M. entourer de soins sans cesse plus attentifs la parure de leur gare.

Et le concours 1933 de la gare fleurie a donc réuni des candidats plus nombreux encore. Il faut s'en féliciter et reconnaître aussi qu'il va être d'autant plus difficile, cette année, de départager les concurrents.

Mais les plus belles récompenses n'auront-elles pas été celles — fréquemment répétées — qu'auront décernées les voyageurs, en souriant, à nos Agents et en les complimentant de leurs efforts ?

Le Bulletin de mars publiera comme de coutume le résultat de cet intéressant concours.

JE VOUDRAIS BIEN QU'ON ME DIT... (1)

...QUELLES SONT LES LIGNES ÉLECTRIFIÉES DU P.L.M.

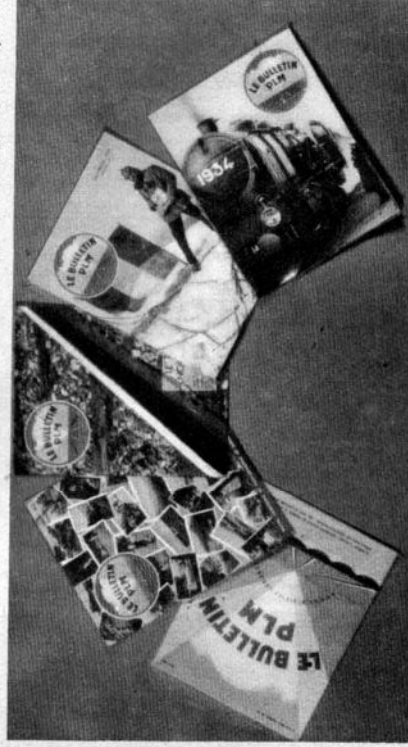
Notre Compagnie possède les deux lignes électrifiées suivantes :
1^o Chambéry-Modane, soit 98 km de ligne à voie normale et à double voie ;
2^o Le Fayet-Saint-Gervais à Frontière suisse, soit 37 km de ligne à voie unique et métrique.

...SUR QUELLES LIGNES DU RÉSEAU OBSERVE-T-ON LES PLUS FORTES RAMPES

1^o Lignes non électrifiées :

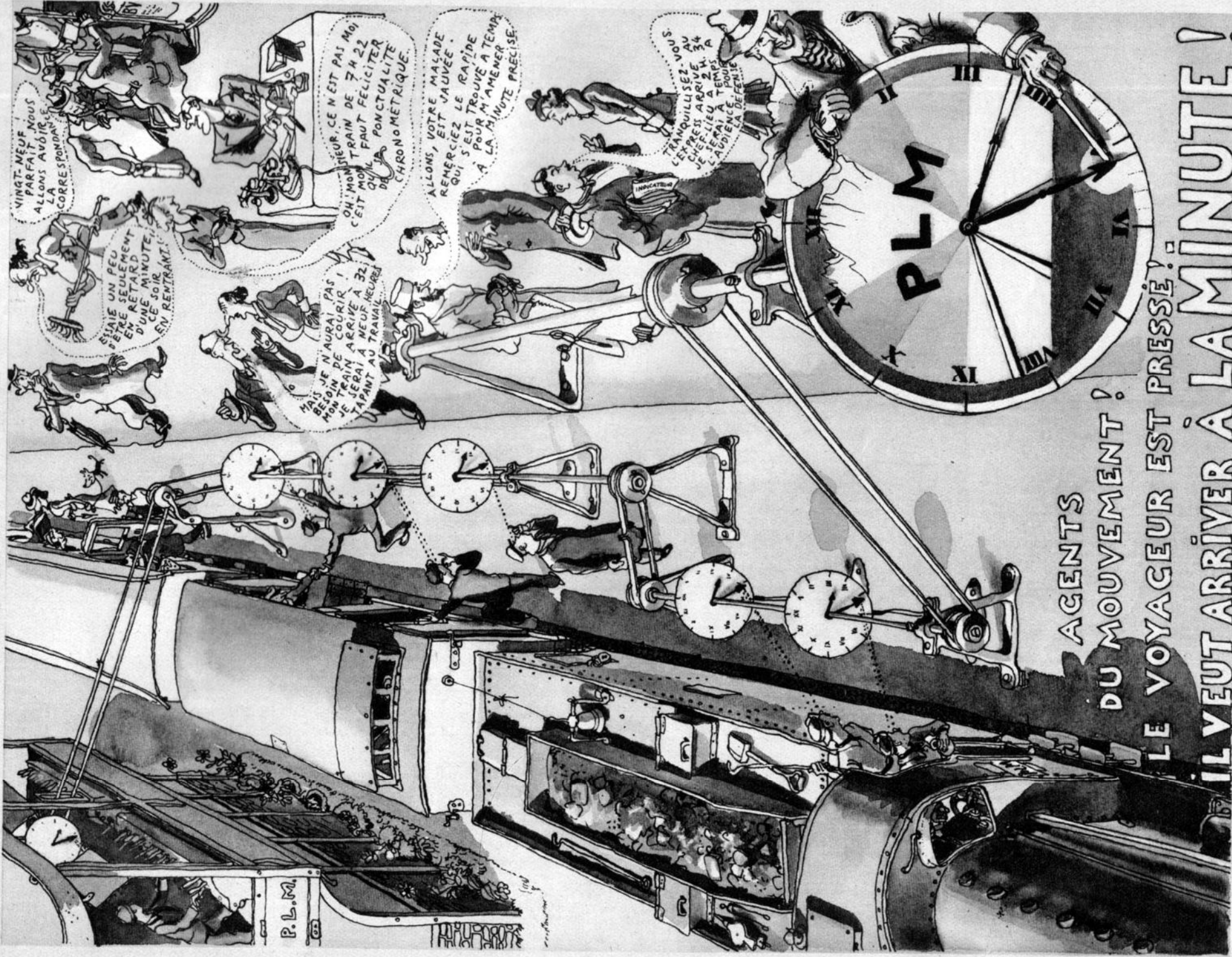
| | |
|---|------------------|
| Brioude-Saint-Flour | (rampe de 33 mm) |
| Firminy à Saint-Rambert-d'Albon | (rampe de 30 mm) |
| Bonson à Sembadel | (rampe de 30 mm) |
| Saint-Germain-des-Fossés à Darsac | (rampe de 30 mm) |
| Forcalquier à Volx | (rampe de 30 mm) |
| Pierrelatte-Nyons | (rampe de 30 mm) |
| Besançon-Frontière suisse | (rampe de 30 mm) |
| Bourg à Bellegarde | (rampe de 30 mm) |
| Roanne à Lyon, par Tarare | (rampe de 28 mm) |
| Aubagne à La Barque | (rampe de 26 mm) |
| 2 ^o Lignes électrifiées : | |
| Saint-Gervais-les-Bains à la Frontière suisse | (rampe de 90 mm) |
| Chambéry à Modane | (rampe de 30 mm) |

(1) Sous cette rubrique, le Bulletin répond aux demandes de renseignements qui lui sont présentées, dans la mesure où il juge que ces renseignements sont de nature à intéresser ses lecteurs.



Ci-contre, une des premières manifestations de la marque P.L.M. (notre stand à la Foire gastronomique de Dijon).

LE POINT DE VUE DU CLIENT



VINGT-NEUF PARFAIT NOUS ALLONS AVANT LA CORRESPONDANCE

SEULE UN PEU SEULEMENT EN RETARD D'UNE MINUTE, CE SOIR EN RENTRANT.

MAIS JE N'AURAI PAS BESOIN DE COURIR ! MOI JE SUI ARRIVE A 32, JE SERAI A NEUF HEURES TANT AU TRAVAIL.

HEURE, CE N'EST PAS MOI OH! MON TRAIN DE 7 H 22 C'EST QU'IL FAUT FELICITER DE SA PONCTUALITE CHRONOMETRIQUE.

ALLONS, VOTRE MALADE REMERCIEZ LE RAPIDE QUI S'EST TROUVE A TEMPS A POUR M'AMENER LA MINUTE PRECISE.

VOUS, TRANQUILLISEZ-VOUS, L'EXPRESS ARRIVE A 2 H. 34 CHEZ LIEU A TEMPS JE SERAI A L'AUDIENCE LA DEFENSE

AGENTS DU MOUVEMENT !

LE VOYAGEUR EST PRESSE ! IL VEUT ARRIVER A LA MINUTE !

ÉVITONS LES ACCIDENTS

Si vous ne prenez pas de précautions pour
VOUS,
prenez-en au moins pour
VOTRE FAMILLE

Agents des manœuvres, puisque l'utilisation de la perche à accrocher les wagons est susceptible d'éviter la plupart des accidents graves qui se produisent au cours des opérations d'attelage, pourquoi négligeriez-vous d'en faire l'apprentissage ?

NE DITES JAMAIS :
"IL N'Y A PAS DE DANGER",
l'habitude du danger
n'évite pas les accidents.
AU CONTRAIRE

De nouveaux essais d'application de la perche à accrocher ont été récemment entrepris dans plus de 20 gares du Réseau. Le Bulletin publié à cette occasion les renseignements suivants :

La perche à accrocher est un engin **portatif** très simple dont l'emploi a pour but d'écartier, pour les Agents chargés de l'accrochage des véhicules, tous les risques d'accidents qui prennent naissance lorsque ces Agents ne respectent pas les prescriptions réglementaires ayant pour but d'éviter ces risques.

Cet engin, constitué par une perche légère (de 5,500 kg à 6 kg), permet à un Agent placé **en dehors du gabarit de la voie d'accrocher les wagons sans pénétrer dans les tampons.**

Les photographies ci-dessous montrent le mode d'emploi de cette perche, qui prend appui sur l'un des tampons, saisit le tendeur (fig. 1 et 2), le soulève (fig. 3 et 4) et l'amène dans le crochet de traction du wagon à accrocher (fig. 5 et 6).

La nuit, l'Agent préposé à l'accrochage peut s'éclairer

en accrochant sa lanterne, préalablement munie d'un crochet, soit à l'un des tampons, soit au crochet de tirage du véhicule.

L'accrochage se fait aussi vite qu'à la main et plus rapidement même, car il n'est plus nécessaire d'attendre l'arrêt de la rame pour opérer l'accrochage, qui peut se faire même pendant la marche au cours du refoulement. L'emploi de la perche dans les gares de triage active les manœuvres de débranchement et de formation, qui peuvent se poursuivre pendant les opérations d'accrochage, alors qu'il est obligatoire de les suspendre lorsque l'accrochage se fait à la main.

L'opération finale, consistant à terminer l'attelage en serrant le tendeur et accrochant les chaînes de sûreté, n'offre aucun risque d'accident car elle ne se fait qu'une fois le train formé et complètement au repos.

L'emploi de cet engin nécessite un apprentissage de quelques jours ; l'expérience a prouvé que l'on peut obtenir rapidement une grande dextérité. Le personnel intéressé est vivement engagé à se donner la peine de faire cet apprentissage sérieusement, car le but recherché est :

SA SÉCURITÉ

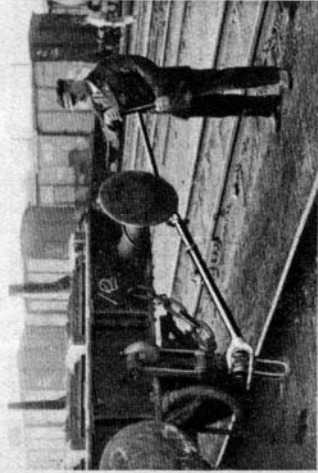


Fig. 1

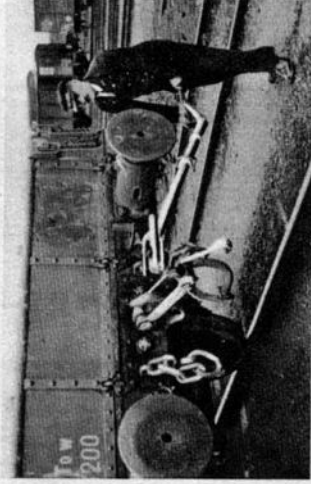


Fig. 3

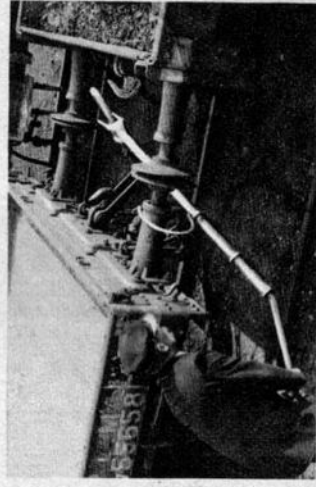


Fig. 5



Fig. 2

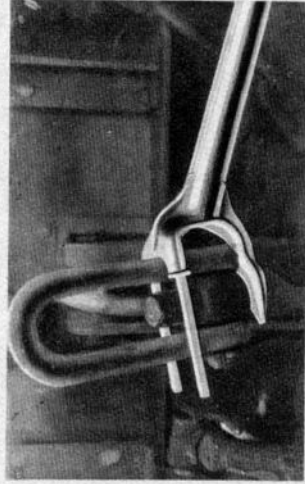


Fig. 4

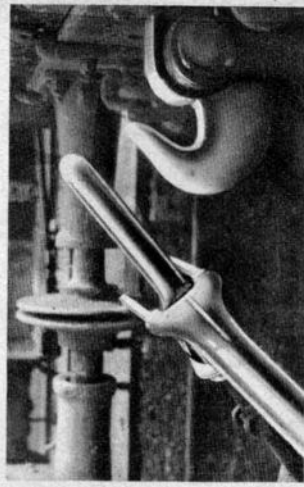


Fig. 6

Dans la Revue Générale des Chemins de fer

Les deux dernières livraisons de la *Revue Générale des Chemins de fer* contiennent les principaux articles suivants :

Décembre 1933. — *Première application en France de la commande centralisée des aiguilles et des signaux*, par M. Lemonnier, Chef-adjoint de l'Exploitation des Chemins de fer de l'Etat. — *Renouvellement du matériel de voie en rails soudés de 51 mètres et du ballast dans le tunnel de Puységur*, par M. Ehrmann, ingénieur principal de la Voie aux Chemins de fer d'Alsace et de Lorraine. — *Statistique. — Résultats obtenus en 1932 sur les Chemins de fer d'Alsace et de Lorraine. — Les résultats d'exploitation du Réseau des Chemins de fer de l'Etat en 1932.* — Chemins de fer étrangers: Grande-Bretagne. — Signalisation acoustique d'avertissement pour équipes d'entretien de la voie. — La traction électrique (Système Kando) sur les Chemins de fer de l'Etat hongrois. — Perfectionnements de l'échappement des locomotives. — Rapide reconstruction de pont sur le L. M. S. Ry.

Janvier 1934. — *Note sur les analyses et essais des combustibles destinés à la consommation des locomotives*, par M. René Dugas, Ingénieur principal du Service Central du Matériel et de la Traction de la Compagnie d'Orléans. — *Construction de galeries couvertes et d'ouvrages d'art pour la protection contre les avalanches de la ligne de Saint-Gervais-les-Bains-Le Fayet à la frontière suisse*, par M. Oudotte, ingénieur principal attaché au Service Central de la Voie de la Compagnie P. L. M. — *Statistique. — Résultats obtenus en 1932 sur le Réseau des Chemins de fer de l'Etat en France.* — Chemins de fer étrangers : A. Grande-Bretagne (suite), B. Allemagne. — Signalisation des terminus de Puteaux pour la ligne des Moulinsaux. — Développement des automobiles sur les Chemins de fer turcs depuis dix ans. — Le développement des Chemins de fer fers de l'Etat tchécoslovaque. — L'électrification sur le Pennsylvania Railroad. — Les locomotives Mountain du Pennsylvania Railroad.

SUR QUELQUES LIVRES

M. Paul Chack a donné à plusieurs reprises au *Bulletin P. L. M.* des marques de sympathie très appréciées, en lui consacrant quelques pages inédites. C'est, pour notre Revue, une joie mêlée de quelque fierté lorsqu'elle peut inscrire de tels noms au répertoire des matières sous la rubrique « Auteurs ».

Et puisque M. Paul Chack est ainsi devenu un peu nôtre, c'est double plaisir, pour le modeste chroniqueur que je suis, de parler ici de son nouveau livre **Hong-Tham, pirate** (1) récemment sorti des presses des Editions de France.

Je commencerai par la fin, ce qui n'est pas sans importance, vous allez comprendre pourquoi. Après la dernière ligne de ce livre, on lit : « Hanoi 1909-1910 - Paris 1933 ».

Or, vous avez tous entendu parler du Dé-Tham, le fameux pirate qui, durant plus de vingt-cinq ans terrorisa le Yeu-Thé, en pays d'Annam, à quelques lieues seulement d'Hanoi. Ce farouche et diabolique rebelle tint la scène, en Indochine, de 1886 à 1913, date à laquelle sa tête fut apportée à l'administrateur Bouchet, délégué français à Nha-nham. Ainsi donc, lorsque M. Paul Chack séjourna à Hanoi de 1909 à 1910, et y préparait de longue main son livre de 1933, le Dé-Tham, qui s'était une première fois soumis, en apparence du moins, à la France, avait repris son activité redoutable, après la victoire de 1905 des Japonais sur les Russes : « un peuple jaune avait triomphé de l'armée du tsar blanc ».

M. Paul Chack a donc pu recueillir sur place une documentation directe qui donne à son récit une allure plus émouvante. A l'occasion des faits et gestes du célèbre agitateur, c'est tout le Tonkin qui revit sous sa plume, avec sa flore, sa faune, son climat, ses mystères. C'est toute l'histoire en raccourci de la Colonie, émaillée çà et là de réflexions très justes sur les erreurs d'optique de la Métropole à l'égard des choses coloniales. C'est la lignée des grands gouverneurs : Latnèssan, Doumer et Sarraut, la merveilleuse phalange des grands chefs militaires qui firent là leur apprentissage : les Galliéni — le colonel Gal des Annamites —, les Lyautéy et tant d'autres...

Au risque de me répéter, car je vous l'ai déjà montré à propos de son **Branle-bas de combat**, j'ajouterai que les livres de M. Paul Chack sont des livres vécus. La vie, en effet, y coule à grands flots, cette vie rude, ardente, désintéressée, fertile en événements imprévus et riche d'hérolisme.

La liste s'allonge des romans qui ont conduit M. Pierre Benoit, à l'Académie Française. Mais la fertile imagination du célèbre romancier, comme stimulée par sa récente consécration, semble vouloir accentuer encore le rythme de ses productions. Deux livres, en cette année 1933: **Fort-de-France** (2) et **Cavalier 6** (2), et l'éditeur nous en annonce trois autres à paraître prochainement!

Les romans de M. Pierre Benoit sont toujours attendus avec une légitime curiosité et ne la déçoivent jamais.

« Qui t'amène en des lieux où l'on fuit ta présence ? »

C'est sous le signe de cette apostrophe d'Hermione à Oreste que M. Pierre Benoit a écrit **Fort-de-France**. Gilbert Vauquelin, géologue, s'est flancé à Paris à Aissé de Sermaise, jeune créole de la Martinique.

Celle-ci est brusquement rappelée à Fort-de-France par la mort de son frère, son seul parent. Les lettres de sa fiancée s'espacant d'abord, puis cessant sans autre explication, Gilbert Vauquelin s'embarque pour les Antilles. Là il apprend que sa fiancée, au grand scandale de la Colonie française, s'est donnée à un mulâtre. Timoléon, chef d'un parti politique, forban accompli et redoutable. Avec l'appui du gouverneur général et du procureur de la République, Gilbert parvient à libérer Mlle de Sermaise de l'horrible contrainte dont elle ne pouvait, seule, s'évader. Timoléon est réclamé par le parquet de la Guyane. Mais lorsque Gilbert vent annoncer à Aissé qu'elle est libre et lui apprend que Timoléon est arrêté, elle lui crie sa haine pour lui et son amour pour Timoléon.

Cette brève analyse ne saurait donner une idée de l'attrait de ce livre, de la vigueur des peintures, des caractères et des descriptions, ainsi que du développement angoissant de l'intrigue.

Cavalier 6, suivi de **L'Oublié** (3), sont deux nouvelles où M. Pierre Benoit nous conte deux histoires captivantes, telles que seule l'après-guerre, avec ses bouleversements, pouvait les inspirer à son merveilleux talent de conteur.

Plus encore que dans **Fort-de-France**, qui est au fond une étude psychologique autant que le récit d'une étonnante aventure, le romanesque pur domine dans ces deux nouvelles, un romanesque vraisemblable dans la première, un romanesque hallucinant dans la deuxième qui n'est d'ailleurs, peut-être, qu'un rêve...

Durant ces dernières années, nous avons lu beaucoup de romans d'introspection plus ou moins morbide, où il ne se passe en général pas grand-chose. M. Pierre Benoit, et c'est là le charme et le mérite de son œuvre, écrit, lui, des livres où l'abondance de la vie et de l'action débordent généreusement.

Les roses refleurissent, roman par Mme Mathilde Alanic (4). Estelle Gerfaux, une jeune orpheline de vingt ans, soignée dans la campagne poitevine son frère malade. Aux vacances, le beau Renaud Jonchère, journaliste parisien, l'ami de Gerfaux, vient les rejoindre. Il s'éprend du charme naïf et pur d'Estelle et celle-ci lui voue un chaste amour qu'elle croit définitif. Mais revenu à Paris et repris par sa vie d'ambition, Renaud oublie Estelle. Pourra-t-elle aimer et aimera-t-elle Vincent Marcenat, qui demande sa main ? Le titre délicatement symbolique de l'ouvrage nous fait prévoir qu'en effet, à la suite de faits douloureux, le cœur d'Estelle s'ouvrira un jour au bonheur qui reflue en elle comme les roses, refleurissent. Ce thème n'est certes pas nouveau, pas plus dans la vie réelle que dans la littérature, mais, autour des deux héros de son roman, Mme Alanic a su grouper très heureusement tout un petit monde provincial, qui donne au récit un délicieux parfum de terroir.

La librairie Ernest Flammarion inaugure une nouvelle collection « **Les bonnes lectures** » et nous l'annonce en ces termes : « A travers les difficultés accumulées par la crise actuelle, nombreux sont les esprits qui observent et disent que nous payons aujourd'hui l'oubli de tous les facteurs spirituels, sans lesquels la vie humaine se dissout. Pour tous, les « Bonnes lectures » marqueront le retour à ces forces négligées ou méconnues ».

Images de saint Louis, par M. Franc-Nohain (5), dont nous avons déjà parlé dans notre numéro du mois de mai 1932, est l'un des premiers livres de cette nouvelle collection.

Nous avons reçu, trop tard pour en parler comme ils le méritent : **Le livre de consolation**, de M. Louis Bertrand, de l'Académie Française; **Edouard VII et son temps**, par M. André Maurois; **Ciel de suie**, de M. Henri Béraud. Nous y reviendrons dans un prochain numéro.

Autres livres reçus :

L'alliance des cœurs, par Juliuż-Kaden-Bandrowski, traduit du polonais par Hanka Bastianello. Un vol. in-16. Prix 12 francs, aux Editions des Portiques, 144, avenue des Champs-Élysées, à Paris.

Les ailes d'argent, par Mme Germaine Acremant. Un vol. in-16. Prix 15 francs, à la librairie Plon, 8, rue Garancière, à Paris.

Armand Godoy, par M. André Devaux. Un vol. in-16. Prix 12 francs aux Editions des Portiques, 144, avenue des Champs-Élysées, à Paris.

Almanach encyclopédique de la Famille Française. Spécialement conçu pour la famille, cet ouvrage contient des renseignements pratiques et une série de contes capables de faire passer quelques heures agréables (6).

C. D.

(1) 1 vol. in-16. Prix 15 fr., aux Editions de France, 20, avenue Rapp, à Paris.

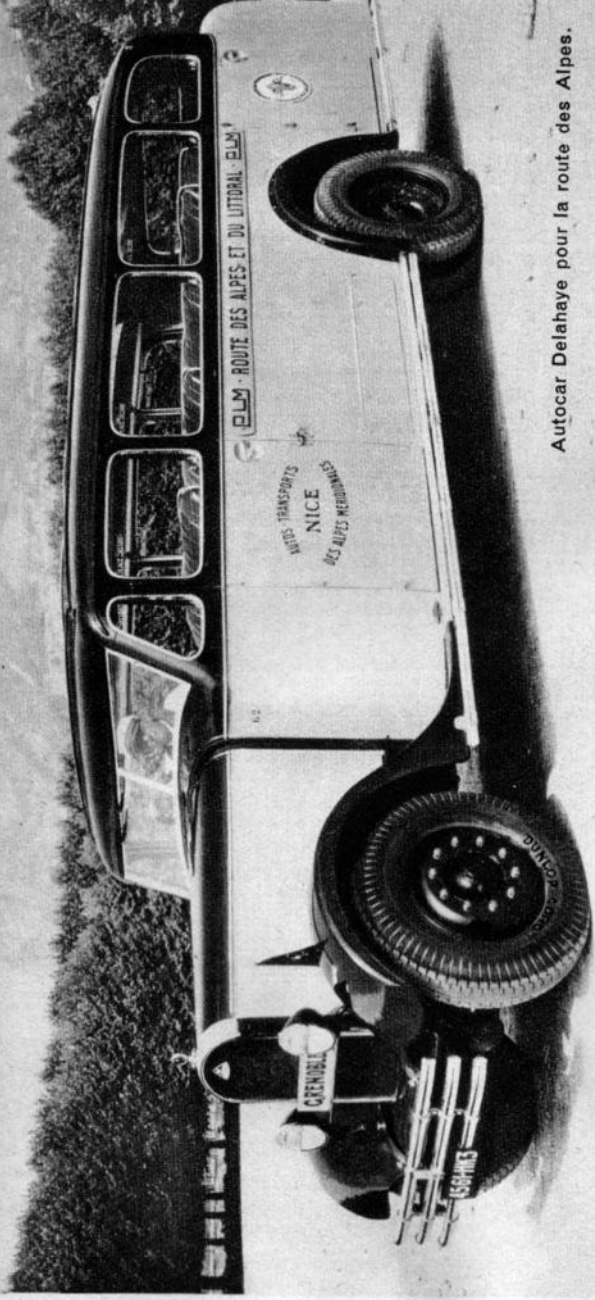
(2) et (3) 1 vol. in-16. Prix 15 fr., chez Albin Michel, 22, rue Huyghens, à Paris.

(4) 1 vol. in-16 relié. Prix 3 fr. 50, chez Plon, 8, rue Garancière, à Paris.

(5) 1 vol. in-16 avec couverture et 10 planches hors texte en héliogravure. Prix 3 fr. 95, à la librairie Ernest Flammarion, 22, rue Racine, à Paris.

(6) 1 vol. broché. Prix 3 fr. 50, chez Durassié et C^{ie}, 47, rue Denfert-Rochereau, à Paris.

LA ROUTE des ALPES



Autocar Delahaye pour la route des Alpes.

*« Si tu veux faire un rêve
Montons dans un autocar... »*

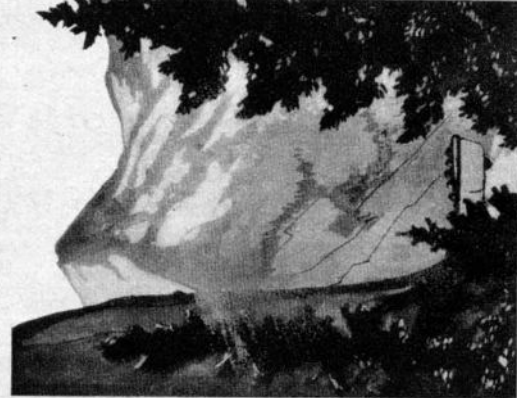
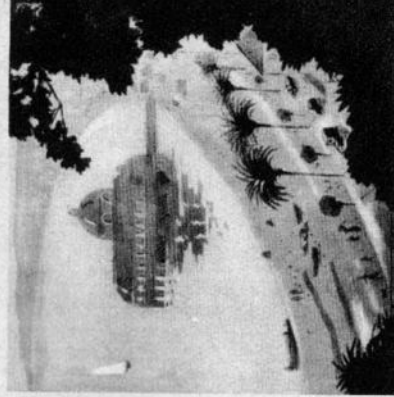
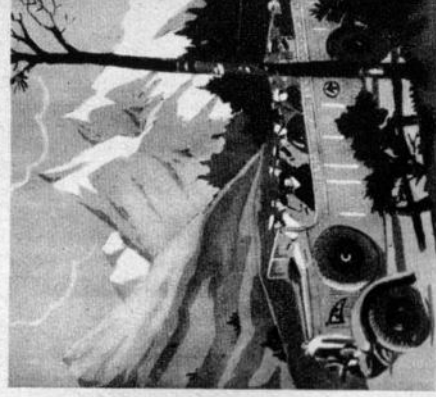
Excusez, chère Amie, cet incorrect tutoiement ; quand on parodie des vers célèbres, la licence poétique est pardonnable. Un car, si vous voulez bien me tenir compagnie, où nous serons assis le mieux du monde, bercés et pas secoués, promenés avec égards et non pas ballottés comme vils colis — un car qui nous mènera d'étape en étape, de point de vue en panorama, de col en glacier, et, puisque nous ne sommes pas, dieux merci, des corps glorieux, un car qui nous conduira de casse-croûte en restaurants, en charmants hôtels. Quelle belle promenade nous allons faire !

Mais pourquoi ce sourire, plein d'une affectueuse pitié ? Que dites-vous ? Que je suis un vieux fou ? C'est, ma foi, bien possible. J'étais si fort saisi, conquis par mon songe que la réalité s'était effacée peu à peu. Je me croyais encore au cœur éblouissant de l'été ou déjà l'hiver. Je rajeunissais de cent dix-huit ans et pensais vivre un aigre mois de mars, chargé d'espérance. Or, je vous écris par une jolie journée d'automne, drapée d'or et de pourpre, qui n'est plus chaude, ni point encore froide, ni lourde d'histoire. Je croyais, j'imaginai, je divaguais. Et j'avais à ma folie la plus valable des excuses : je lisais un livre qui me conduisait bien loin, dans l'espace et le temps, vers le plus beau décor, la plus belle aventure. Le plus beau livre aussi, plein d'images montrées ou évoquées, qui vous emmènera jusqu'aux marches du trône. Pour tout dire, c'est l'excellent ouvrage d'Henri Ferrand et Paul Guittou : **Les Routes des Alpes françaises - La Route Napoléon**, paru dans la collection des « Beaux Pays de France » qui compte déjà de si brillants fleurons à sa couronne (1).

Vous devinez, chère Amie, les heures que l'on passe avec un pareil guide, **Route d'hiver**, quand la neige bloque encore les hauts cols, d'Aix-les-Bains à Cannes par Grenoble, la Croix-Haute, Sisteron et Digne. Merveilles de la **route d'été**, du Léman à Nice, qui s'en va voisiner avec les géants, touche le pied du Mont Blanc, grimpe au Galibier, au Lautaret, salue, de tout près, la Meige, les Ecrins, le Pelvoux, monte, descend, tourne, retourne, virevolte, franchit les torrents, disparaît dans un abîme pour réparaître sur une cime, tantôt perdue entre les rochers, tantôt flânant dans les pâturages — la route vivante, animée et diverse qui hume ici l'air glacé pour se réchauffer plus loin au soleil, la belle route de vacances.

Et la **troisième**, celle que prit l'Homme, pendant que, devant lui, l'aigle volait de clocher en clocher, la route périlleuse, sauvage alors, à peine tracée, grimpant dans les pierrailles au bord des précipices, vers Castellane, vers Digne, Gap, le rude col Bayard, jusqu'à la Mure, à la victoire de Laffrey — « Soldats du 5^e, me reconnaissez-vous ? » — jusqu'au triomphe de Grenoble ! C'est une grand'route maintenant, avec ses statues, ses stèles, ses souvenirs à chaque pas.

La montagne est fée, chère Amie, n'en doutez pas. En elle seule, par ces temps pauvrement réalistes, se cachent encore le mystère et la poésie, les forces vives, les souffles éternels. Je vous envoie ce livre écrit à sa gloire. En attendant l'été prochain ou le beau ciel d'hiver, nous pourrions, ensemble, faire le plus merveilleux voyage, sans quitter notre fauteuil.



(1) Editions B. Arthaud, 23, Grande-Rue, à Grenoble.

Robert BURNAND.

Novembre 1933.



TAGHTOUGAR

(A mes amis du Réseau Algérien.)

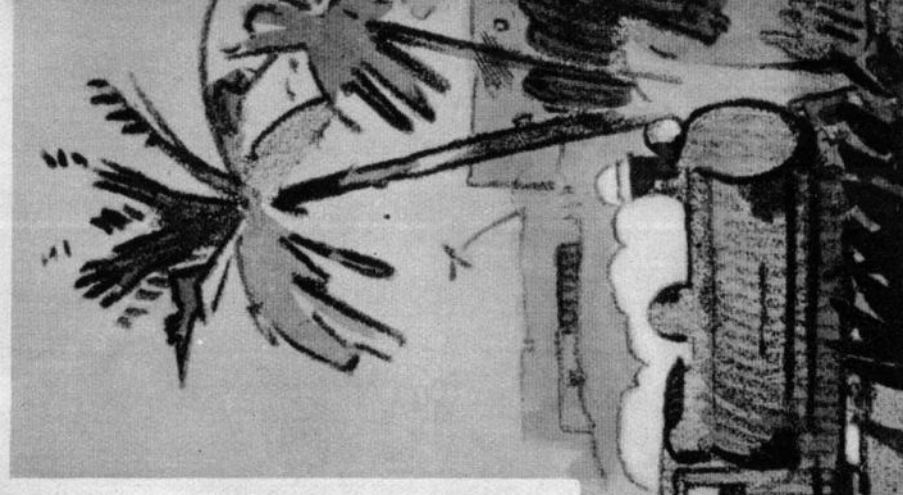
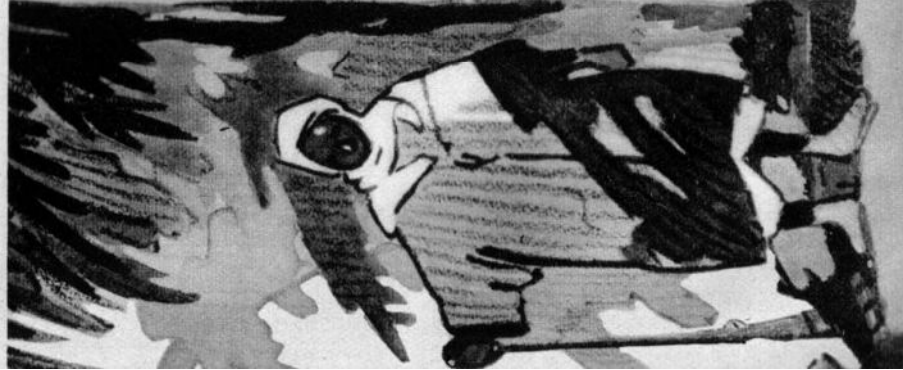
Comme à l'ordinaire, ce soir du 24 Décembre 1916, Taghtougar, tenant en laisse Salem, son redoutable chien kabyle, entra sans mot dire dans le bureau du chef de gare. Un bref salut militaire, un grognement de Salem, le froissement feutré du burnous rejeté sur l'épaule, auxquels répondit un rogne « bonsoir » venu du fond de la salle où, à la clarté jaune d'un quinquet, M. Tauves comptait ses « espèces », et ce fut tout : M. Tauves était peu loquace et Taghtougar savait se taire.

Impassible, l'Arabe décrocha la carabine qui pendait au mur, au-dessus de la presse à copier, vérifia le contenu de la cartouchière, rabattit le pan de son burnous et, grave comme un caïd, se dirigea sans hâte vers la cour des débords dont il avait la garde.

Bien fin qui aurait pu dire l'âge de Taghtougar ! Lorsque, quelques semaines plus tôt, il était venu solliciter, auprès de M. Tauves, la place enviée de gardien de nuit, il avait exhibé un méchant papier grasseyé qui « présumait » que Taghtougar ben Mohammed était âgé d'environ 50 ans. D'où venait-il ? Nul ne le savait et personne ne s'en était beaucoup soucié : c'était la guerre ! Et d'ailleurs, il importait assez peu qu'il appartînt à l'une ou l'autre des nombreuses tribus de la contrée et qu'il fût venu du Dahra, de l'Aurès ou de quelque lointaine oasis... Un séjour paisible de quelques mois à El-Mengoub, pendant lesquels on l'avait vu assidûment à la mosquée et au café maure, lui avaient valu droit de cité. Enfin, Lakdar, le chaouch de l'administrateur et Bekouche, le gargonier, avaient si chaleureusement appuyé sa demande que M. Tauves n'avait pas hésité à lui confier la carabine symbolique et à l'inscrire sur ses « rôles 116 ».

Taghtougar vivait seul, laissant à d'autres le bénéfice des tolérances du Coran si libéral aux polygames — le cas n'est pas aussi rare qu'on pourrait le croire. Rien, à première vue, ne le distinguait des indigènes de la

M. Tauves n'avait pas hésité à lui confier la carabine symbolique et à l'inscrire sur ses « rôles 116 ».



région. Autour de son visage boucané moisissait une courte barbe pareille à celle des autres fellahs d'alentour. Assez pauvrement vêtu d'ordinaire, il arborait aux jours de fête d'éblouissantes djellabas et des bottes souples de filali. Bref, Taghtougar suivait la mode, s'abstenait de vin, observait le Ramadhan et craignait Dieu, comme tout bon musulman. Il était ponctuel, faisait bonne garde et M. Tauves n'en demandait pas davantage...

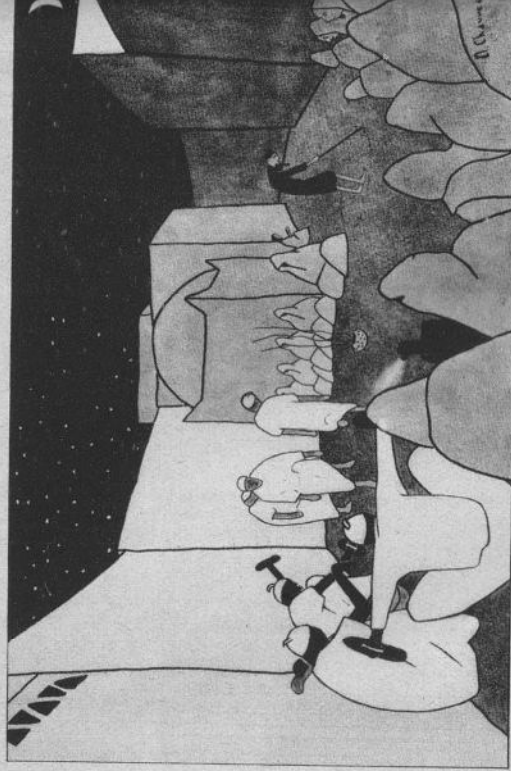
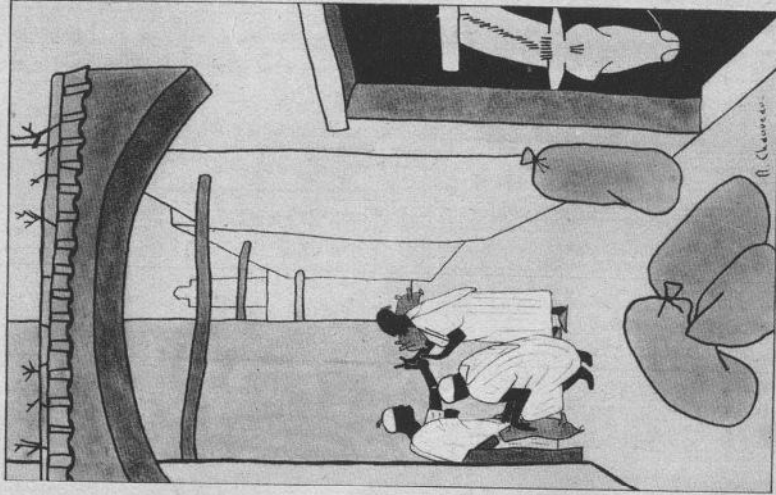
Suivi de Salem, Taghtougar contourna le quai P.V. et longea les voies. Dans la campagne algérienne, la nuit ne s'embarrasse d'aucune précaution. À peine le soleil a-t-il disparu au Moghreb qu'elle s'installe brutalement sans aucun crépuscule, enveloppant en un clin d'œil les boqueteaux de lauriers-roses et le fût blanc des minarets. Mais comme pour se faire pardonner ce sans-gêne elle garde dans les plis de ses voiles une légère luminosité qui semble irradiée du sol sursaturé, le soir, de rayons solaires.

Taghtougar et Salem s'enfoncèrent dans l'ombre bleue. Une à une, les étoiles venaient prendre place à la fête nocturne. Au loin, faisant écho au murmure monotone et obsédant d'une flûte berbère, le cri alarmé d'un chacal jeta sa note aiguë sur les bords de l'oued, tandis qu'en haut d'un vieil eucalyptus décapité, une cigogne claquait du bec avant de s'endormir.

Bien que ce fût la veille de Noël, un souffle tiède venant du sud, tout chargé des parfums confus du bled, faisait frissonner les feuilles épiées et arbres de Noël évoquant nos pays occidentaux, crèches et arbres de Noël évoquant des paysages de neige, de grands sapins couverts de givre, toute une féerie de froidure, de carillons et de chants naifs auxquels la bise ajoute son accompagnement traditionnel. Or il n'est pas douteux que les légendes médiévales nous ont légué, à cet égard, une optique trompeuse. Sans doute, l'étable de Bethléem égalait-elle en pauvreté les mesures de chez nous. Mais son toit n'était pas de chaume et, s'il était mal joint, la douceur du ciel le calfeutrait douillettement. Ce n'étaient pas des sapins givrés qui l'entouraient, mais probablement d'étranges palmiers, tout au plus de maigres pins d'Alep, peut-être même une simple haie de figuiers de Barbarie. Qu'avait-elle à craindre de la bise cette étable grande ouverte aux zéphyrus du désert syrien ?

Assurément, cette nuit du 24 décembre 1916, aux rives de l'Oued-Mellah, autour de la modeste gare d'El-Mengoub, doit, plus que nos frimas d'Europe, ressembler à certaine nuit de l'an 749 de Rome où, là-bas, dans un

Adonai, mur-
mure Isaac
Benschlounou,
inquiète. On a
encore volé à la
gare et on va
recommencer
ces fameuses
perquisitions
dans tous les
patios
d'El-Mengoub...



Assez pauvrement vêtu d'ordinaire, il arborait aux jours de fête d'éblouissantes djellabas...

fondouck de Judée, sur un lit de feuilles sèches de lentiques ou de palmiers nains, naquit le Fils de « Lella Meryem ».

Et c'est à quoi songe M. Tauves lorsque, le dernier train passé, il éteint les lanternes des trottoirs et s'apprête à fermer la gare. Comme chaque soir, avant de monter chez lui, il fait quelques pas vers la P.V. pour s'assurer que tout va bien et que Taghtougar veille. À la faveur du clair de lune, il aperçoit la silhouette du gardien de nuit... Inutile d'aller plus loin, aussi va-t-il faire demi-tour.

Dependant il hésite. Un air qu'il croit reconnaître, murmuré à mi-voix, vient du fond de la cour... C'est Taghtougar qui chante. M. Tauves s'arrête, il se dissimule dans l'ombre d'un wagon et il écoute, surpris.

— Voyons ! se dit-il, j'ai mal entendu ? Mais non...

Il s'approche encore. Taghtougar, qui ne se sait pas observé, chante toujours. M. Tauves n'en croit pas ses oreilles. Cependant il ne rêve pas ; il est bien éveillé... Mais alors ?... Alors M. Tauves distingue, malgré les fausses notes de la mélodie égrenée sur un ton exagérément mineur, le refrain d'un « Noël » de chez lui...

Mais à ce moment, Salem a flairé l'approche du chef de gare et grogne. Taghtougar arrête court sa mélodie et, comme pris en faute, lance d'une voix gutturale l'insipide ritournelle d'une chanson arabe : « Dani, Dani... ».

Un instant, M. Tauves songe à interpellier le gardien, mais sa prudence habituelle le retient et il s'éloigne, pensif :

— Quel est donc ce mystère ? se demande-t-il. N'ai-je pas agi à la légère en acceptant cet homme, qu'après tout personne ne connaît bien ?... Et voici que l'imagination du chef de gare part en campagne, évoquant péle-mêle Isabelle Eberhart devenue musulmane, un peintre célèbre troquant son veston de rapin pour le burnous et la gandourah, et d'autres encore qui ont cherché à s'évader d'eux-mêmes en s'enfonçant à corps perdu dans l'Islam... Taghtougar ne serait-il pas un Européen déguisé ? Cette pensée l'obsède et le trouble, car en temps de guerre cet Européen pourrait être un espion...

Et certains menus détails qu'il avait à peine remarqués prennent un relief qui l'effraie. N'a-t-il pas vu, un jour, avec quelque surprise, que les mains de Taghtougar sont dépourvues de cette pigmentation de la peau qui est la marque indélébile des enfants de Sem ?

— Mais, pense aussi M. Tauves, les Kabyles ont souvent le teint blanc.

La voix de Taghtougar, rauque dans l'émission des mots arabes, ne paraissait-elle pas adoucie en inflexions singulières lorsqu'il chantait le vieux « Noël » ?

— Allons donc, j'ai rêvé, se dit M. Tauves. Je suis le jouet d'une illusion et d'ailleurs, ajoute-t-il pour mettre sa conscience en paix, ce n'est pas le moment d'agir, nous verrons demain...

... Le lendemain, M. Tauves, toujours perplexe, se décide à aller mettre l'administrateur d'El-Mengoub au courant de sa découverte imprévue. Il en coûte cependant à son amour-propre, car il a déjà fait l'éloge de Taghtougar à son inspecteur et, de fait, depuis que le nouveau gardien veille chaque nuit sur les wagons endormis, les maraudeurs se tiennent à l'écart et les vols qui tourmentaient M. Tauves ont cessé. Et le soliloque de la veille reprend de plus belle : « Pourquoi faut-il toujours qu'au moment même où nous avons écarté du pied la pierre qui barrait notre route, une ronce importune vienne érafler notre visage comme un rappel du sort contraire ? Plus de vols, plus d'enquêtes ! C'était enfin la tranquillité à laquelle aspirait le bon M. Tauves et voici qu'un nouveau souci se levait et, avec lui, tout un cortège de rapports, un flot de paperasses... Vraiment, avoir ambitionné ce poste d'El-Mengoub, malgré l'imense monotonie d'un bled lunaire, avec l'espoir de partager paisiblement ses derniers jours administratifs entre sa gare et son jardin, et tomber ainsi dans un nid à histoires, n'y avait-il pas de quoi dégouter M. Tauves ? »

Mais s'il a des goûts simples et des mœurs bucoliques, M. Tauves est aussi l'homme du devoir. Tant pis pour sa quiétude, qu'importent les rapports ! Fi même des lazzis que ne manqueront pas de lui décocher ses excellents collègues de Maskeur et de Sidi-Yacoub ! En route pour le bureau de M. l'Administrateur !

Il part... Bekouche, le gargotier du coin, Mme Rodriguez qui vend du fil et des oranges, Isaac Benschloumou, le marchand d'étoffes, vous regardent avec stupeur, M. Tauves, car jamais on ne vous vit, à cette heure matinale, dans la grand'rue d'El-Mengoub... Que se passe-t-il donc d'insolite ? se demandent curieusement ces braves gens.

— Ma chère, confie Mme Rodriguez à sa voisine Mme Ramon, il paraît qu'il va passer un train de blessés.

— Ou de prisonniers, surenchérit Mme Ramon, dont le mari est cantonnier et qui touche ainsi au monde officiel.

— C'est la guerre, conclut Mme Rodriguez, fataliste.

Or, M. Tauves est entré à la commune mixte, dont le chaouch Lakdar garde sévèrement la porte. Nous ne le suivrons pas, car il convient d'être discret comme nous y invite cette affiche qui s'étale sur le mur du couloir :

« Taisez-vous ! Méfiez-vous ! Des oreilles ennemies vous écoutent ! »

Mais un appel impérieux retentit du fond du corridor : « Lakdar ! » et le chaouch pénètre à son tour dans le bureau de l'administrateur.

Diable ! c'est sérieux ! Il faut le croire, car voici tout à coup, graves et solennels, le chef de la commune, le chef de gare, escortés de Lakdar. Mais Lakdar sourit dans sa barbe : « Moi, j'ai, Missié l'chef. Tu verras ! Taghtougar bon Français... »

— Mais puisque tu sais, riposte aigrement M. Tauves, pourquoi ne dis-tu pas ce qui en est ?

— Inch ! Allah ! Moi pas dire, toi voir, ça vaut mieux ! » « Adonai, murmure Isaac Benschloumou, inquiet. On a encore volé à la gare et on va recommencer ces fameuses perquisitions dans tous les patios d'El-Mengoub. »

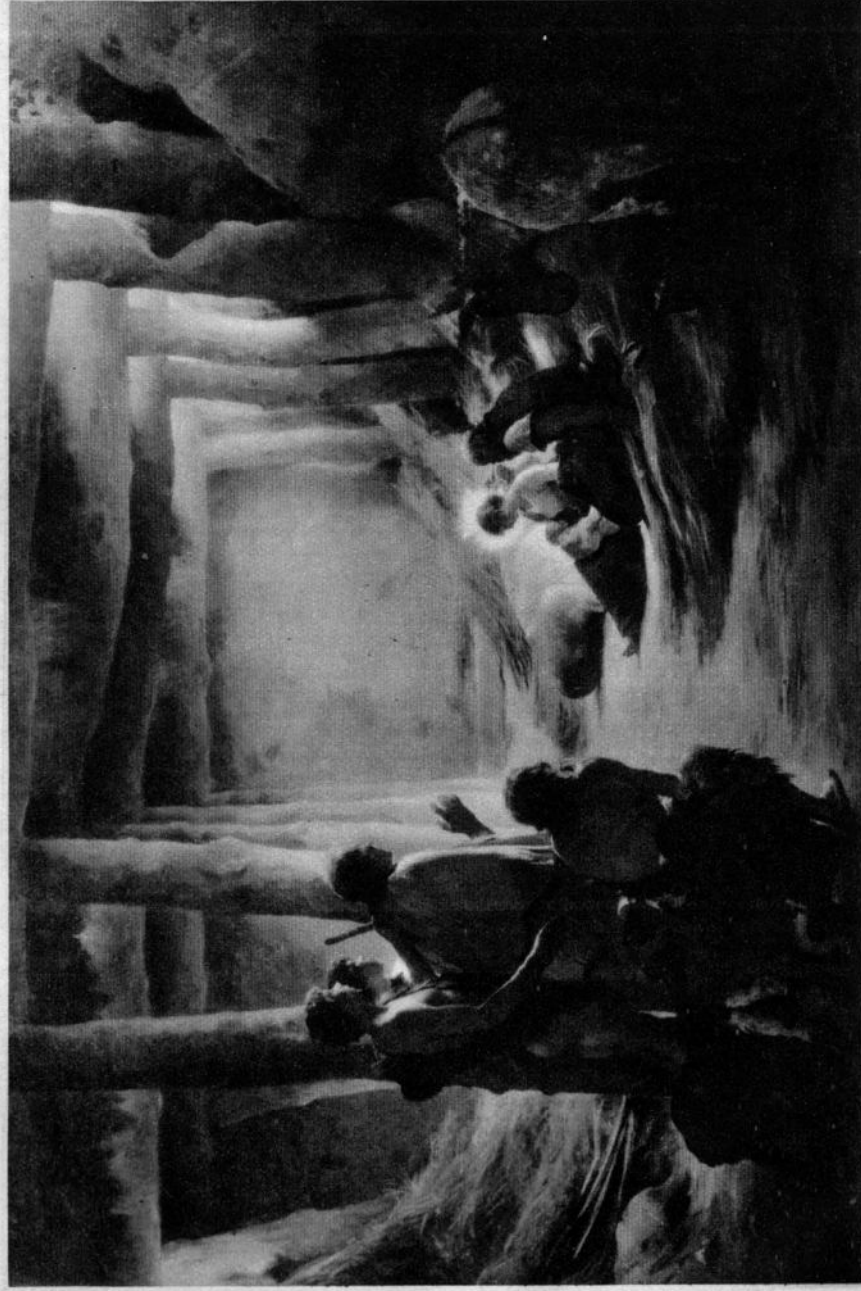
Cependant nos trois personnages ont disparu de la grand'rue. Ils ont tourné à droite et se dirigent le long des jardins vers une petite cabane de torchis et de planches : c'est le gourbi de Taghtougar. Ils s'arrêtent un instant sur un signe de Lakdar, puis, à pas de loup, ils s'approchent de la cabane et se glissent derrière un bouquet de cactus. Ils écoutent... Lakdar sourit plus que jamais et étale une joie satisfaite... A travers la porte entrebâillée du gourbi filtre une musique nasillardre se mêlant à un bruit de vaisselle. Un relent de café monte dans l'air matinal.

Enhardis, ces messieurs s'avancent encore et, brusquement, poussent la porte branlante et, tandis que Lakdar s'esclaffe sans retenue, ils aperçoivent Taghtougar savourant son moka et écoutant avec jubilation un antique phonographe à pavillon qui mobt dans un grésillement les dernières mesures du « Noël d'Adam »...

M. Tauves, confus et l'administrateur, vexé, échangent un regard orageux. Mais ils sont gens d'esprit et prennent le parti de rire avec Lakdar.

Taghtougar, le mystérieux Taghtougar, l'homme sans femme, n'était pas un Européen déguisé, encore moins un espion. Comme beaucoup de célibataires d'Algérie et d'ailleurs, il avait une innocente manie : Taghtougar était tout simplement mélomane.

« L'arrivée des bergers », tableau de H. Lerolle.



Charles DAMBIES.

LENDU MARGUER

Même espoir de redressement, cher Monsieur Barrot, — mais avec peut-être plus de justesse d'expression — à la fin de votre amusante « Complainte du train » :

*Suis-je donc responsable
Du progrès implacable
Favorisant l'auto
Au grand capot ?*

Non, dites-vous, cela ne peut pas durer, les beaux jours reviendront :

*Ils reviendront j'en suis certain
Car tout le monde l'aime, Train !
C'est toi le roi des grands parcours
Et pour toujours !*

M. Georget, Homme d'équipe à Marseille, dont cette rubrique a déjà cité des envois, se montre également plein d'espoir et s'explique ainsi :

*Puis, un jour est venu : la crise aux dents féroces
(L'automobile aidant) l'a quelque peu mordu,
Notre train préféré ! Il ne s'est pas rendu !*

*Il a perfectionné ses services rapides,
Rendant toujours, partout, à tous les usagers
Le service attendu. Dans l'avenir — limpide
Ou sombre — c'est au train qu'il nous faudra songer...*

Que 1934, chers poètes préoccupés de l'avenir du Rail, puisse libérer votre Muse de ce gros souci, tel est le vœu que vous adresse aujourd'hui le Bulletin.

POÈTES ET ENLUMINEURS DU RAIL

Quels envois feras-tu, cette année, au Bulletin, cheminot poète ? L'an 1934 t'apportera-t-il des rimes riches... et pour chanter quoi ? La pauvreté des temps présents et ton espoir de voir vaincre la crise ?

Sans doute ! Ta muse ne t'a-t-elle pas déjà inspiré de ces sujets en 1933, et fréquemment ? Passons : les en revue tout de suite — dans l'agréable pensée que peut-être ils ne seraient plus de saison, dans un proche avenir !

Ces débuts de 1933 avaient inspiré à M. Chapus, Sous-Chef de gare à la Vouite-sur-Rhône, les « **Réflexions mélancoliques** » (sans doute un peu trop) du Chef de service :

*Qu'il était imposant avec sa coiffe blanche
Qui d'un front de vainqueur sonnait le ralliement.
Quel air de conquérant, dans sa démarche franche
Qui sillonnait sans fin les trottoirs bourdonnants !*

*Ce fut vrai fort longtemps — pour toujours il semblait ! —
Mais le destin malin, qui se complait parfois
A renverser gaiement les calculeux les mieux faits
Voutut du piédestal déboulonner le roi.*

Quelle mélancolie envahit son visage
Et quel triste regard jette-t-il alentour.
Les trottoirs sont déserts, alors qu'au paysage
Des cars aux flancs bondés fuitent comme des vautours.

Faudra-t-il donc mourir ? et comme un capitaine
Dont le navire en feu sombre dans l'Océan,
Rester fermée à son bord et, sans aide suprême,
Finit ainsi ses jours en digne combattant ?

Non, conclut notre poète à coiffe blanche, dans un élan justifié d'optimisme : « Les beaux jours reviendront, toute guerre à son temps. Et nous partagerons bien cet avis. »

Cette situation du Rail, à laquelle on n'a commencé de remédier que tardivement, préoccupe visiblement les poètes du Bulletin. Voici, parmi les intéressants envois de M. Barrot, Facteur aux écritures à Robiac, d'abord un dialogue « **Le Rail et la Route** », dont nous extrayons :

*L'autre jour, la Route dit au Rail : « C'est ainsi !
Cher ami, que voulez-vous, notre déficit
Ne vous permet plus de me narguer... »*

Sur quoi le Rail se défend d'avoir jamais nargué la Route. « Vous n'avez fait, lui dit-il, que bénéficier d'un traitement de faveur alors que, moi, je succombais sous le poids des charges que ma prospérité de naguère m'avait values :

*C'est alors que l'on dit, voyant ma bonne mine :
Ce rail a fort bon dos ! Augmentons ses impôts,
Il ne peut protester, car avec à-propos bénéfices,
Vous lui présenterez ses trop grands bénéfices,
Et supporterai bien ce petit sacrifice !
Et c'est pourquoi, sortant d'une ère trop prospère,
Me voici maintenant voisin de la misère,
Mais que diable ! je n'ai pas dit mon dernier mot.
Je vous prêche, voisine, bientôt du nouveau :
L'autorail va surgir et, pour me rajeunir,
Tous ces vieux règlements qui m'ont fait tant souffrir
Vont être déchirés : A chaque temps sa clause !
Si l'on accepte que je me métamorphose
Qu'on me fasse plus libre et vous verrez alors
Qui de vous ou de moi restera le plus fort !*

Cette Muse cheminote vous a d'ailleurs inspiré en 1933 d'autres thèmes que celui de la crise et nous y reviendrons plus longuement dans un prochain article.

La conscience professionnelle dans toutes ses manifestations — les rapports avec la clientèle notamment — l'amour de notre attachant et dur métier du Rail, les beautés diverses de notre P.L.M, etc., sont toujours exaltés, de manière souvent heureuse, pour la plus grande édification de ceux qui veulent bien nous lire. C'est ainsi que M. Grenet, Aiguilleur à Etigny-Véron — en a-t-il vu, passer de nos beaux rapides! — écrit, dans une poésie intitulée « **Vigilance** » :

*Dans le poste massif, aux grands murs de ciment,
L'Aiguilleur, pour la nuit, a pris sa surveillance,
Conscient de son devoir, à tout bruit tressaillant...
La devise pour lui, c'est le mot : Vigilance !*

Un Agent de la gare de Paris, M. Pugibet, dont les envois sont ici fréquemment cités, exalte aussi ce rôle de l'Aiguilleur, mais dans un conte intitulé « **Honneur** », qui prendra place dans quelque prochain Bulletin. En parlant en congé, cet été, M. Pugibet pour nous l'aimable pensée suivante — dont nous le remercions :

*Puisque le ciel est toujours beau,
Que souriante est la campagne,
Allons visiter le réseau,
Les bois, la plaine et la montagne.*

*Préparons kodaks et pinceaux
Afin de prendre les images
Qui viendront en de beaux tableaux
Du Bulletin fleurir les pages !*

*N'attendons pas hiver et brume !
Délaissant un peu mon jardin,
Cette tâche aussi je l'assume,*

*Portant sur moi mon calepin :
Car je ne peins qu'avec ma plume
Pour les lecteurs du Bulletin...*

Et, puisque nous voici revenus sur le chapitre du Bulletin P.L.M., qu'il nous soit permis — au risque d'être accusés du péché de publicité — de clore cette revue des « poètes et enlumineurs du Rail » par le petit tableau familial et bien « Bulletin » que nous offre avec l'acros-tiche suivant, M. Rome, Inspecteur divisionnaire de l'Exploitation :

L 'heure calme du soir regroupe la famille,
E t sur le Bulletin distribue tantôt,

B abillard, curieux, s'est penché le marmot.

U n doigt est sur la page, et le regard pétile.

L es « pourquois » enfantins éclatent ; mot par mot

L e père explique tout, la leçon l'émaillote...

E n cette âme très neuve un feu fontainet scintille :

T iens ! Je veux être un jour, comme toi, cheminot,

N ierrompt le bambin, sans que son œil sourcille.

N oble appel de la race, où l'avenir éclot !

P apa rême déjà de carrière qui brille :

L eur cœur, à tous, vent que les fils montent plus haut.

M amant, silencieuse, active son aiguille...

20 Décembre 1933.

L. G.



L'activité sportive sur le Réseau

Le Président de l'A.S.C.P.L.M. adresse à tous les Présidents des Clubs sportifs du Réseau, à l'occasion de la nouvelle année, ses vœux les plus sincères de prospérité.

L'année 1933 aura marqué un progrès sensible dans le développement de notre groupement. Celui-ci, qui comprenait en effet 7 sociétés à ses débuts, encore récents puisqu'ils ne remontent qu'à 1929 — réunit actuellement 30 sociétés représentant environ 3.000 membres. D'intéressantes réalisations ont été obtenues au cours de l'année écoulée. Plusieurs clubs ont pu, en effet, malgré les nombreuses difficultés de l'heure présente et grâce à l'appui bienveillant de la Compagnie, agrandir ou améliorer leurs installations sportives.

Enfin l'activité sportive fut intense en 1933. Indépendamment des compétitions régionales et des rencontres amicales, les challenges organisés par l'A.S.C.P.L.M. (Football-association, Rugby, Basket, Boules, Athlétisme, Tennis) obtinrent leur succès habituel et permirent la constitution d'équipes qui représentèrent le Réseau aux compétitions organisées par l'U.S.C.F.

Souhaitons que l'esprit sportif se développe encore sur notre Réseau et particulièrement chez les jeunes vers lesquels tendent tous nos efforts.

CHALLENGES DE L'A.S.C.P.L.M.

Association. — Le Challenge se dispute cette année avec une ardeur sans pareille et les résultats connus sont actuellement les suivants:

Premier tour:

Paris bat Dijon par 7 à 0;

Ambérieu bat Le Teil par 3 à 0;

Arlès bat Miramas par 5 à 0 (forfait de Miramas);

Montpellier bat Nîmes par 2 à 1;

Carnoules bat Nice par 3 à 2.

Deuxième tour:

Montargis-Paris. Paris a été déclaré vainqueur

de Montargis en raison du refus, par ce dernier

club, de rejouer le match du 19 novembre 1933,

arrêté 18 minutes avant la fin, à la suite d'un

incident provoqué par le public.

La marque, à ce moment, était de 5 à 4 en

faveur de Paris.

Montpellier bat Ambérieu par 3 à 0;

Arlès bat Carnoules par 1 à 0.

Dans les Clubs locaux on peut noter:

A PARIS. — Association. — Les équipes sont

actuellement en pleine période du Championnat

de Paris.

La 1^{re} formation se maintient à quelques points

du groupe de tête. Nous espérons beaucoup

des matches retour qui doivent nous amener

tout près des premiers.

La Réserve doit tenir maintenant la première place de son groupe. Cette équipe possède des éléments pour terminer en tête.

La 2^e détiend la première place au classement et nous ne pensons pas qu'elle recule, bien au contraire. Il en est de même pour l'équipe 3^e qui se trouve en deuxième position.

Les anciens mènent la danse dans leur compétition.

Juniors et Minimes — au nombre de 40 — se livrent chaque dimanche des combats (sportifs) après et farouches.

Dans l'ensemble les résultats obtenus sont très satisfaisants.

Rugby. — La section reformée cette saison confirme les espérances fondées sur elle.

En effet, deux équipes jouent régulièrement tous les dimanches et s'entraînent, en salle, un jour par semaine.

La jeune réserve encadrée par quelques vieux joueurs commence à se souder: école de formation et de débuts.

En tête du Championnat régional de 4^e série, à la suite de ses victoires sur les redoutables équipes de Versailles et Paris-Central-Sports, notre quinze premier s'impose parmi les meilleurs et semble devoir emporter le Championnat régional de sa série.

En matches amicaux ce quinze ne connut la défaite qu'avec l'A.S.F. (promotion) et le S.C.U.F. Ex. (honneur): 1 but sur coup franc à 0.

A MARSEILLE. — Association. — Après quelques matches amicaux nécessaires à la mise au point des différentes équipes, le S.O.P.L.M. a ouvert sa saison officielle.

Notons les résultats suivants pour l'équipe 1^{re}: Matches nuls: 1 à 1 contre les S.A.P. et 0 à 0 contre les Arméniens.

L'équipe réserve marcha très bien et sa performance record a été sa victoire sur l'équipe de la « Juventus », imbattue depuis 2 saisons.

L'équipe 3^e, pour ses débuts, a dû s'incliner devant des équipes renforcées. Match nul avec l'U.S.A.

Rugby. — La saison s'est ouverte par une rencontre avec le Club Sportif Chambérien, champion de France de promotion, et le quinze marseillais dut s'avouer vaincu devant une telle équipe.

Cette rencontre permit d'essayer plusieurs jeunes éléments et de former l'équipe devant disputer le Championnat du Littoral.

La 1^{re} rencontre de championnat eut lieu à Aix contre l'Union Sportive Inter-Gadziats où les cheminots marseillais virent la victoire leur sourire par 6 à 0.

Un autre succès fut remporté au Stade de « Sainte-Marthe » contre le Stade Marseillais Université-Club.



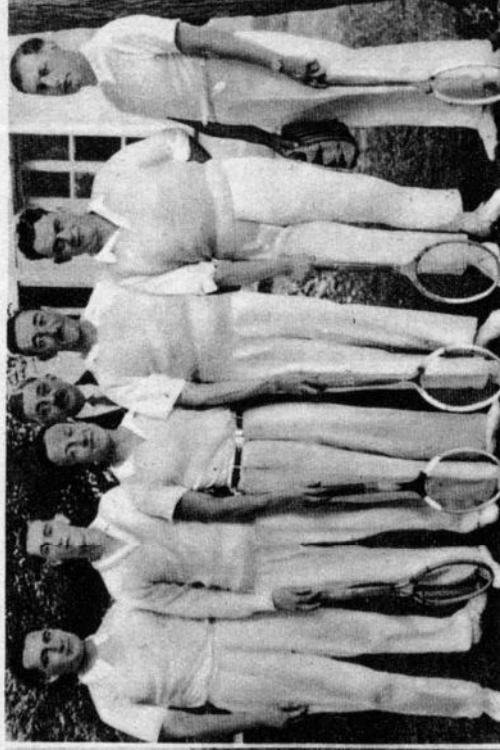
Basket U.S.P.L.M. de Paris.



Basket U.S.P.L.M. de Paris.
(Clichés Bienvenu)



Match du 18 décembre 1932, entre le Teil et le C.S.P.L.M. Nîmois.



L'équipe de l'A.S.C.P.L.M. de Tennis
(Coupe Dupin 1933).

Par contre, devant le Rugby-Club de Marseille l'équipe du S.O.P.L.M. dut s'incliner par 9 à 0.

Boules. — Le S.O.P.L.M. de Marseille vient d'incorporer dans son sein une importante Société Bouliste de la localité, la « Boule du Rail », comptant une centaine de membres. Félicitations au S.O.P.L.M.

A BOURG. — **Association.** — En championnat de l'Ain, l'équipe bressanne a rencontré le C.S. Coiffure qu'elle battit par 8 à 1.

Par contre, on enregistre les défaites ci-après : 5 à 4 contre Louhans, 4 à 0 contre Saint-Jean-de-Maurienne, 3 à 2 contre Mâcon.

La section Rugby amputée de quelques-uns de ses bons éléments se remet difficilement sur pied ; opposée aux Sports Ouvriers d'Oyonnax, elle dut s'incliner, par suite d'un manque d'entraînement, par 21 à 3.

A NIMES. — **Association.** — Une équipe de Juniors vient d'être formée. Opposée pour ses débuts à une équipe de juniors voisine, elle fit match nul. L'activité est grande dans les autres équipes. Dans le Challenge de l'A.S.C.P.L.M., l'équipe 1^{re}, après une belle défense, a succombé de justesse devant les Cheminots Montpelliérains.

A AIX. — Le Basket est toujours à l'honneur : une 3^e équipe vient d'être formée, qui dispute les championnats.

Le début de la saison a vu des victoires sur l'U.S.A. (Réserve) le B.C.A. et des résultats honorables devant les équipes de division d'excellence telles que l'U.S.A. (1) ainsi que l'Amicale de Natation de Nice (44 à 28).

Une équipe de Minimes est formée et, tous les jeudis après-midi, une dizaine de gosses (fils ou frères de cheminots) évoluent sur le terrain des oliviers où ils commencent à pratiquer ce sport superbe qu'est le « Basket ».

Une grande animation ainsi qu'une excellente camaraderie règne parmi les membres du Basket P.L.M. Aixois.

A OULLINS. — La section « Montagne », toujours très active, a effectué dernièrement les sorties ci-après :

Col de Chavière et Glacier de Polset (2 800 (3 000) ; Crête des Sarrasins (3 031) ; Grand Som (2 027) ; Croix du Nivolet (1 523) ; Aiguille de Quaise (1 141).

La saison hivernale, s'annonce bien et les premières sorties à skis ont été les suivantes : Col du Chenailier, Montgenèvre (2 800 et 2 000 m), Modane-Lavoir (2 000 m).

Bien que les comptes rendus détaillés ne nous soient pas parvenus, l'activité continue de régner dans les clubs de : Saint-Etienne, Langeac, Grenoble, Carnoules, Le Teil, Portes-lès-Valence, Miramas, Alès, Saint-Rambert-d'Albon, Arles, Vénissieux, Saint-Germain-des-Fossés, Arles, Tain-l'Hermitage, Saint-Jean-de-Maurienne.

E. CAMUS,

Président de l'A.S.C.P.L.M.

BAPTÊME DU SKI A MONTGENÈVRE

Montgenèvre : 0 m 50. C'est décidé, nous partons ! Il ne manque pas un seul bouton de guêtre. Chaque détail de l'équipement a donné lieu à de passionnées palabres. Hickory, frère,

châtaigner... les plus retors ouvriers en bois ne sont pas plus ferrés que nous sur ces diverses essences !

Enfin, le grand jour est arrivé.

La petite troupe des maîtres et novices, en attendant l'envolée des cimes, s'enfonça avec un bruit métallique vers les scintillantes mosaïques des passages souterrains de Lyon-Perrache.

A l'heure dite, sans à-coup, notre convoi glisse doucement et coupé en deux la brumeuse écharpe du Rhône. L'aventure va commencer. Après un rapide voyage, tels les Croisés saluant la Terre Sainte, nous acclamons Briançon. La joyeuse troupe s'entassa dans un car et c'est la tortueuse montée vers Montgenèvre. Notre véhicule s'essouffie, le radiateur tourne, les taches blanches du paysage sont de plus en plus nombreuses à mesure que nous grimpons ; un dernier détour enfin et c'est l'immense champ de neige teint d'orange par le soleil.

Les grandes émotions approchent ! Les novices chassent péniblement leurs « bois ». L'allure raide et gauche d'un bébé faisant ses premiers pas, nous avançons. Le terrain est plat, tout va bien, mais gare la côte !... Notre démarche rappelle assez celle d'un crabe. Halte ! Nous sommes assez haut, il s'agit maintenant de faire face à la descente. Efforts dédaillés. Je repense au « premier vol de l'hirondeille », conté par Michelet, et qui n'est pas sans quelque analogie avec ces premiers départs. Nos camarades tournent, virent, nous encourageant de la voix et du geste. Comme cela leur paraît simple et facile. Lâchez tout ! On démarre, la vitesse s'accroît, quelle ivresse ! Nous volons de nos propres ailes. Mais que va-t-il se passer à l'arrêt briançonnais, c'est-à-dire le fond du pantalon servant de frein. Comme les heures, hélas, sont brèves en montagne ! Après un nombre incalculable de montées, de descentes copieusement assaisonnées de chutes, il nous faut songer au retour.

Les « bois » sur le dos cette fois, nous coupons court aux sinuosités de la route en dégringolant les pentes de mélezes, nos larges semelles crissent sur les pierres. La nuit est proche, les sommets deviennent mauves, puis doucement s'éteignent. Bientôt Briançon apparaît, paillerée de mille feux. Sur notre gauche, ossature noire au-dessus du gouffre, se devine le pont Asfeld.

A toute allure nous dévalons vers Sainte-Catherine. Il est grand temps. Plus que dix minutes avant le signal du départ. Fort heureusement, l'empressement de l'employé à l'entreguistement des bagages arrangera tout.

Ouf ! Nous voici installés, moulus, anéantis et ravis, la plupart étendant avec délices leurs membres endoloris.

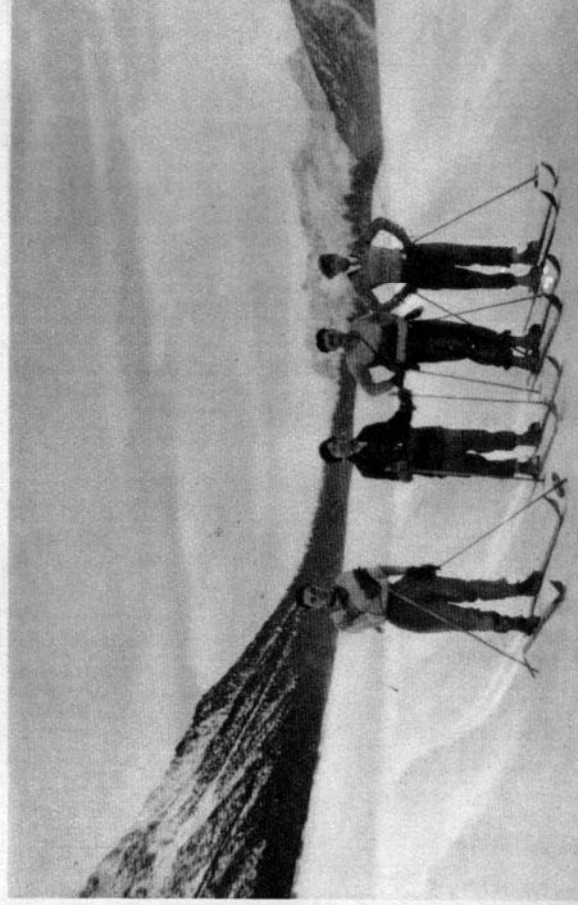
Coup de cloche, disque clignotant son œil rouge, un petit cri joyeux, deux ou trois rauques crachements, étoile filante d'une escarabille montant dans la nuit... La « 141 » s'est ébranlée et bientôt, dans le rythme éperdu de ses bielles, nous ramène vers les cités tumultueuses où les hommes rêvent au grand décor blanc des contes de Noël.

Marcel SAINT-GIRONS,

Electricien à Oullins-Voitures.

Ci-contre : Photographie prise lors du « Baptême du ski à Montgenèvre » (voir le récit ci-dessus).

Montgenèvre. — Altitude 1860 m. Service automobile de la gare de Briançon. Station de premier ordre pour les sports d'hiver. Vastes champs de ski, grand tremplin de saut, piste de curling, patinoire.



Sortie du groupe de montagne d'Oullins du 18 juin 1933. Les Rochers Rouges vus du Truc.



Sortie du Buet, le 11 septembre 1933.

« Il nous faut des exercices physiques fortifiants. Il nous faut aussi, dans la monotonie de nos vies grises, des heures claires et joyeuses, insouciantes, comme les cristaux de l'hiver au soleil. »

« Voilà pourquoi les sports d'hiver sont plus qu'une mode, une vraie cure de santé physique et morale, je dirai, presque une religion. »

(Docteur F. Hallberg.)



Voilà, mes enfants, ce que nous avons gagné...

M. Faure-Geors, Employé principal à Valence, dont les qualités de conteur ont pu déjà être appréciées par nos lecteurs — notamment dans la production qui tui fit remporter la palme au concours d'impressions de vacances, a adressé, voici quelque temps, au Bulletin P.-L.-M. d'autres impressions que, nous publions aujourd'hui.

Au seuil de l'année nouvelle, le Bulletin dédie ces énumérations lignées aux nombreux agents P.-L.-M. qui consacrent leurs loisirs à la mutualité et il leur souhaite que 1934 entraîne de nouveaux progrès dans toutes leurs belles œuvres.

La sonnette tinta ses deux coups brefs et les copies se relevèrent en même temps et ce fut la ruée vers la porte.

— Bonsoir papa !

— Bonsoir mes enfants !

Jacques embrassa son petit monde, fit le tour de la table où travaillaient ses trois fils, jeta un coup d'œil rapide sur le travail en préparation et, satisfait, s'assit en souriant.

— Dis as mes fils.

— Des père, rien de nouveau au bureau ?

— Non, rien, mais je suis tout de même content de ma journée, d'ailleurs voici pourquo.

Et Jacques tira de sa poche quelques billets de tombola qu'il mit sur la table.

— C'est tout, fit l'ainé, un peu déçu, mais chaque mois tu nous en apportes et nous ne gagnons jamais. Toutes les œuvres de solidarité, d'entraide, de mutualité sont représentées dans nos tirages et ces espérances dûment payées dorment paisiblement.

— C'est vrai, confessa le père, nos espérances tarifiées sont au repos absolu, mais êtes-vous bien certains de n'avoir jamais rien gagné ?

« Savez-vous ce que représentent ces coupures ?

« Celle-ci, une nuit de sommeil pour un malade, celle-là un peu de soleil pour un vieillard, cette autre quelque tendresse pour des enfants qui en sont privés et, pour nous, toutes ensemble, la satisfaction d'avoir fait un peu de bien à ceux qui veulent vivre, à ceux qui souffrent.

« Il est de par le monde des milliers de familles semblables à la nôtre, n'ayant qu'une richesse : le travail, qu'un seul grand bonheur : l'amour de leur « maison », qu'un seul désir : voir grandir leurs enfants.

« Pour vous, tout est joie. Chaque jour vous apportez l'espoir d'un lendemain meilleur. Chaque pas que vous faites dans votre jeunesse — matinée de printemps — vous est facile. A peine vous doutez-vous que d'autres vous ont précédé dans cette voie et en ont écarté les pierres du chemin.

« Il n'y a pas que des jours heureux et, dans l'existence, comme la récitée Jeannot à la

dernière composition d'anglais, « some days must be dark and dreary ».

« Oh ! le soir, le soir surtout, pendant les heures calmes de la veillée, lorsque je sens cette tiédeur affectueuse m'envelopper, lorsque je savoure mon bonheur présent comme un fruit mûr, lorsque mes bras vous encerclent tous pour vous garder, parfois mon esprit s'évade : il visite d'autres « foyers ».

« J'en vois d'à moitié dévastés parce que le père n'est plus...

« Le bonheur glisse, glisse...

« Qui le retiendra ? Qui ? Les billets bleus, verts, rouges des tombolas. Partis de tous les coins de France, emportés par un même souffle sorti de mille poitrines, ils accourent pour défendre le père souffrant, l'orphelin, le déshérité, ceux que les remous de l'existence jettent dans le fossé comme une épave inutile.

« Ils travailleront jour et nuit, sans relâche, à bâtir de grands établissements hospitaliers sur des rivages ensoleillés ou dans la montagne, pour que les papas et parfois les enfants puissent venir boire avidement l'air pur et goûter le repos qui font renaître les espérances mortes.

« On quittera la maison, la gorge sèche, les yeux humides sans doute, mais avec la certitude de trouver un refuge préparé pour recevoir celui qui passe...

« Loin des soucis quotidiens, le malade retrouvera ses forces perdues et les vignettes multicolores viendront lui dire à l'oreille : Courage, tes camarades ne t'oublient pas, tu n'es pas abandonné.

« Et un jour, guéri, l'exilé prendra le chemin du retour, la sonnette de son logis tintera ses deux coups brefs et familiers, les têtes blondes penchées sur les copies se relèveront en même temps, ce sera la ruée vers la porte pour dire : « Bonsoir papa... »

« Voilà, mes enfants, ce que nous avons gagné... »

Fernand FAURE-GEORS,

Employé principal à Valence.



Le populaire pissenlit

Nous voici à une époque où les légumes frais, les salades, entre autres, sont rares, surtout si l'on ne dispose pas de châssis. Aussi, faut-il se réjouir d'avoir pour y suppléer, si aisément et à si bon compte, cet excellent pissenlit dont la culture et le blanchiment sont des plus simples ; ils demandent peu d'efforts et rentrent bien dans la catégorie des travaux qui peuvent être utilement, sinon avantageusement, effectués par tous les possesseurs de petits jardins.

Autrefois, on ne connaissait guère que le vulgaire pissenlit des prairies et des champs que l'on se contentait de récolter dans les prés, dans les luzernières, voire même sur les banquettes des routes ; on le consommait vert, rarement blanchi par le buttage, depuis janvier jusqu'en avril.

De nos jours, et par suite des améliorations apportées à ses variétés par la culture, le populaire pissenlit s'offre à nous pour fournir successivement de l'automne au printemps, suivant le mode de blanchiment, une excellente salade d'un beau jaune d'or, très saine et par suite très recherchée.

Le blanchiment ou étiolement du pissenlit s'obtient en le privant de la lumière soit en coiffant les plantes avec des pots à fleurs ou autres vases renversés ; soit en buttant de terre la plantation faite par rangées ; soit en couvrant entièrement la plantation, faite « en planche », de terreau, de terre ou de feuilles ; soit encore par la culture en cave. Voyons rapidement ces diverses méthodes.

Simple culture ou buttage. — Le procédé le plus simple consiste, dès l'entrée de l'hiver, en novembre-décembre, à recouvrir les pissenlits, afin de les soustraire, quand ils poussent, à l'action de la lumière qui les ferait verdir.

Dans les semis sur place et en lignes, on se contente généralement de combler les sillons. Si, au contraire, on a pratiqué le repiquage, l'on butte à l'aide de la terre prise, entre les rayons, ou bien on couvre ceux-ci d'une sorte de toit fait avec deux planches obliques qui se toucheront par leur sommet, les extrémités étant bouchées. Là où il ne s'agit que d'une production très limitée, on peut encore procéder au blanchiment en se servant d'une douzaine de pots à fleurs ou autres vases pouvant servir à cet usage, dont on coiffe les pieds de pissenlit quand les premières touffes ont blanchi et sont coupées, les pots qui les recouvriraient sont renversés sur d'autres pieds plus loin et ainsi de suite, de sorte que le prélevement des salades se continue ainsi jusqu'à complet épuisement.

Sur une culture faite à plein, « en planche », on couvre d'une épaisseur de 0 m 12 à 0 m 15 de terreau ou de terre légère, ou d'une couche épaisse de 0 m 20 à 0 m 25, de menue paille, de sciure de bois, de feuilles sèches ou bien encore de fumier court et sec, et à la condition qu'il soit usé, car, au cas contraire, il risquerait d'augmenter l'amertume que l'on cherche précisément à diminuer par le blanchiment.

En principe, les pissenlits ainsi traités peuvent se récolter dès la fin de décembre, si l'on a butté ou couvert de bonne heure. La récolte se prolonge jusqu'en mars et même début avril.

Culture en cave. — Le blanchiment en cave exige la production de beaux pieds obtenus en pleine terre par semis et repiquage. A l'entrée de l'hiver, on procède à l'arrachage des racines que l'on enjauge dans un endroit abrité du jardin, d'où on pourra les extraire par petites quantités chaque fois que l'on jugera utile de soumettre à l'étiolement une nouvelle saison.

Bien qu'il soit d'usage d'arracher les racines à l'avance, il est préférable, la surtout où il s'agit d'une production limitée, et aussi pour les avoir fraîches, de ne les sortir de terre qu'au fur et à mesure des besoins de blanchiment. Pour que l'arrache puisse être fait par temps de forte gelée, on coupe d'abord les feuilles au ras du sol, puis on couvre ensuite la plantation avec de la paille ou des feuilles sèches.

Dans la cave, le long d'un mur, en choisissant la partie la plus obscure et la plus chaude, on prépare une plate-bande de sable frais ou de terre légère, de longueur et de largeur variables et ayant une épaisseur de 0 m 15 à 0 m 30. Dans cette plate-bande, les racines, préalablement « habillées », sont enjauquées par lignes distantes d'une quinzaine de centimètres et à 2 ou 3 centimètres sur la ligne ; puis on arrose le tout ; par la suite, on aère la cave. Et c'est ainsi que l'on peut obtenir en hiver, avec des racines de pissenlit, de la salade tendre, d'un beau jaune d'or, analogue à la « barbe de capucin ».

Il y a bien encore l'étiolement du pissenlit par les procédés de forçage sur couche, en cave ou sous châssis, mais ce sont là affaires des spécialistes travaillant pour la vente ; nous n'en parlerons donc pas autrement aujourd'hui.

L.-E.-Marie MOULINOT,
Conseiller technique
du Service Agricole P.-L.-M.



L'expérience fameuse d'Hippolyte Fontaine

(d'après les mémoires de l'auteur)

Les lecteurs du Bulletin P.-L.-M. ont certainement eu connaissance des informations plus ou moins brèves que la presse a consacrées récemment au Centenaire d'Hippolyte Fontaine, commémoré le dimanche 5 novembre dernier à Dijon, ville natale de ce savant.

Que fut Hippolyte Fontaine et pourquoi son nom a-t-il mérité de passer à la postérité ? Deux questions que certains se posent peut-être encore et auxquelles le Bulletin voudrait répondre ici, en empruntant au discours prononcé à Dijon par M. Paul Janet, membre de l'Institut, quelques détails de la biographie de Fontaine, suivis du récit de l'expérience fameuse du 3 juin 1873.

« H. Fontaine est né à Dijon, il y a cent ans, le 12 avril 1833. Il était le deuxième d'une famille de treize enfants. Son père était un petit patron menuisier, sa mère, ménagère économe et active, avait la lourde charge du modeste ménage ; milieu laborieux et courageux comme il y en a tant dans nos vieilles provinces françaises. Il est permis de penser que les exemples familiaux eurent une influence profonde sur le jeune garçon ; bien souvent la valeur des hommes se forme à la difficulté de leurs débuts... »

« Le jeune Hippolyte, à l'âge de six ans, fut confié à l'un des amis de son père, instituteur dans la petite commune de Couché, près de Dijon ; il y devint bien vite aussi instruit que son maître ; à douze ans, il le secondait dans ses fonctions de secrétaire de la mairie ; et l'on pourrait peut-être retrouver encore, rédigés de sa main, dans les archives de cette modeste maison commune, les procès-verbaux des séances ou certains actes de l'état civil.

« Une intelligence et une volonté simplement ordinaires se seraient, dans ces circonstances, adaptées sans songer à les dépasser, aux moyens qui leur étaient offerts ; la fleur se serait flétrie sans fructifier ; mais ce que devait être plus tard l'homme dont nous célébrons aujourd'hui la mémoire, le jeune garçon d'alors le fit pressentir par un premier et énergique effort : s'élever dans ces circonstances jusqu'à l'ambition d'aborder un concours difficile, pour l'admission à l'École d'Arts et Métiers de Châlons, est le fait d'une âme fortement trempée. Il ne semblait pourtant pas, à cette époque, prédestiné à une carrière active et à des efforts physiques notables ; une légère paralysie latente, non soupçonnée, le rendait assez maladroit de ses mains, et, par conséquent, peu habile pour le dessin et pour les travaux d'atelier. Il réussit néanmoins et sortit de l'École dans un bon rang. Il avait dix-huit ans. »

M. Paul Janet retrace ensuite la carrière d'Hippolyte Fontaine ; suivant la coutume, le jeune ingénieur, frais émoulu, veut entreprendre d'abord son tour de France, s'engageant dans une ville, puis dans la suivante, comme ouvrier modèleur ou menuisier. Il passe à Lyon, entre au bureau de dessin des Ateliers d'Oullins et devient presque immédiatement directeur de ce bureau ; il vient à Paris, à la Maison Cail, où il est nommé chef de travaux, passe ensuite au bureau de dessin des Chemins de fer du Nord. En 1865, il entre comme ingénieur à la Société des docks de Saint-Ouen ; mais il est arrêté, dans cette série déjà longue de travaux, par une maladie qui l'immobilise plus d'un an, puis par le désastre de 1870.

La paix revenue, Hippolyte Fontaine reprend ses occupations et c'est à ce moment que se produit, suivant l'expression de M. Janet, « un de ces événements qui dans l'immense variété de tous ceux qui composent la vie d'un homme, doivent prendre une importance exceptionnelle » : la rencontre de Fontaine et de Zénobe Gramme.

mais ceux-là seuls qui se sont trouvés en pareil cas savent ce qu'on peut exécuter en quarante-huit heures et quelle prodigieuse transformation s'opère dans une grande Exposition de la veille au jour de son ouverture définitive. Dans chaque section, les commissaires disposant d'une armée d'ouvriers, faisaient procéder à l'enlèvement des caisses et des charpentiers provisoires, des outils, etc., et à la décoration des espaces réservés à leurs nationaux. Ces messieurs visitaient toutes les installations, cherchaient parmi les appareils exposés, ceux qui faisaient le plus d'honneur à leur pays afin de les faire remarquer à l'empereur et d'arrêter le cortège le plus longtemps possible dans leurs sections respectives.

« M. Rouleaux-Dugage qui dirigeait les travaux de la section française et dont on ne saurait trop faire l'éloge pour le zèle, l'intelligence et l'activité qu'il déployait dans ces délicates fonctions, vint me voir, en compagnie du baron d'Engerth, commissaire général des installations mécaniques et me pria de faire manœuvrer tous les appareils de mon exposition, pendant l'inauguration de la galerie, en insistant surtout sur les machines Gramme.

« Je me mis immédiatement à l'œuvre, et dans la journée du 2 juin, j'eus la satisfaction de voir tourner la grosse machine Gramme, les moteurs Fontaine et la pompe centrifuge Neut et Dumont. Mais il me fut impossible d'actionner la petite machine Gramme au moyen de la pile et de l'accumulateur dont je disposais. Cela me contrariait d'autant plus que je tenais principalement à montrer la réversibilité des nouveaux appareils électriques.

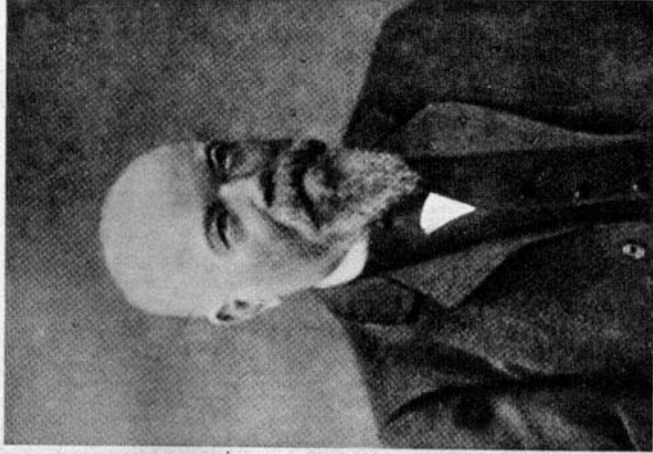
« Toute la soirée et toute la nuit, je m'ingéniai à trouver un moyen de me tirer d'affaire ; et c'est seulement le 3 au matin, quelques heures avant le passage de l'empereur, que l'idée me vint de prendre une dérivation de la grosse machine Gramme pour actionner la petite. Comme il me manquait du fil conducteur, je m'adressai au représentant de la maison Manhès de Lyon, qui me prêta obligeamment plusieurs boîtes de fil de cuivre pour mon expérience. Je mis d'abord 250 mètres environ de conducteur entre les deux machines Gramme et quand je vis que non seulement la machine à aimant tournait, mais encore qu'elle actionnait la pompe avec une vitesse telle que l'eau était projetée hors du réservoir, j'ajoutai du fil jusqu'à ce que le jet d'eau devint normal ; le conducteur avait alors plus de 2 kilomètres de longueur totale.

« Cette longueur inusitée de câble, que je n'avais augmentée que pour donner à la pompe une vitesse convenable, me suggéra l'idée qu'on pourrait, avec deux machines Gramme, transporter des forces à grandes distances. Je parlai de cette idée à un grand nombre de personnes et je la signalai dans la Revue Industrielle de 1873, et dans l'ouvrage que je fis paraître de l'Exposition de Vienne au commencement de 1874 ; la publicité que je lui donnai fut tellement immédiate et tellement considérable que je n'eus ni le temps, ni même la pensée de prendre un brevet d'invention pour m'en conserver le bénéfice. J'ajoute que, travaillant depuis deux années déjà avec M. Gramme qui m'a appris tout ce que je sais en électricité et qui avait, m'a-t-il dit depuis, déjà fait tourner deux de ses machines l'une par l'autre, j'ai toujours considéré que l'honneur de mon expérience appartenait à la Société Gramme dont j'ai été pendant quatorze ans le seul administrateur.

« En réalité, dit Fontaine, je ne revendique ni découverte, ni invention, mais seulement la priorité pour la première application industrielle du transport des forces par l'électricité. Moins mon bagage en électricité est lourd, plus je tiens à le conserver intact. »

Pour conclure, dans les mêmes termes que M. Paul Janet, nous ne saurions trop admirer, sous cette modestie qui peint tout l'homme, l'importance du résultat obtenu ; la date du 3 juin 1873 doit être considérée comme le premier point de départ des grands transports d'énergie qui couvrent aujourd'hui la France et le monde entier.

(Documentation extraite de la Revue Générale de l'Électricité — 11 novembre 1933.)



HIPPOLYTE FONTAINE

(Cliché obligeamment prêté par la Revue Générale de l'Électricité.)

(Cette machine devait être mue par un moteur à gaz, système Lenoir, et argenter des médailles et divers objets commémoratifs) ; puis une machine à aimant que je me proposais d'actionner au moyen d'une pile ou d'un accumulateur Planté pour montrer la réversibilité de la merveilleuse machine de M. Gramme alors dans toute sa nouveauté. J'avais aussi un moteur à vapeur de mon invention, chauffé au coke et pouvant développer une puissance de 25 kilogrammètres par seconde ; un moteur domestique, de même type, chauffé au gaz, mais de puissance moindre ; une pompe centrifuge Neut et Dumont, installée sur un grand réservoir en tôle ; un aimant Jamin portant une armature de 750 kg et divers appareils...

« Le 1^{er} juin, on nous annonça que la galerie des machines serait inaugurée le surindemain à 10 heures du matin par l'empereur et l'état-major de l'exposition. Rien n'était terminé,



FRANCE

Dans les colonnes de son confrère yougoslave Gječaitchki Venatz, avec lequel il procède à un service d'échange, le Bulletin P.L.M. a trouvé les lignes suivantes, où se résument les impressions qu'ont éprouvées les cheminots yougoslaves, venus l'été dernier faire une excursion d'un mois en France.

Il s'agissait, pour ces agents, du voyage d'études à l'étranger, qui doit couronner, chaque année, l'enseignement reçu à l'École des Chemins de fer. Une quarantaine de jeunes diplômés — ceux qui avaient obtenu les meilleures notes — ont pu ainsi accomplir ce voyage avant d'aller rejoindre leur poste. Dans les deux voitures yougoslaves qui les avaient amenés, ils firent un tour de France presque complet, passant par Strasbourg, Metz, Verdun, Nancy, Arras, Lille, Le Havre, Rouen, Paris, Bordeaux, etc... Ils furent les hôtes de notre Réseau du 24 au 31 juillet.

« Nous avons fait un beau voyage... »

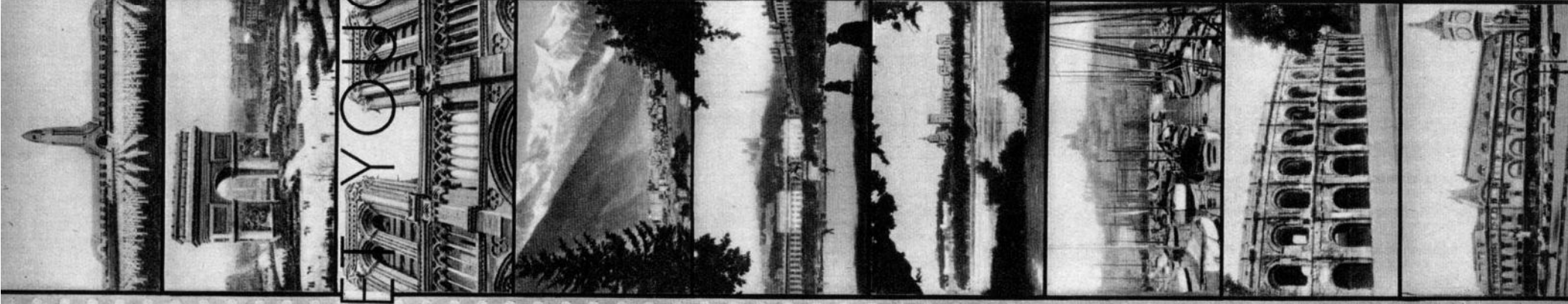
« Nous voici rentrés de France, où, pendant une randonnée d'un mois, il nous a été donné d'admirer ses villes et ses campagnes, ses citadelles et ses clochers ; ses chefs, ses batailles, ses foules et ses libertés, son industrie et son progrès. »

« Pendant tout un mois nous avons roulé... dans les plaines, au bord de la mer et au cœur des forêts, sur les cols des Pyrénées et au sommet des Alpes, partout, nous avons connu la France, nous avons vu ce qu'elle a voulu, ce qu'elle a peiné, ce qu'elle a supporté et ce qu'elle a su créer. Là où la guerre avait fait saigner la terre, la France de la paix a reconstruit les foyers ; partout, nous avons compris comment la France a su doter la vie d'un sens élevé, raisonnable, plaisant, héroïque et noble. »

« Nous avons épilé ses titres de noblesse sur les vieilles murailles de ses cités, à Avignon et à Carcassonne ; aux parois de ses Maisons Communes, à Arras, à Metz et à Reims ; aux porches formidables de ses cathédrales, véritables façades animées par un peuple de pierre... »

« Faire le voyage en France, contempler le ciel charmant des Gaules, visiter Verdun et Lorette et toutes ces plaines où dorment tant

Ci-contre quelques-unes des innombrables vues de notre merveilleux film " France " ... »



YUGOSLAVIE

de héros obscurs ; parcourir ces routes magnifiques, ces villes augustes, ces musées, ces châteaux et ces parcs ombreux, vastes comme des provinces et riches comme des palais, se sentir tout petit dans ces immenses cathédrales gothiques, admirer ces gares de ciment et de fer, ces grandes verreries, et surtout ces arches immenses, franchissant les vallées et où courent rapides des chariots de métal, emportés par le génie du feu... tout cela c'est multiplier les raisons de comprendre et d'aimer cette patrie des peuples libres, c'est acquérir une sorte d'orgueil qui nous rends fiers d'être les amis de ce grand peuple... »

« Et à toutes ces beautés de la nature et de la volonté de l'homme, ont répondu l'accueil cordial et empressé, l'amabilité, les gentillesse et tout les petits riens dont nous avons été comblés et qui nous ont touché profondément. »

« A Strasbourg, à Lille et à Toulouse, à Arras comme à Carcassonne et surtout à Paris, chez les « Amis de la Yougoslavie » ; puis chez nos confrères, les cheminots du Nord et de l'Est, d'Alsace et Lorraine et du Midi, chez ceux du P.O., de l'Etat et du P.L.M., partout, c'était la France qui nous fêtait, nous réclamait, nous faisait sentir son estime pour notre peuple : en chérissant les fils, elle voulait rendre un hommage à l'héroïsme et aux souffrances de nos pères, aux jours sombres de la guerre et de l'exil... Car la France a gardé et garde jalousement le culte du souvenir, de ses morts et de ses alliés... et si un immense aluvion de labeur, d'intelligence et de volonté recouvre ce grand pays, si partout, en France, les modernes basiliques de l'industrie, du négoce et de la finance convoquent les peuples à de vastes et pacifiques concours, ce qui nous a frappé davantage en France, ce sont les témoignages de son passé, ces voix légères qui montent des pierres et des marbres de ses monuments et qui nous font comprendre que d'autres monuments attendent, que l'histoire de ce grand peuple n'est pas près de finir... »

(glané dans les différents carnets de route des élèves de l'École des chemins de fer par E. Cantel).

...film qui, un mois durant, se déroula devant les yeux de nos collègues Yougoslaves



De la capture des belles pièces (suite)

Mais voici que le poisson, se sentant maintenu, se retourne et part à gauche. Il faut alors exécuter simultanément le mouvement inverse du précédent et l'on voit ici la nécessité de ne pas trop incliner la canne, ce qui permet de la redresser plus rapidement, en évitant tout coup brusque dont l'effet serait certainement désastreux.

Autre hypothèse : le poisson file vers le large. Ceci est toujours dangereux, surtout si, après le ferrage vous n'avez pas pu reliever suffisamment la canne. Portez alors vivement le bras en avant en baissant au besoin la main presque à terre ; c'est le seul moyen de redresser la canne et de faire encore « rendre » le scion, condition indispensable pour arriver à vaincre un adversaire sérieux. Si vous avez la chance de le maintenir et l'immobiliser, il va aussitôt chercher son salut dans une nouvelle direction. Donc, la méthode consiste surtout, on l'a vu, à exécuter avec la plus grande souplesse tous les mouvements appropriés pour dompter graduellement l'adversaire, en lui opposant toujours la canne en sens inverse et aussi verticale que possible. Il ne s'agit là que de directives générales, chaque réussite dépendant évidemment de l'expérience et de l'initiative du « manœuvrier ».

Enfin, au cours de la lutte, efforcez-vous naturellement d'empêcher l'animal de s'engager dans des herbes, des joncs ou sous une souche quelconque, car avant atteint l'un de ces refuges, il pourrait certainement vous dire adieu.

Ayez du coup d'œil, beaucoup de sang-froid et travaillez patiemment l'adversaire à fond ou entre deux eaux jusqu'à ce que vous le sentiez complètement « fini » ; alors, seulement, vous le ferez monter lentement à l'épave.

Combien voit-on d'amateurs trop pressés perdre au dernier moment une belle pièce insuffisamment fatiguée et qui réussit, dans un suprême effort, une cabriole salutaire à proximité de l'épave !

En vous inspirant de ces quelques principes, vous arriverez à réussir des coups de maître qui vous procureront quelques belles pièces dont les queues, dépassant comme par hasard

de votre sac, provoqueront l'admiration des profanes et le respect des débutants.

LA TANCHE

La tanche, qui n'a pas la réputation de sa congénère la carpe, est cependant un joli et excellent poisson. D'aucuns lui reprochent un certain goût de vase. Lorsqu'elle habite les étangs à fond vaseux, les marais, les tourbières, évidemment ! Mais la tanche des canaux assez propres ou des rivières est généralement impeccable. Le goût de vase, en tout cas, peut disparaître si l'on fait bien dégorgier les prises et alors on peut obtenir une très honnête matelote où le goût particulier de la tanche se marie agréablement avec celui de l'anguille, par exemple.

Sur le grill et au beurre, elle constitue un mets délicat... Mais je m'aperçois que je m'écarte de mon sujet.

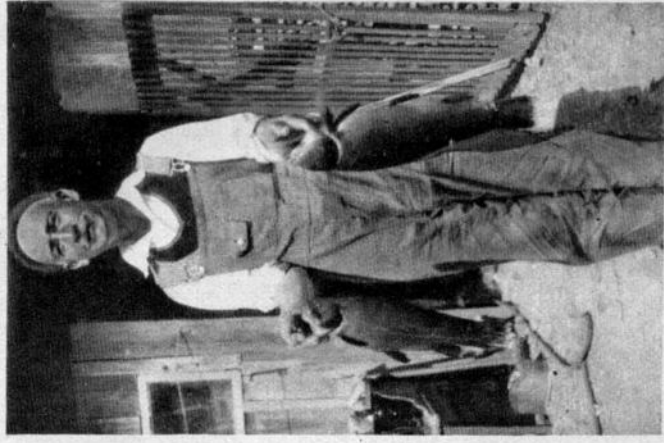
Quand pêcher la tanche ? Pas en hiver, bien entendu. Comme beaucoup d'autres poissons, le froid l'engourdit, la rend apathique. On dit qu'elle s'envase et ne bouge plus ; je veux croire cette assertion, que j'avoue n'avoir pas eu le loisir de contrôler.

Si la fin de l'hiver est douce, sans chute de neige, celle-ci ayant une influence néfaste sur tous les habitants des cours d'eau, on pourra commencer à la « tâter » vers fin mars : les jours ont grandi, les premiers rayons de soleil, en réchauffant l'eau, font sortir de leur engourdissement les poissons qui reprennent leurs ébats et... leur appétit.

C'est surtout auprès des bords, à proximité des herbiers, joncs ou nénuphars que l'on trouve la tanche qui, au printemps, accepte très bien le ver de terre à tête noire, la petite bête et même le blé lorsque la température est relativement chaude.

Comment reconnaître une bonne place à tanche ?

Votez par exemple ce bouquet d'herbes, de joncs ou de roseaux entouré d'eau paraissant sale ou jaunâtre ; vous distinguez des sortes de traces rouges ou jaunes comme des résidus



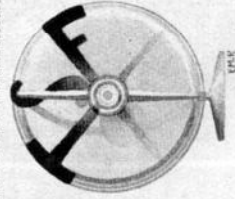
Tanches de 4 et 5 livres prises sur racine 2 x dans le lac de Malbuisson (Doubs), par M. Edouard Bigot, Chef Dessinateur à la Voie.

de rouille, ou bien les herbes mortes sont enchevêtrées sans être brisées ; ce n'est pas là que votre poisson se tient.

Mais voilà plus loin d'autres touffes entourées d'eau claire, les herbes mortes abattues dans l'eau sont brisées et semblent ménager des espaces de goulots ou coulées ; c'est une place à tanches car, de même que le lapin, la tanche laisse des traces de son passage à travers les herbes et un pêcheur habitude reconnaît bien ces coulées indicatrices ; elles dénotent que la tanche, si elle n'est pas là, y vient et ne saurait donc être très éloignée.

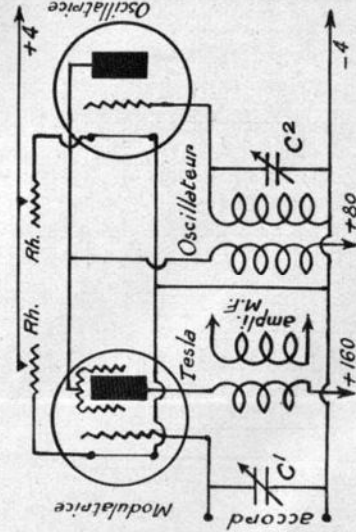
(A suivre)

C.



Le changement de fréquence par 2 L

La lampe bigrille, utilisée en France depuis de nombreuses années pour remplir la fonction de changeuse de fréquence sur les postes dits « supers », tend à disparaître des montages modernes.



Après lui avoir découvert toutes les qualités pour cette fonction, on s'est aperçu, à l'usage qu'elle présentait certains inconvénients, dont le principal est de donner naissance au phénomène de blocage pour la réception des longueurs d'ondes en dessous de 300 mètres.

Tout amateur, possesseur d'un super à lampe bigrille, n'a pas été sans remarquer que plus on amène les condensateurs variables du côté du zéro du cadran, plus l'accrochage devient difficile. On se trouve, à ce moment, dans la zone de réception des ondes de 300 à 200 mètres ; plus bas, encore, l'accrochage devient presque impossible ; il y a blocage dû, en partie, au mauvais fonctionnement de la bigrille sur ces fréquences relativement élevées. Il faut donc appliquer un autre mode de changement de fréquence plus stable, plus souple, permettant de descendre assez bas en longueurs d'ondes.

La lampe à grille écran, associée à une triode ordinaire, nous permet cette amélioration. Il existe divers schémas de montage de ces deux lampes, tous bons en général, mais pas toujours convenablement adaptés aux oscillateurs prévus pour lampe bigrille.

Celui donné ci-dessous a le mérite d'être fort simple et sa réalisation permet de l'adapter à tous les oscillateurs du commerce.

La première lampe travaille en modulateur, la seconde remplit la fonction d'oscillatrice. Les deux fonctions sont donc nettement séparées, ce que nous n'avions pas avec la bigrille. Le circuit d'accord (cadre ou antenne) attaque la grille de cette première lampe, l'écran est relié à la plaque de la deuxième lampe ainsi qu'au circuit correspondant du bobinage oscillateur. La plaque de notre modulateur va au filtre ou tesla d'entrée et l'amplification moyenne fréquence se poursuit comme à l'ordinaire. La grille de la deuxième lampe est reliée, d'une part, au bobinage-grille de l'oscillateur et, d'autre part, au filament.

Les condensateurs C-1 et C-2 sont ceux d'accord et d'hétérodyne existants sur le poste. La transformation étant effectuée, il se peut que, néanmoins, l'accrochage ne se fasse pas dans de bonnes conditions ; on recherchera alors la tension exacte à appliquer à l'oscillatrice, tension commune à celle d'écran de la modulateur.

En général, 80 volts sont nécessaires et suffisants, mais certaines lampes s'accrochent mieux d'une tension réduite à 70 ou même 60 volts.

Une seule remarque pour terminer : on a indiqué un rhéostat pour chacune des lampes oscillatrice et modulateur, complication qui peut paraître superflue. A l'usage, on en reconnaîtra la nécessité pour stabiliser l'accrochage sur toute la gamme des longueurs d'ondes. Deux petits rhéostats semi-fixes placés à l'intérieur du poste conviennent très bien, d'autant mieux qu'il suffit de les régler une fois pour toutes.

F. GRAS,

Employé à la Direction, Membre du Radio-Club P.L.M.

POUR VOUS, LECTRICES

Le Ménage

Voici, chères lectrices, quelques idées pour une chambre de petit garçon. Tous les meubles sont conçus pour une exécution dont vos adroits époux s'acquitteront très facilement.

Au fond, à gauche, se trouvent les coffres à jouets et à droite l'armoire à linge.

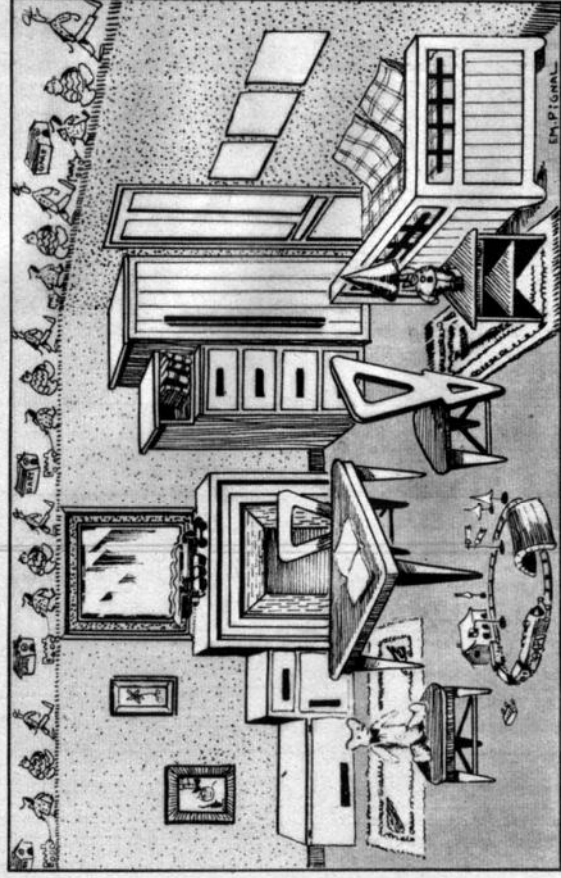
Les chaises peuvent être exécutées simplement au moyen de planches découpées de 20 à 30 mm, assemblées par des vis.

La table semble présenter quelques difficultés, mais elles seront vaincues sans trop de peine par un bricoleur habile : les pieds, 2 triangles assemblés d'angle par des vis. L'entourage, 3 planchettes. Le dessus, simplement posé et vissé.

Ces meubles ne sont pas appelés à supporter de poids lourds, mais il les faut pourtant d'une certaine solidité puisqu'ils sont destinés à nos petits diables.

En tout cas, il vaut mieux que ces petits diables exercent leurs talents de brise-tout sur ces meubles peu coûteux que sur les cuirs ou les bois cirés de la salle à manger.

Le coffre à jouets et la petite armoire s'exécutent également par simple assemblage de bois blanc de 22 mm.



L'entourage du divan comporte 2 fortes planches assemblées d'angle avec croisillons de fileaux dans la partie ajourée pour faciliter la surveillance. Au-dessus, tout autour une planchette avec bords arrondis pour éviter les bobos.

D'ailleurs toute l'installation est prévue avec coins arrondis, ce qui ôtera aux mamans frayeurs et soucis lors des premiers pas.

Comme cette chambrette est destinée à un fils de cheminot, il faut comme ornement central, sur la cheminée une « Mountain » en bois peint. Il convient aussi de laisser une place importante pour l'installation d'un train à plus ou moins long parcours...

Quant à la frise murale, elle est toute trouvée : un pochoir « Boggy, Tampon et Brikket ».

Em. PIGNAL

La Table

BILLET GASTRONOMIQUE

Je suis bien heureux, chère Madame, que mon petit cadeau de Noël vous ait plu. Peut-être, au fond, eussiez-vous préféré des bonbons ou quelque corbeille de fleurs avec de beaux rubans. Mais je m'en serais voulu d'ajouter, à tous les soucis qu'apportent les événements, des perspectives de maux de cœur. Comment, au bout de ces deux semaines, supporter l'idée même des suceries ? Quant aux roses, rien ne m'attriste comme leur agonie, après la gloire de leur épanouissement.

J'ai donc choisi pour vous un présent plus durable et (voyez mon égoïsme) qui vous inclinera à penser à moi : souvent et même deux fois le jour. « Un livre de cuisine ? avez-vous peut-être marmonné entre vos lèvres ravissantes. Un livre de cuisine après tant d'autres ! Mon vieil ami manque d'imagination ? »

Vous aurez vite compris qu'il ne s'agit pas d'un livre comme tous les livres. Savez-vous qui en est l'auteur, qui signe plaisamment Marie-Claude Finebouche ? C'est un secret, un joli secret que je me garderai de vous

révéler : les dames ne savent pas garder une confidence. Sachez seulement que notre Marie-Claude est une charmante jeune femme, épouse d'un illustre écrivain, écrivain elle-même et de bonne plume ; elle a de l'esprit jusqu'au bout des doigts, de ces doigts qu'elle met à la pâte, pour notre plus grande joie. La Cuisine de Madame, quel aimable titre et qui dit bien ce qu'il veut dire ! Non point cette cuisine compliquée, subtile, irréalisable, qui nécessite une armée d'exécutants et de serveurs, les plus rares épices, des truffes par boisseaux, des gibiers introuvables, les vins des plus grandes années, des alcools séculaires. Non plus la cuisine inavouable et prétentieuse laquelle n'est qu'ersatz, faux semblant, prétention, désir de paraître et, pour finir, abomination de la désolation. La Cuisine de Madame, c'est la cuisine familiale, quotidienne, la vôtre, la mienne ; celle qui réjouit petits et grands, fait naître à l'heure de midi et à la fin du jour un sourire sur tous les visages ; la cuisine qui ne laisse rien se perdre, sur quoi se base l'art délicieux d'accommoder les restes, l'art du réchauffé, du mijoté, du mitonné que ne connaissent ni les restaurateurs,

ni les nouveaux-venus à la gastronomie, ni certaines maîtresses de maison, toujours en retard, pour qui l'improvisation représente le fin du fin. Cuisine de Madame, c'est-à-dire cuisine simple, exquise, où chacune peut exceller, pourvu qu'elle soit patiente, de bonne volonté et sûre de son boucher, de son épicier, de sa crêmière et de son fruitier.

Lisez, chère Madame, ce petit livre. Ne l'ouvrez pas seulement un quart d'heure avant le retour de votre mari, quand vous restera juste le temps de lui mettre deux œufs sur le plat et une côtelette au grill. Lisez-le, méditez-le et considérez, en le lisant, qu'on peut mettre de la bonne humeur dans une omelette, de la poésie dans un ragoût et de l'esprit dans une compote ; une bonne table, un cadre élégant, sans écraser votre budget. Bénissez chère Madame, cette Marie-Claude Finebouche qui vous enseigne l'art de revenir au logis votre époux. Et, parmi ces bénédictions, gardez-en une, toute petite, pour votre admirateur cheu

ROBERT-ROBERT.

LA MODE

La composition de la layette

Si vous en êtes à votre premier bébé, Madame, vous manquez encore d'expérience pour composer une layette pratique. Voici pour vous aider une liste type d'une layette de nouveau-né (il s'agit bien entendu de maxima) :

6 brassières toile ; 6 brassières piqué ; 6 brassières tricotées manches longues en laine irrétrécissable ; 6 culottes tricotées ; 6 combinaisons tricotées ; 12 bavoirs ; 2 peignoirs de bain et 2 protège-matelas en tissu éponge ; 3 douzaines de couches ; 3 de pointes et 2 de carrés tissu éponge ; 6 paires de draps ; 12 tiales d'oreillers ; 3 langes de coton ; 3 langes de laine ; 6 paires de chaussons laine ; 6 paires de bas ; 6 bandes de flanelle ou crêpe ; 1 passe-couloir. Ajoutez à cela, le cas échéant, la robe de baptême, les petits souliers brodés, le bonnet élégant et la douillette.

Voici pour les mamans quelques modèles pratiques :

N° 1. Bas tricoté à la main.
N° 2. Mouffles également tricotées à la main (indispensables).

N° 3. Petits chaussons.
N° 4. Le jackson court. Pour cette robe au tricot de laine, il faut 2 pelotes, 3 fils de 50 gr. et un jeu d'aiguilles n° 3 1/2. Elle est faite au point jarretière toujours à l'endroit pour le corsage et au point de côtes fantaisie pour la jupe ; première aiguille alternativement 3 mailles à l'endroit, une maille à l'envers ; deuxième aiguille tout à l'endroit ; reprendre la troisième comme la première, etc.

Les N° 5 et 6 forment un ensemble : la brassière tricotée et la petite culottée ; une pelote de laine pour chacune.

N° 7. Petit bavoir en linon de fil rose brodé à l'anglaise à la main, posé sur un dessous de piqué bordé d'une dentelle, celle-ci dépassant la broderie tout autour du bavoir.

N° 8. Brassière de piqué molletonné garnie à l'encolure et aux manches d'un dépassant de broderie suisse.

N° 9. Brassière de linon de fil terminée au cou et aux poignets soit d'un tout petit feston, soit d'une petite Valenciennes. Ces brassières se ferment dans le dos en se croisant.

N° 10. Élégante robe de baptême en mousseline garnie de petits plis, jours et Valenciennes, manches ballon.

N° 11. Souliers crêpe de Chine brodés sur le dessus.

N° 12. Bonnet en crêpe de Chine travaillé de jours, petits plis, pois brodés et Valenciennes.

N° 13. Douillette en crêpe de Chine brodée de jours et de pois, doublée d'une autre douillette de pongée blanc ouatmée.

N° 14. Petits chaussons pratiques et chauds dont voici la description :

Fourrure. — 50 grammes de laine 4 fils irrétrécissable rose ; 2 aiguilles sans bout n° 3.

Points employés. — Point de jersey coté le haut du chausson, dessus du pied ; 2 rangs endroit, 2 rangs envers, ces 4 rangs formant une ravure ; ensuite point jarretière toujours à l'endroit.

Marche du travail. — Se commence par le haut. Montez 42 mailles, tricotez 6 ravures, au rang suivant tricotez toujours 2 mailles ensemble, côté le retour, tricotez des points et les jetés, ceci vous donne le jour pour passer la cordeillère. Laissez 16 points à chaque extrémité du travail sur une aiguille, sur les 10 points restant au centre, tricotez 6 ravures en faisant à chaque extrémité du travail une diminution aux deuxième et quatrième rangs (pour la languette). Il doit rester 6 points. Relevez 12 points de chaque côté de la languette et tricotez à nouveau sur tous les points, au total 62. Tous les deux rangs, faites de chaque côté des 6 points trois fois une augmentation de un point à 1 rang d'intervalle. Tricotez 4 rangs sans augmentation. Ensuite faites 6 fois une diminution de 1 point en regard des augmentations précédentes à 1 rang d'intervalle, c'est-à-dire après les 30 points

à droite du travail et avant les 30 points à gauche du travail. Simultanément, faites à chaque extrémité de l'aiguille pendant les quatre derniers rangs une diminution de 1 point (alon). Rabattez ensuite les points restants et fermez par un fin surjet. Dans le trou tissé, glissez une cordeillère faite avec 4 brins de laine terminés par des pompons.

N° 15. Cette combinaison de bébé est faite d'une seule pièce en commençant par le haut du devant et se terminant par les bretelles du dos qui sont retenues par des boutons.

N° 16. Bavoir en pointe en linon de fil ciel travaillé de jours turcs et pois brodés.

N° 17. Passe-couloir de laine tricoté au point jarretière traversé de rayures de soie, il faut 3 pelotes de laine 6 fils, 2 éveveaux de soie.

N° 18. Bonnet au tricot rose bordé d'un galon d'angora blanc.

N° 19. Petit paletot assorti tricoté d'un point fantaisie bordé d'un galon fait au crochet avec de la laine angora blanche.

Au centre, la maman habille son poupon avec une brassière de laine dont voici l'explication :

Elle se tricote au point de jarretière avec une pelote de 50 grammes de laine 3 fils et 3 aiguilles. Se ferme dans le dos. Au bas des manches, des côtes simples ; à l'encolure, des jours dans lesquels on passe un ruban.

Elle se commence par le bord vertical du côté droit du dos. Monter 50 mailles, faire 40 rangs jarretière. Tricoter pendant 12 rangs en ajoutant une maille nouvelle tous les deux rangs de côté de l'encolure. Nous avons 56 mailles. Tricoter ces 56 mailles pendant 16 rangs, ce qui conduit au niveau du dessous de bras.

Manche de droite. — En partant du bas de la brassière, tricoter 35 mailles, les laisser sur leur aiguille, prendre une autre aiguille, tricoter les 21 mailles qui restent et qui vont appartenir à la manche. A la suite de ces 21 mailles, monter 21 mailles nouvelles sur la même aiguille de manière à avoir 42 mailles sur l'aiguille pour la totalité des mailles du haut de la manche. Tricoter ces 42 mailles seulement pendant 58 rangs, vous arrivez au poignet, faites 16 rangs de côtes simples, rabattez. La manche droite est terminée. Reprendre les 35 mailles laissées sur l'aiguille au-dessous du bras. Plier la manche en deux dans le sens de sa longueur, de manière à pouvoir relever les 21 mailles sur les 21 mailles de la base de cette manche, en s'aidant de l'aiguille aux 35 mailles et de la laine. Ceci ramène au niveau de l'épaule avec 56 mailles sur l'aiguille.

Devant. — Tricoter ces 56 mailles pendant 16 rangs. Diminutions de l'encolure premier côté. Tricoter pendant 12 rangs en faisant une diminution tous les deux rangs avec les 2 mailles du bord de l'encolure, restent 50 mailles. Tricoter ces 50 mailles pendant 52 rangs sur la largeur du milieu du devant. Tricoter pendant 12 rangs en faisant une augmentation d'une maille tous les deux rangs du côté de l'encolure, les 56 mailles sont reconstituées. Tricoter ces 56 mailles pendant 16 rangs ce qui conduit au bas du deuxième dessous de bras.

Manche de gauche. — En partant du bas au-dessous du bras, tricoter 35 mailles, prendre une autre aiguille, tricoter les 21 mailles qui restent, ajouter 21 mailles nouvelles pour avoir les 42 mailles de la manche, tricoter ces 42 mailles pendant 58 rangs, faites 16 rangs de côtes simples, rabattez. Reprendre l'aiguille aux 35 mailles, relever les 21 mailles en pliant la manche. Tricoter les 56 mailles, reconstituer pendant 16 rangs. Faire ensuite 12 rangs avec une diminution tous les deux rangs suivant le bord de l'encolure, il reste 50 mailles, les tricoter pendant 40 rangs, rabattez.

Assemblage. — Faire les 2 coutures d'épaules et les 2 coutures de dessous de manches.

Encolure. — Relever 82 mailles suivant le tour complet de l'encolure. Faire un rang à l'endroit sur l'envers. Pour faire le rang suivant, une maille à l'endroit, un jeté 2 mailles ensemble, etc... faire ensuite une rayure à l'endroit sur l'envers et rabattre. Passer un ruban dans ce jour.

Hermine CONSO.



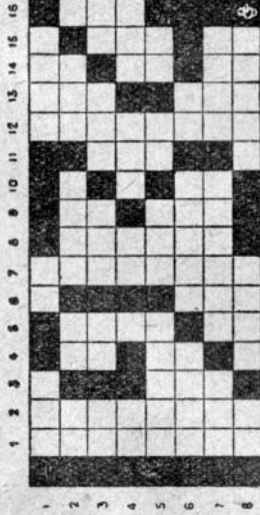
Le Gérant: J. HERBERT.

Reproduction et traduction interdites sans autorisation spéciale.

Les manuscrits non insérés ne sont pas rendus.

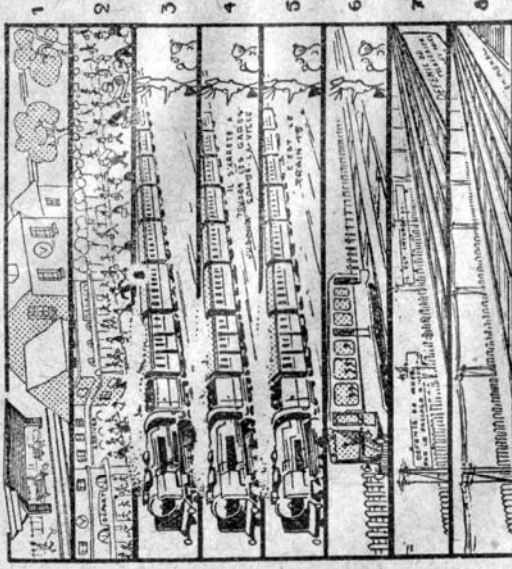
Imprimerie J. HERBERT
LEVALLOIS (Seine)

LA PAGE DES RÉCRÉATIONS



ENIGRAPHE

Trouver une chose utilisée au chemin de fer? (à l'appui de la réponse, indiquer ce que figurent les scènes 1 à 8).



MOTS CROISÉS

Verticalement

1. Employé au Matériel et Traction. — 2. Qui contient du sulfate double d'alumine et potasse. — 3. Caprice. — 4. Particule du dialecte provençal exprimant l'affirmation. Terminaison de participe. — 5. Gare P.L.M. Note. — 6. Pacha de Janina né à Tebelen. — 7. Gare P.L.M. — 8. Petite charrie. — 9. Usages. Nom d'une chaîne de montagnes en Crète. — 10. Anagramme d'un article servant à déterminer les noms. — 11. Ancienne capitale du Béarn. — 12. Station P.L.M. — 13. Vide intérieur d'une bouche à feu. Epoque. — 14. Sans ornement. Considéré. Unité de poids, mesure et monnaie chez les anciens Romains. — 15. Gare P.L.M. Venu au monde. — 16. La nature vraie du caractère.

Horizontalement

1. Département sur le P.L.M. Conjonction. Station P.L.M. — 2. Pronom. Forme la charpente des vertébrés. Usage injuste. Troublé. — 3. Connaissance d'une chose. Adjectif démonstratif. Thymus du veau. Petite étendue de terrain qui produit l'herbe. Article. — 4. Préfixe. Temps. Petit poème au moyen âge. Gare P.L.M. — 5. Ville de l'ancienne Arcadie. Pronom. Seul. Terminaison de participe. — 6. Rivière de France. Saveur aigre. Jeu. — 7. Banal. Qui a rapport à la fleur. Ville algérienne. — 8. Note. Illusoire. Se dit des pièces dont les extrémités ne touchent pas les bords de l'écu.



RÉBUS : Phrase tirée d'un article de ce numéro. Quelle est cette phrase et à quelle page se trouve-t-elle ?

REBUS : Ces améliorations s'annoncent comme devant être très goûtées du public (n° de novembre, page 152).

MONSIEUR ET MADAME : Le banc d'essai et la locomotive (gravure de la page 154).

CHARADE : Simiane.

ABONNEZ-VOUS gratuitement à la REVUE

" DOIGTS AGILES "

qui vous donnera pour toute l'année de très beaux modèles de Tricot.

INDIQUEZ-NOUS VOTRE ADRESSE

Édition Tricolaine, SALLANCHES (Haute-Savoie)



Lait concentré sucré
et Farine lactée

NESTLÉ

Les aliments parfaits
des tout petits

CHARADE

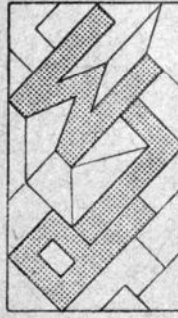
Si mon premier régnait en maître sur la terre
Nous ne connaîtrions que fléaux et misères ;
Réuni à mon deux, il comble les besoins
De nombreux voyageurs qui empruntent le train.
Mes deux derniers enfin, produits par la nature,
Décident si l'année sera plus ou moins dure.
Examinez mon tout avec attention,
Du Réseau du P.L.M. c'est une station.

Raymond RAGU.

SOLUTIONS DU N° PRÉCÉDENT

Voir page suivante la liste des lecteurs ayant trouvé les solutions exactes.

PUZZLE

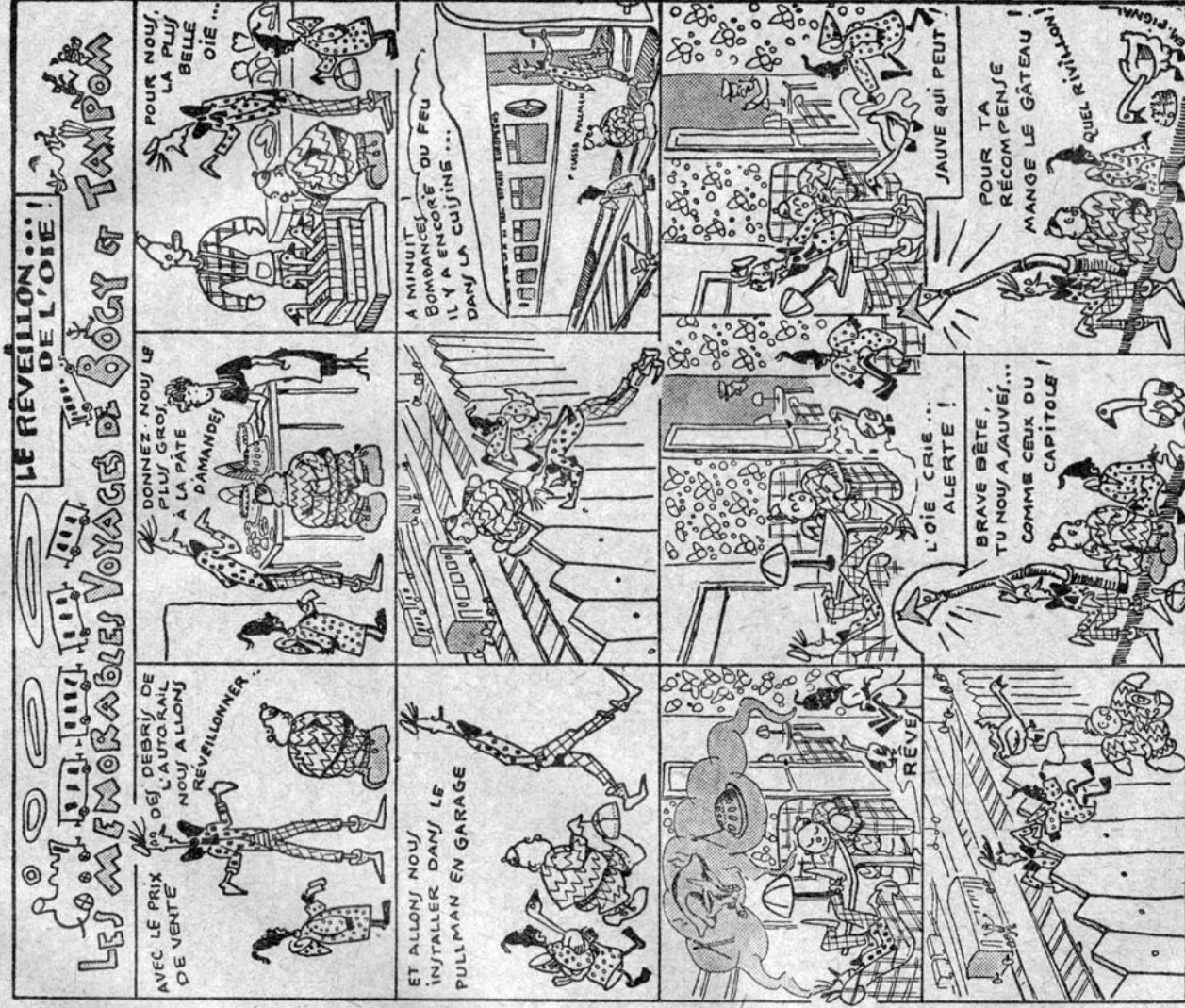


| | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1 | M | O | N | T | M | E | L | I | A | N | |
| 2 | O | M | A | R | B | A | L | A | M | E | |
| 3 | O | R | E | T | A | L | A | N | S | O | R |
| 4 | Z | L | O | G | E | E | R | S | | | |
| 5 | L | E | J | S | C | O | T | E | | | |
| 6 | O | G | R | E | B | A | S | T | E | L | |
| 7 | D | U | O | P | A | S | T | E | L | | |
| 8 | S | E | T | E | N | E | E | S | | | |



LA PAGE DES ENFANTS

Des solutions exactes ont été adressées par : M. AN-DRILLAT (retraité), à Saurevignat; Mme ARMAND (femme d'agent), à Marnozque; Nille AUCAGNE Renée (fille d'agent), à Bercy; Mme BARET (femme d'agent), à Culoz; MM. BAR-THÉLEMY Emile, à Forcalquier; BAURAUD Pierre (fils d'agent), à Autun; BENEZET Jean (fils d'agent), à Sète; BRÉMOND Benjamine, à Avignon; BRUNET Lucien, à Aix-en-Provence; Mme CAVARD (femme d'agent), au Teil; Mile CHABAL (fille d'agent), au Teil; MM. CHAL-VET André (fils d'agent), à Lyon-Vaise; CLERMONT Raoul, à Bédan; CLERMONT, à Ville-neuve-Prairie; DEVOUX Ernest, à Miramas; DUCKROT, à Lyon-Mouche; Miles DURAND Solange (fille d'agent), à Clermont-Ferrand; FRAISSE Yvonne (fille d'agent), à Montchanin; MM. FRANÇOIS Marcel (fils d'agent), à Marseille-Abellet; GIRAUD, à Saint-Etienne-Chateaucoux; GROS Georges (fils d'agent), à La Rixouse-Villard; Mile GOUDARD, à Chalon-sur-Saône; M. HANSE Raymond (fils d'agent), à Ville-neuve-Saint-Georges; Mile JAUBERT Marcelle (fille d'agent), au Chêne; MM. LE FLOCH Stanislas, à Anthéor; LIGER Jacques (fils d'agent), à Gilly-sur-Loire; MARCELLIN, à Maisons-Alfort; Mme MA-RIOTTE Jeanne (femme d'agent), à Saint-Claude; Mile MERIT Félicie (fille d'agent), à Oullins; Mme METAYER, à Paris; MM. MICHEA Henry, à Montélimar; MICHEL René, à Paris; Mmes MILLOI (femme d'agent), à Lyon-Mouche; MONTAGNON Lucien (femme d'agent), à Saint-Etienne; MORAND Clémence, à Chalon-sur-Saône; M. MOUSSERVEY Emile, à Montbéliard; Mme NICOLAS Henri (femme d'agent), à l'Hôpital; Miles PEL-LEGRIN Lucienne (fille d'agent), à Lyon-Perrache; PLANUS Annie (fille d'agent), à Lyon-Perrache; PRENEZ Jeannette (fille d'agent), à Montgeron; M et S PROTAT (filles de retraité) à Lyon-Brotteaux; M. REL-CHARD Henri (fils d'agent), à Bellegarde; Mile RIGAL Marcelle (fille d'agent), à Annemasse; MM. ROMARIE Henri, à Nevers; SIBILLE Robert (fils d'agent), à Chalon-sur-Saône; Mile SOUVIGNET Yvette (fille d'agent), à Oullins; MM. THEOLEYRE Albert (fils d'agent), à Clermont-Ferrand; THOMAS Roger, à Menduel-Radesan; VIALLA Joseph, à Montpallier; VINCENT A. (retraité), à Alger.



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 géant les pâtes "La Lune" de

Bozon-Verduraz

EXQUIS DÉJEUNER

PHOSCAO

PUISSANT RECONSTITUANT

A. DARDANNE et FILS

Docteurs en Pharmacie

1, Rue François-Ier, PARIS (8^e)

Résultats du Concours des Récréations de 1933

1^{er} Prix : Mme MORAND (femme d'agent), à Saint-Jean-des-Vignes, par Chalons-sur-Saône.

2^e Prix : M. CLERMONT, Chef de rayon au Magasin Général de Villeneuve-Prairie.

3^e Prix : M. LIGER Jacques (fils d'agent), gare de Gilly-sur-Loire.

4^{es} ex-æquo : Mlle AUCAGNE Renée (fille d'agent), à Bercy; M. BRUNET Lucien, Employé au Service de la Voie, gare d'Aix-en-Provence; Mlle FRAISSE Yvonne (fille d'agent), à Montchanin; Mlle GOUDARD, Commise à Chalons-sur-Saône; M. MARCELLIN, Service Central de l'Exploitation; Mme NICOLAS Henri (femme d'agent), à Mâcon M. ROMARIE Henri, à Nevers.

Il est attribué :

au 1^{er} Prix : 1 montre-bracelet pour homme; ou 1 montre-bracelet pour dame; ou 1 montre de poche (chronomètre), offerte par les Etabliss^s SARDA, à Besançon.

(La lauréate est invitée à nous faire connaître son choix.)
au 2^e Prix : 4 disques de phonographe offerts par SALABERT.

Le Bulletin P. L. M. rappelle qu'il reçoit toujours avec plaisir — en dehors des solutions des problèmes posés dans sa page des récréations — toutes communications tendant à donner plus d'attrait à cette page, sujets de récréations nouvelles notamment.

Les problèmes proposés par nos lecteurs doivent être accompagnés de leurs solution et démonstration. En cas de publication, ces problèmes seront suivis du nom de leur auteur.

En présence de l'intérêt que les lecteurs du Bulletin P.L.M. ont pris au concours des récréations de 1933, la Rédaction a décidé d'ouvrir un nouveau concours, dont le règlement paraîtra dans le prochain numéro de mars 1934.

au 3^e Prix : 2 disques de phonographe offerts par SALABERT.

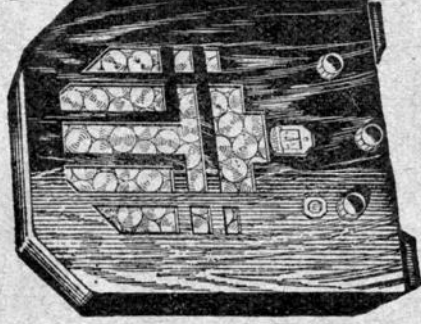
aux 4^{es} ex-æquo : 1 collection des numéros de 1933 du Bulletin P.L.M., dans une reliure solide et élégante, offerte par la Maison CAUDRON, Papeterie-Reliure, 28, rue Saint-Lazare, Paris (9^e).

(Suite de la page VIII.)

SIMON Emile, Chef aiguilleur à Villeneuve-Saint-Georges; SOUDAN Louis, Contremaître principal à Villeneuve-Saint-Georges; TISSIER Emile, Contremaître à Villeneuve-Saint-Georges; TRUILLOT Henri, Sous-Chef de manutention à Villeneuve-le-Roi; VILLIEN Elie, Chef de bureau de gare à Villeneuve-Saint-Georges; HOUSSELET Louis, Ex-Chef de bureau à Villeneuve-Saint-Georges.
SEINE-ET-MARNE. — AUXIERRE Emile, Ex-Facteur aux écritures à Montreuil.

VAR. — AUDIBERT François, Garde à Toulon; CASTEL Joseph, Mécanicien de route à Toulon; CASSIER Joseph, Chef de district à Toulon; LONG Joseph, Mécanicien de route à Pignans; MARTIN Léon, Caisier à la Seyne; PERDRIX François, Chef de station à la Farède; RIQUIER Alphonse, Chef de gare aux Salins-d'Hyères; SALDO Paul, Chef de train à Toulon; SENES Léon, Commis à Solliès-Pont; VINCENS Léopold, Mécanicien de route à Toulon; TROIN François, Ex-Brigadier à Draguignan.

VAUCLUSE. — AUGIER Emile, Chef de train à Avignon; BARBI Louis, Mécanicien de route à Avignon; BENOIT Louis, Mécanicien de route à Avignon; BENOIT Théodore, Mécanicien de route à Avignon; BÉCARD Clément, Mécanicien de route à Avignon; BESSON Gaston, Planton à Cavailhon; BONNET Séraphin, Cantonnier à Montoux; BOUVIER Charles, Chef de gare à Saint-Martin-de-Castillon; CLOP Marsilly, Mécanicien de route à Cavailhon; DEJOUX Charles, Chef de train à Avignon; DUPUY Joseph, Aide-Ouvrier à Avignon; DUPUY Joseph, Chef de train à Avignon; FABRE Jean-Baptiste, Chef de groupe à Avignon; FOURNIER Henri, Mécanicien de route à Pertuis; JEUDY Jean, Mécanicien de route à Avignon; JOURDANT Paul, mécanicien de route à Avignon; LACROIX Jules, Commis principal à Avignon; LAURENÇON François, Chef de train à Cavailhon; LAVAUD Jean, Mécanicien de route à Avignon; MARTIN Ernest, Mécanicien de route à Avignon; MARZE Emile, Chef de train à Avignon; MEYSSARD Baptiste, Sous-Chef de manœuvres à Avignon; MONGES Marcel, Mécanicien de route à Pertuis; ROCHETTE Jean, Inspecteur à Avignon; ROJAT Arsène, Mécanicien de route à Avignon; VEYRIER Joseph, Chef de gare à Pernes; ESPÉLI Hippolyte, Ex-Mécanicien de route à Avignon; FUMA Henri, Ex-Aiguilleur à Avignon; TURIN Joseph, Ex-Garde-signaux à Avignon. (à suivre).



POUR

895 Frs

COMPTANT

ou 12 MENSUALITÉS

de **80 Frs**

vous aurez ce superbe Poste

“SÉLECTOR”

4 lampes dont 1 valve. Poste de qualité, de réception parfaite fonctionnant sur courant alternatif, il comporte : 1 valve redresseuse, 1 détectrice et 2 amplificatrices basse fréquence, prise permettant l'audition des disques de phono. Diffuseur de puissance et de qualité remarquable. Toute la gamme des ondes de 175 à 2.000 m.

GARANTI UN AN

PHOTO-PLAIT

35, Rue Lafayette, 35 — PARIS (9^e)

Envoi gratuit du Fascicule Radio 1934



Français ! Achetez la machine française
“Contin-Paris 1934”

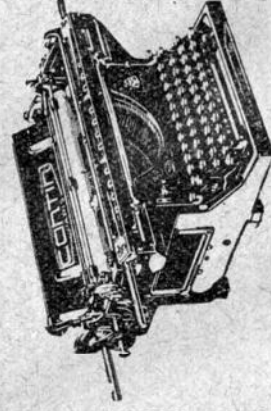
Reprise
 des modèles usagés

**PRIX
 INTERESSANTS**

Facilités de paiement

Envoi gratuit
 de la notice “P”

Si^e des machines Contin,
 403, rue des Pyrénées
 PARIS-20^e



AVANCEMENTS EN GRADE (1)

Par décision du Conseil d'Administration en date du 24 novembre 1933, ont été nommés ou promus :

EXPLOITATION

Service Central. — Inspecteur divisionnaire de 1^{re} classe : M. *Joffre* Gabriel (Chambéry).

Sous-Inspecteur : M. *Journet* Laurent.

Sous-Chef de bureau de 2^e classe : M. *Boujon* Alphonse.

Contrôleur technique principal : M. *Simil* Honoré (Dijon-Ville).

Employé : M. *Pouyet* Henri (Briennon).

Services régionaux. — Inspecteur de 1^{re} classe aux Laumes-Alésia : M. *Rochas* Germain (Valence).

Inspecteur de 2^e classe : à Dijon, M. *Porta-faix* Etienne (Marseille) ; à Valence MM. *Bidault* René (Dijon) ; *Mourlat* Lucien.

Chef de bureau de 2^e classe : à Clermont-Ferrand-Centre, M. *Tournebize* Antonin (Marseille).

Sous-Inspecteur : à Marseille, M. *Bénu* Jean (Lyon-St-Clair).

Sous-Chef de bureau de 1^{re} classe : à Marseille-Centre, M. *Féraud* Marcelin.

Contrôleur de l'Exploitation : à Paris-Centre, M. *Lemaître* Raymond.

Sous-Chef de bureau de 2^e classe : à Marseille-Centre, M. *Cornicille* Louis.

Chef de gare de 3^e classe : à Gap, M. *Doussot* Louis (Ambérieu).

Chef de groupe : à Marseille-Centre M. *Charlés* Elje.

Rédacteur principal : à Paris-Centre, M. *Fossat* Albert ; à Valence-Centre, M. *Dussert* Pierre (Saint-Etienne) ; à Chambéry-Centre, M. *Vuilleume* Lucien.

Chef de bureau de gare de 1^{re} classe : à Avignon, M. *Dagnac* Paul (Annecy).

Sous-Chef de gare de 1^{re} classe : à Migennes, M. *Bresson* Michel (Besançon-Viotte) ; à Dijon-Ville, M. *Gardette* Antoine (Saint-Etienne-Pont-de-l'Ane)

Chef de bureau de gare de 2^e classe : à Nevers, M. *Baudat* Alexandre ; à Lyon-Perrache, M. *Pélisson* Joseph (Nice-Ville).

Sous-Chef de gare de 2^e classe : à Laroche-Migennes, M. *Biton* Joseph (Montargis) ; à Besançon-Viotte, M. *Trouchon* Marcel (Saint-Germain-au-Mont-d'Or) ; à Ambérieu, M. *Liétoz* Léon.

Employé principal : à Nevers-Centre, M. *Falot* René (Vienne) ; à Saint-Etienne-Centre, M. *Ollier* André.

Caissier de 3^e classe : à Lyon-Perrache M. *Blanc* Marius (Annemasse).

Sous-Chef de bureau de gare : à Lyon-Brotteaux M. *Lafond* Paul (Lyon-Perrache).

Sous-Chef de gare de 3^e classe : à Modane M. *Privat* René (Saint-Jean-de-Maurienne).

Employé : à Clermont-Ferrand-Centre, M. *Lorenzetti* Pierre (Marseille) ; à Grenoble-Centre, M. *Frazier* Louis (La Côte-St-André-le-Rival).

Facteur-Chef : à La Cluse M. *Bowrier* Louis (Aix-les-Bains).

Commis principal : à Lyon-Perrache, M. *Meunier* Georges ; à Annemasse, M. *Joly* Joseph (Bellegarde-Ain).

Chef de gare de 5^e classe : à Saint-Bonnet-en-Bresse, M. *Magnien* François (Sennevoy) ; à L'Hôpital (Loire), M. *Nicolas* Henri (Mâcon).

Sous-Chef de gare de 4^e classe : à Moret-les-Sablons, M. *Lhuier* Henri (Corbeil-Essonnes).

Chef aiguilleur principal à Montereau, M. *Desjours* Louis.

Chef de gare de 6^e classe : à Sennevoy, M. *Billard* Marcel (Seurre) ; à Lépin-le-Lac-la-Beauche M. *Berthelon* Marcel (Belley).

Intérimaire de 2^e classe : à Corbeil-

Essonnes, M. *Aubert* Vincent (Lieu-saint-Moissy) ; à Besançon-Viotte, M. *Gathe-liter* Marcel (Epoisses) ; à Cluny, M. *Lesieur* Marcel (La Tour-du-Pin) ; à Grenoble, M. *Villaref* Irénée (Pont-de-Claix)

Commis de 1^{re} classe : à Moulins, M. *Saulnier* Pierre (Le Breuil-sur-Couze).

Surveillant du S.E. : à Toucy-Ville, MM. *Davenas* Auguste (Paris) ; *Fabre* Léon (Saint-Etienne) ; à Nuits-sous-Ravières M. *Bollegue* Jean (Lyon).

Chef de manutention : à Nevers, M. *Lardereau* Pierre.

Chef aiguilleur : à Montereau, M. *Lioret* Henri ; à Lyon-Perrache, M. *Grievaud* Claude ; à Saint-Germain-au-Mont-d'Or M. *Bourrière* Louis (Badan-Triage) ; au Teil, M. *Clop* Lucien (Avignon).

Commis de 2^e classe : à Lyon-Perrache, M. *Garde* Marc ; à Nice-Ville, M. *Mattei* Paul ; à Chambéry-Challes-les-Eaux, M. *Dupraz* Jean.

Commise de 2^e classe : à Valence Mlle *Gutbert* André.

Facteur enregistrant : à Cesson, M. *Fontaine* Maurice ; à Besançon-Viotte, M. *Briottet* Albert ; à Epoisses, M. *Martin* André (L'Hôpital-du-Gros-Bois) ; à La Palud, M. *Marquis* Raymond (Velleron) ; à Arles, M. *Tombereau* Louis (Ollioules-Senary-sur-Mer) ; à Fontan-Saorge, M. *Amétiis* Raoul (Le Trayas) ; à Menton, M. *Gastaud* Baptistin (Nice-Riquier) ; à Pont-de-Claix, M. *Serres* Félix (Saint-Julien-en-Beauchène) ; à La Côte-St-André-le-Rival, M. *Maure* Auguste (Volx) ; à Aix-les-Bains, M. *Falcoz* René ; à Belley, M. *Charrel-Lettelez* Marc (Modane) ; à Annecy, M. *Berrux* Claude (Aix-les-Bains).

Chef de train : à Chagny M. *Labaillette*

(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.

Louis ; à Cosne, M. *Lebrun* Constant ; à Nevers, M. *Dapoiny* Augustin ; à Sembadel, M. *Rix* Louis (Saint-Etienne-Châteaureux) ; à Valence, M. *Bonnel* Jules ; au Teil, MM. *Alexis* Alfred (Avignon) ; *Galand* Marcel (La Voult-sur-Rhône) ; à Marseille-St-Charles, M. *Debroas* Germain ; à La Seyne-Tamaris-sur-Mer, M. *Truc* Célestin ; à Alès, MM. *Malachanne* René (Nîmes) ; *Rieu* Albert ; *Roux* Maximin ; à Nîmes, M. *Chabrol* Alfred ; à Sète, M. *Mus* Félix (Montpellier).

MATÉRIEL

Services régionaux. — Contremaître adjoint : à Dijon, M. *Toulouse* Clovis (Nîmes).
Distributeur : à Saint-Marcel, M. *Chappe* Emile (Marseille).

TRACTION

Service Central. — Ingénieur principal à Paris : M. *Vignes* Henri (Dijon).
Services régionaux. — Ingénieur de traction : à Dijon, M. *Pierdet* François. Chef mécanicien : à Paris, M. *Prost* Benoît (Chambéry).
Mécanicien de route : à Dijon-Perrigny, MM. *Nectoux* Louis, *Verneret* Claude : à Roanne, MM. *Villard* Francisque, *Lamy* Pierre (Clermont). *Marque* Hyacinthe ; à Nevers, MM. *Julien* Auguste, *André* Georges, *Simonin* Antonin (Cercy-

a-Tour), *Menin* René, *Détroit* Pierre (Chagny) ; à Paray-le-Monial, MM. *Joly* François, *Gillardot* François, *Couchecaut* Georges, *Journiaux* Georges ; à Bellegarde, M. *Arrigoni* Louis ; à Annemasse M. *Mossuz* François ; à Annecy, M. *Berthollet* Eugène (Ambérieu) ; à Alès, M. *Monteil* Jules ; à Pertuis, M. *Basfide* Félix.
Elève-mécanicien : à Cercy-la-Tour, MM. *Bienfait* Louis (Montchanin) ; à Roanne, MM. *Rambaud* Pierre, *Dumas* Louis ; à Bellegarde, M. *Granier* Paul ; à Marseille M. *Lapierre* Félix.
Mécanicien de manœuvres : à Vénissieux, M. *Lugnier* Maurice ; à Roanne, M. *Farcy* Lucien.

VOIE

Service Central. — Inspecteur divisionnaire de 1^{re} classe : M. *Teillas* Edouard. Sous-Chef de bureau de 2^e classe : M. *Foreau* Paul.
Employé : M. *Mathieu* André.
Services régionaux. — Sous-Ingénieur Chef de section : à Paris, M. *Terras* Xavier (Marseille).
Sous-Ingénieur Chef de section : à Marseille, M. *Grand* Joseph (Dôle).
Chef de section principal : à Montbeliard, M. *Schwetzer* Edmond (Cercy-la-Tour).
Chef de section : à Cercy-la-Tour, M. *Monat* Joseph (Chalon-sur-Saône).
Chef de district de 1^{re} classe : à Gannat, M. *Rousseau* Roger (La Palisse) ; à L'Arbresle, M. *Dulac* Fernand (Lyon).

Sous-Chef de bureau de 2^e classe : à Grenoble, M. *Paulin* Georges (Nevers).
Chef de groupe : à Gap, M. *Vye* Eugène (Langeac) ; à Nevers, M. *Durot* Marc. Garde-magasin : à Cavaillon, M. *Vida* Reyné ; à Lyon, M. *Lubac* Georges. Dessinateur-projeteur de 2^e classe : à Paris, M. *Chomette* Léon ; à Paris, M. *Grapé* André.
Employé : à Lyon, M. *Bôre* Marcel ; à Chambéry, M. *Coutin* Georges ; à Bellegarde, M. *Orsel* Louis.
Surveillant technique : à Melun, M. *Guil-laume* Germain.
Chef de canton principal : à Paris, M. *Peyrard* Mathieu (Charenton).

RÉSEAU ALGÉRIEN

EXPLOITATION

Services centraux. — Employé à Alger, M. *Perrin* Louis (Agha).
Services régionaux. — Chef de gare de 2^e classe : à Sidi-Bel-Abbès, M. *Guarnieri* Mathieu (Alger).

MATÉRIEL ET TRACTION

Services centraux. — Employé : à Alger, M. *Pons* Alfredo.

VOIE

Services régionaux. — Dessinateur-projeteur de 2^e classe : à Djelfa, M. *Ryder* James (Orléansville).

PNEUS BERGOUGNAN

TUYAUX
tous types

COURROIES

pour transporteurs et transmissions

TAPIS
Tous articles en caoutchouc
pour l'industrie

ORTHOPÉDIE - PROTHÈSE

MEMBRES ARTIFICIELS "CLARKE"

JAMBES ET PILONS
BOIS EXTRA-LÉGER OU CUIR

TOUS APPAREILS D'ORTHOPÉDIE

BAS POUR VARICES
BANDAGES HERNIAIRES
CEINTURES ET CORSETS MÉDICAUX
CHAUSSURES ORTHOPÉDIQUES

SOCIÉTÉ ANONYME DES ÉTABLISSEMENTS

LÉON MARX

103, RUE RÉAUMUR, PARIS

SUCI^{es} LYON - MARSEILLE - MONTPELLIER
NANCY - RENNES

USINE A SEURRE (COTE-D'OR)

FOURNISSEUR DE LA COMPAGNIE P.L.M.

BROCHURE ENVOYÉE FRANCO SUR DEMANDE

CHOCOLAT LANVIN

Le bon chocolat français

Ses images,
ses cadeaux

Le réclamer dans les
Coopératives P. L. M.

Vente en gros : CH. REVEL, 83, 1^{re} de Vienne, LYON

ARQUEBUSE LIQUID LIQUEUR
BON-SECOURS

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

Pierre CRETIN

SES PORCELAINES
SES CRISTAUX

29, Rue des Godrans - DIJON

VOIE

Service Central. — Ingénieur de 2^e classe attaché au Service central : M. *Simon Auguste* (Ponts et Chaussées), Inspecteur divisionnaire de 2^e classe : M. *Annelot Lucien*.

Sous-Chef de bureau de 1^{re} classe : M. *François Arsène*.

Sous-Chef de bureau de 2^e classe : M. *Jarnias Joseph* ; M. *Laréal Victor*.

Chef de groupe : M. *Privat Henri* ; M. *Moréau Alphonse*.

Employé principal : M. *Douarre Arsène* ; M. *Dallière Aimé* (disponibilité).

Employé : M. *Sabatier Roger*.

Services régionaux. — Sous-Ingénieur, chef de section : à Cannes, M. *Lenoir Edouard*.

Chef d'études de 1^{re} classe : à Valence, M. *Gau Léon*.

Chef de section principal à Nîmes : M. *Thivolle Gaston* (Alès) ; à Langeac, M. *Coussy Georges*.

Chef de section : à Alès, M. *Cornu Emile* (Nîmes).

Sous-Chef de bureau de 1^{re} classe : à Paris, M. *Michel Amédée* ; à Chambéry, M. *Durand Joseph* ; à Nevers, M. *Ducrot René* (Auxerre).

Chef de district principal : à Auxonne, M. *Chauveau Claudius* (Brioude).

Sous-Chef de bureau de 2^e classe : à Annemasse, M. *Massardier Jean* (Bourg).

Chef de district de 1^{re} classe : à Brioude, M. *Martin Henri* (Tassin) ; à Alès, M. *Lethuatre Raymond*.

Dessinateur principal : à Marseille, M. *Palisse Théodore*.

Chef de district de 2^e classe : à Tassin, M. *Desbat Claude* (Lyon).

Chef de groupe : à Valence, M. *Albouy* (Clermont-Ferrand) ; à Auxerre, M. *Rose Henri* (Cercy-la-Tour) ; à

Dessinateur-projeteur de 2^e classe : à Chambéry, M. *Poingt Charles*.

Employé principal : à Paris, M. *Gontier René* ; à Cercy-la-Tour, M. *Bouille Pierre* (Melun) ; à Clermont-Ferrand, M. *Bref André* (Valence).

Employé principal (E.) : à Tournon, M. *Bédoux René* (disponibilité).

Employé : à Chambéry, M. *Fontaine Aimé* ; M. *Martin Marcel* ; à Vichy, M. *Beurier Fernand*.

Surveillant principal de la voie : à Montbéliard, M. *Grandbouche Martin* (Long-

GRENOBLE — NOUVEL HOTEL
à 50 mètres de la gare. Tél. 12-58
Chambres tout confort : 1 pers. 16 fr. - 2 pers. 22 fr.
Toutes taxes comprises. R. Schmidt, prop.

AIX - LES - BAINS
Guérit les Rhumatismes
HOTEL du LOUVRE et SAVOY
Prix spéciaux pour les Agents du P.L.M.

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

CANNES — HOTEL MIGNON
7, rue *Marcelline-Berthelot* (Par le Bd d'Italie)
Tout Confort -
Chambres depuis 12 frs. - Prix spéciaux p' chem'nots

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

LE PROVENÇAL DE NICE
17, Avenue Shakespeare, près mer, jardin.
Tout confort, cuisine exquise, pension complète
27 et 30 francs. (Arrangement pour famille).

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 % rem'ss Agents P.L.M. - Estime

vic) ; à Mâcon, M. *Bairat Claude* (St-Germain-au-Mont-d'Or).

Chef de canton principal : à Longvic, M. *Fumey Alphonse* ; à Dijon, M. *Theuret François* ; à Saint-Germain-au-Mont-d'Or, M. *Joly Denis* (Chalon-sur-Saône) ; à Bourg, M. *Morel Auguste* (Viriat).

CONSTRUCTION

Service Central. — Inspecteur divisionnaire de 1^{re} classe : à Paris, M. *Bétard Marcel*.

Chef de bureau principal de 2^e classe : à Paris, M. *Alexis Paul*.

Chef d'études de 1^{re} classe : à Paris, M. *Poitx Emile*.

Inspecteur de 2^e classe : à Paris, M. *Castellan Auguste*.

Sous-Chef de bureau de 1^{re} classe : à Paris, M. *Guibert Gaston*.

Chef-dessinateur : à Paris, M. *Faure Louis*.
Sous-Chef de bureau de 2^e classe : à Paris, M. *Durand Pierre*.

Rédacteur principal : à Paris, M. *Guglielmino Eugène*.

Services régionaux. — Conducteur de travaux de 1^{re} classe : au Puy (section), M. *Létienné Antoine*.

Dessinateur-projeteur de 1^{re} classe : à Viduban, M. *Béal Charles*.

RÉSEAU ALGÉRIEN

Services généraux (Secrétariat de la Direction). Employée principale à Alger Mme *Sarrola Edmonde*.

Employée : à Alger, Mlle *Rodenas Anney*.
Employée : à Alger, M. *Leptus-Habeneck Henry*.

Comptabilité Centrale. — Sous-Chef de bureau de 2^e classe : à Alger, M. *Moréaux Raoul*.

Contrôle répartiteur. — Sous-Chef de bureau de 1^{re} classe : à Alger, M. *Neveu Auguste*.

EXPLOITATION

Services centraux. — Sous-Chef de bureau de 1^{re} classe : à Alger, M. *Morin Fernand*.

Sous-Chef de bureau de 2^e classe : à Alger, MM. *Molisson Paul*, *Favarel Paul* (Oran); *Richard Georges*

Employé principal : à Alger, M. *Beaucerf Louis*.

Employée principale : à Alger, Mme *Doria René*.

Employé : à Alger, M. *Combes François* (Agha) ; M. *Coussen Eugène*.

Employées : à Alger Mmes *Hourcadelette Jeanne* ; *Gilanton Lucie*.

Services régionaux. — Inspecteur de 1^{re} classe : à Alger, M. *Dallier Maurice*.

Chef de gare de 2^e classe : à Alger, M. *Leoni Toussaint* (Agha).

Chef de gare de 3^e classe : Les Attals, M. *Jacquot Henri* (L'Habra).

Employé : à Oran, M. *Gauch Julien*.

Chef de gare de 6^e classe : Les Salines M. *Orts Joseph* (Lamoricière).

Facteur-enregistreur : Le Barrage, M. *Dauga Armand* (Bedeau).

Chef de train : à Alger, M. *Monjane François* ; à Blida, MM. *Rotaix Henri*, *Spengler René* ; à Orléansville, M. *Gueydan Edmond* ; à Oran, M. *Orsoni Henri* ; à Djelfa, M. *Gil Jacquin* (Oran).



Homme 180 fr.
Enfant 140 fr.

Facile à partir de 220. Machines à coudre 625.
Garantis 5 ans — Catalogue franco.

Manuf're des CYCLES **BALLIS** 12, rue du Onze-Novembre
SAINT-ETIENNE

SUCCESSALE A. PARIS : 9 bis, boulevard des Filles-du-Calvaire

Maison Fondée en 1884

HUILE D'OLIVE PURE
TOUTES EXPÉDITIONS — TOUS EMBALLAGES

A. MOLINIER

5, Boulevard Camille-Flammarion MARSEILLE

LE POPULAIRE L'IDÉAL



1^{ères} MARQUES FRANÇAISES
fabrication garantie



V. J. B. GATTELET
129, rue Bugeaud, LYON

Sté Nolle des **DECAUVILLE Aîné, PARIS**

Sté Anonyme. Capital : 15.000.000 de francs

Siège Social : 66, Rue de la Chaussée-d'Antin
Trinité 00-20, 21, 22

Adr. Télégr. Decouville-Paris 22

USINES à

CORBEIL (S.-&-O.), MARQUETTE-LEZ-LILLE (Nord)
MOULINS (Allier), FLORANGE (Moselle)

LOCOMOTIVES — VOITURES — WAGONS
AUTOMOTRICES — LOCOTRACTEURS
PELLES, EXCAVATEURS MÉCANIQUES
VOIES — WAGONNETS

Peintures, laques, vernis
Peintures antirouille

Sté F^{se} de PEINTURES et VERNIS
Société Anonyme au Capital de 7.500.000 francs
— 24, rue Charras — MARSEILLE —

SEULS FABRICANTS
DE LA

FERROLÉGINE

Demandez

nos produits à votre fournisseur habituel

A. N. F.

ATELIERS DE CONSTRUCTION
DU NORD DE LA FRANCE
ET DES MUREAUX

SIÈGE SOCIAL ET ATELIERS
à CRESPIN
(Nord)

Adr. télégr. Horatril-Valeincennes
Téléphone 11-57 Valeincennes

AGENCE GÉNÉRALE
à PARIS

65, rue de la Victoire

Adr. télégr. Auresc-Paris 22
Téléphone Trinité 32-91

MATÉRIEL ROULANT pour chemins de fer,
tramways, mines, etc.

VOITURES à voyageurs, **VOITURES** métalliques
AUTOMOTRICES, AUTORAILS

WAGONS à marchandises, **WAGONS** à décharge
ment automatique, **TENDERS**

LOCOMOTIVES

CHAUDIÈRES A VAPEUR

APPAREILS DE LEVAGE
ET DE MANUTENTION

PONTS ROULANTS, PORTIQUES, GRUES
TRANSBORDEURS et DRAGUES TERRESTRES
jusqu'aux plus forts tonnages

Henri Lodes

AU PONT NEUF | **ALA TOUR S'JACQUES**
124, RUE DE RIVOLI 124 | 88, RUE DE RIVOLI 88

SUCCURSALES
LYON MARSEILLE LILLE
4, rue J. RÉPUBLIQUE 34-34 bis S'FERRÉOL 12, 14, rue FAIDHERBE

HABILLEMENTS

POUR

hommes - dames
fillettes - garçons

BONNETERIE

CHEMISES

CHAUSSURES

CHAPEAUX

avant de faire vos achats
voyez nos étalages comparés nos prix

ÉCOLE SPÉCIALE DES TRAVAUX PUBLICS, DU BATIMENT ET DE L'INDUSTRIE M. LÉON EYROLLES, C. * . Q. I., Ingénieur-Directeur

1° L'ÉCOLE CHEZ SOI

La plus ancienne méthode d'Enseignement par Correspondance.

L'Enseignement technique par Correspondance a été créé en 1891, il y a 42 ans, sous le nom de « l'École chez Soi », par l'École Spéciale des Travaux Publics, du Bâtiment et de l'Industrie. Cette méthode d'enseignement qui a formé plus de 5.000 Ingénieurs de l'État, des Départements et des Villes, a conquis en quelque sorte le monopole de la préparation aux situations administratives d'Ingénieurs et de Techniciens obtenues par voie de concours publics. Elle seule s'appuie sur une École de plein exercice reconnue par l'État, aussi indispensable à l'enseignement technique par Correspondance que le laboratoire l'est à l'usine; c'est d'ailleurs là le principe de la méthode.

RÉSULTATS OBTENUS

au 30 Juin 1933

1° DANS LES ADMINISTRATIONS PUBLIQUES

5.084

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

dont **201**

Ingénieurs et Ingénieurs en Chef des Ponts et Chaussées.

65

Ingénieurs Principaux et Ingénieurs en Chef du Service Vicinal.

23

Ingénieurs en Chef de la Ville de Paris.

198

Rédacteurs Élèves de l'École Supérieure des P.T.T.

et **8.269**

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

2° DANS L'INDUSTRIE

Des milliers de situations industrielles de tous ordres : Directeurs, Chefs de Service, Représentants, Ingénieurs et Techniciens

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

2° LIBRAIRIE DE L'ENSEIGNEMENT TECHNIQUE

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

Ouvrages techniques de premier ordre, dont un grand nombre sont la reproduction de cours professés.

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

Brochure n° 112 (Catalogue général de la Librairie de l'Enseignement Technique)
envoyées gracieusement sur simple demande adressée 12, rue Du Sommerard, à Paris (5°).