

MAI 1934
NUMÉRO 33



Moulin de Senlis à Montgeron (S. & O.)

Cliché de M. Petit-Clair, 1^{er} prix (H. G.)
de notre Concours 1933

de Photographie et Dessin

(Résultats dans ce numéro)



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 princi-
pales gares

Service à
toutes les
Chambres de
Commerce,
d'Agricul-
ture, ainsi
qu'à tous les
Syndicats
d'initiative du
Réseau

SOMMAIRE

Deuts P.L.M. — Distinctions honorifiques.

Les résultats de notre exercice 1933, par M. Louis Geoffroy, Sous-Inspecteur à la Direction.

Les moyens de manutention des rails

REVUE DOCUMENTAIRE — Tritic du Réseau P.L.M.

— Le nouveau service des trains au 15 mai 1934.

— A propos de l'ouverture de la gare de Marseille-Canet. — Ouverture d'une nouvelle gare sur le Réseau, aux Neyrolles. — La vagon-école du Service Électrique. — Grue électrique tournante

automotrice avec électro-aimant de levage.

— Une nouvelle ligne va être inaugurée au Maroc.

— Le P.L.M. aux Journées d'études sur la sécurité à la Foire de Lyon 1934. — Je voudrais bien savoir.

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

— Lectures.

Du Salon des Humoristes à l'Exposition Daumier.

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

POUR VOUS, LECTRICES : Votre Maison. — La Table. — La Mode.

FEUILLES ROSES : A nos abonnés. — Ordres de Service et Instructions parus. — Médailles d'honneur. — Distinctions honorifiques diverses. — Avancements en grade. — Récréations. — Page des enfants.



DEUILS

PLM

Notre Compagnie a perdu, le 14 avril dernier, son Président honoraire, M. Gabriel Cordier.

Le **Bulletin P.L.M.**, qui lui doit en bonne partie sa création, a déjà rappelé (1) l'œuvre accomplie par M. Gabriel Cordier pendant les sept années de sa présidence effective.

Il s'incline aujourd'hui avec un reconnaissant respect devant sa mémoire.

Le **Bulletin** tient également à s'associer au deuil qui vient de frapper notre Directeur général en la personne de Mme Mugniot, prématurément ravie, le 11 avril dernier, à l'affection des siens et au respect de tous ceux qui, l'ayant approchée, connaissaient son grand cœur.

(1) Dans son numéro de mai 1932, page 67.

DISTINCTIONS HONORIFIQUES

Légion d'honneur

Par décrets des 6 et 17 décembre 1933 et 16 février 1934, ont été nommés ou promus dans l'Ordre National de la Légion d'Honneur :
Chevaliers : MM. Dargeou Jean, Chef adjoint de l'Exploitation à Paris ; Laporte Jean, Gardien à Marseille-Saint-Charles ; Misse Henri, Commis à Montélimar.

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



M. Delaigle Adrien,
Chauffeur de route du dépôt d'Avignon.



MM. Bernat Michel, Fourty Jean et Fournier Fernand,
Cantonniers en résidence à Frontignan et à Sète.



MM. Fournier Gaston, Mécanicien de route
et Vannaux Marcel, Elève-mécanicien, du dépôt de Dijon-Perrigny.



MM. Diacquenod Jean, Chef de gare
et Mortier Maurice, Facteur-mixte à Fréjus.

Le 20 décembre 1933, a fait preuve d'initiative et de dévouement, en évitant une collision qui aurait pu avoir de graves conséquences.



MM. Bordier Marcel, Brigadier à Sommières ; Elion Joseph, Surveillant principal de la Voie à Besançon ; Mme Espinasse Laurent, Gardie-barrières à Pont-du-Château ; MM. Espinasse Laurent, Cantonnier à Pont-du-Château ; Ferrand Auguste, Conducteur à Miramas ; Giffon Clément, Garde à Courthézon ; Gleyze Joseph, Facteur-mixte à Sommières ; Rémond Jules, Mécanicien de route à Montbéliard ; Thirrouez Marcel, Chauffeur de route à Montbéliard.

Le 8 janvier 1934, alors qu'ils conduisaient le train 30 et qu'ils venaient d'être arrêtés par un accident, ont fait preuve de sang-froid et d'initiative en prenant les mesures propres à éviter un accident imminent.



Charles, Sous-Chef de manutention à Roanne ; Manigot Pierre, Homme d'équipe à Bourgoin ; Masson Julien, Vagonnier à Lyon-Guillotière ; Médaille Joseph, Homme d'équipe à Paris ; Moulin André, Homme d'équipe à Saint-Etienne-Pont-de-l'Ane ; Mme Munnier Berthe, Journalière à Dijon-Ville ; MM. Payan Pierre, Homme d'équipe à Nice-Ville ; Pousardin Charles, Facteur aux écritures à Mâcon ; Rambert Jean, Homme d'équipe à Tarascon ; René Charles, Contrôleur de gare à Paris ; Rolay René, Homme d'équipe à Monestier-de-Clermont ; Sindali Antoine, Homme d'équipe à Nice-Ville ; Vaillard Philippe, Homme d'équipe à Marseille-Saint-Charles ; Viau Emile, Homme d'équipe à Paris ; Xavier Louis, Homme d'équipe à Annonay.



Bouchet Paul, Visiteur à Saint-Etienne ; Bourgeux Marie, Conducteur-électricien à Saint-Gervais-les-Bains ; Bruno Pascal, Sous-Chef de brigade de manœuvres à Briançon ; Divot François, Manœuvre à Oullins-Voitures ; Fraysse Paul, Manœuvre à Nevers ; Gacon Jean-Baptiste, Manœuvre à Châtillon-sur-Seine ; Girod Marius, Manœuvre à Morez ; Guy Auguste, Aide-ouvrier à Oullins-Machines ; Martinol Pierre, Ouvrier à Oullins-Machines ; Meysen Gustave, Sous-Chef de brigade de manœuvres à Marsaille ; Millet Fernand, Manœuvre à Lyon-Croix-Rousse ; Pellen Lucien, Visiteur à Rognac ; Perret Claudius, Manœuvre à Grenoble ; Souchevre Pierre, Ouvrier à Chambéry ; Trappe Henri, Manœuvre à Lyon-Saint-Paul ; Treboulet Louis, Sous-Chef de brigade d'ouvriers à Saint-Gervais-les-Bains ; Vossoy Fernand, Manœuvre spécialisé à Ville-neuves-Voitures.

Le 24 décembre 1933, n'ont pas hésité à se jeter à l'eau par —5° pour porter secours aux occupants d'une automobile qui venait de tomber dans le canal du Rhône à Sète.

Le 21 janvier 1934, se sont distingués par leur dévouement au cours de la lutte entreprise contre un violent incendie survenu dans une importante usine en bordure du chemin de fer.

Mentions pour actes méritoires

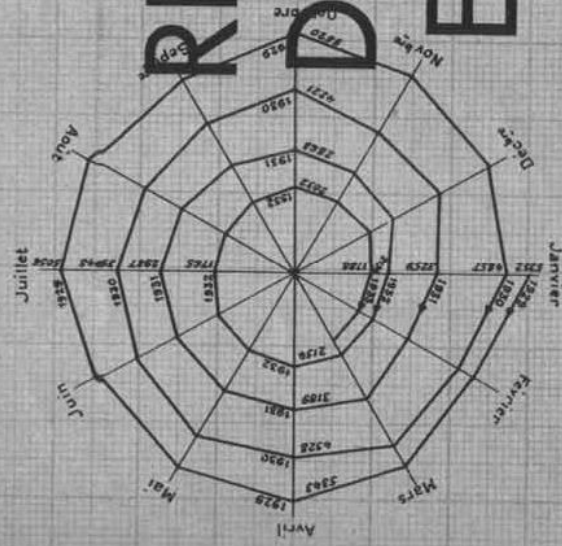
Sont en outre à mentionner pour leurs actes méritoires les Agents dont les noms suivent :

MM. Bordier Marcel, Brigadier à Sommières ; Elion Joseph, Surveillant principal de la Voie à Besançon ; Mme Espinasse Laurent, Gardie-barrières à Pont-du-Château ; MM. Espinasse Laurent, Cantonnier à Pont-du-Château ; Ferrand Auguste, Conducteur à Miramas ; Giffon Clément, Garde à Courthézon ; Gleyze Joseph, Facteur-mixte à Sommières ; Rémond Jules, Mécanicien de route à Montbéliard ; Thirrouez Marcel, Chauffeur de route à Montbéliard.

Se sont signalés par des actes de probité les

Secrétaire de la Direction. — Mme Fabregon Adélaïde, Préposée de bureau.
Exploitation. — MM. Aigon Jules, Surveillant à Avignon ; Autran Léon, Homme d'équipe à Saint-Etienne-Châteaureux ; Barret Victor, Homme d'équipe à Marseille-Saint-Charles ; Betancourt Alfred, Sous-Facteur à Paris ; Mlle Bonez Thérèse, Commise principale à Dijon-Ville ; MM. Cartal Casimir, Homme d'équipe au Puy ; Castillon Germain, Surveillant des trains à Marseille-Saint-Charles ; Coupat Claude, Homme d'équipe à Dijon-Ville ; Deffaux Abel, Homme d'équipe à Auxerre-Saint-Gervais ; Duclos Louis, Surveillant recette à Paris ; Duthu Pierre, Receveur à Dijon-Ville ; Gaudin Ulysse, Homme d'équipe à Nîmes G.V. ; Gigot Alexandre, Homme d'équipe à Paris ; Jarjat Louis, Homme d'équipe à Valence ; Junet Antoine, Surveillant des trains à Paris ; Lacroix Jean, Homme d'équipe à Saint-Etienne-Châteaureux ; Laprais

LES RÉSULTATS DE NOTRE EXERCICE 1933



L'effondrement du commerce mondial (la valeur moyenne des échanges internationaux est tombée à moins de 2 milliards de dollars-or par mois alors qu'elle atteignait 5 milliards et demi en 1929).

En achevant son tour d'horizon sur la situation de notre pays en 1933, un économiste a conclu : « Depuis un an, le mieux que l'on puisse dire de la situation, c'est qu'elle est caractérisée par la stabilité dans le déficit et surtout, chose plus grave, dans l'anémie des échanges ».

Nous n'étonnerons aucun lecteur en disant que cette conclusion s'applique aussi bien à notre P.L.M. et à l'ensemble des grands Réseaux français ?

Le déficit global des 7 Réseaux s'élevait, en 1932, à 3 milliards 600 millions environ. Il atteint, pour 1933, près de 3 milliards 900 millions dans lesquels nous intervenons, au P.L.M., pour 946 millions, c'est-à-dire pour un peu moins du quart (ce qui correspond à notre part — 9 949 km — dans le kilométrage total des grands Réseaux — un peu plus de 40 000 km).

Ainsi notre déficit P.L.M. s'est encore creusé d'une dizaine de millions en 1933. Et pourtant nos dépenses d'exploitation accusent en 1933 une nouvelle diminution de 128 millions, ce qui porte à plus de 600 millions la réduction obtenue par rapport aux dépenses de 1930, année record !

Voyons donc le trafic qui a été assuré par le P.L.M. en 1933, puis, les conditions dans lesquelles nous avons rempli notre tâche. Nous examinerons enfin quels moyens s'offrent pour permettre de combler progressivement ce gouffre du déficit, d'où il est plus qu'urgent de nous tirer.

LE TRAFIC

Notre économie nationale, qu'on pouvait espérer voir se relever au début de 1933, n'a enregistré que déception sur déception, nous laissant tous en fin d'année dans la plus grande inquiétude.

Aussi le chemin de fer, agent d'échanges multiples aux différents stades de la production et de la consommation, accuse-t-il une nouvelle régression du trafic. Comment en serait-il autrement ? La matière première ne se mobilise qu'à la demande de l'usiner, le produit manufacturé ne prend le train qu'une fois vendu, le changement agricole ne part que s'il est sûr de ne pas venir pourrir devant une frontière obstinément fermée ou sur quelque marché sans acheteurs.

Et tous, industriels, agriculteurs, commerçants, limitent leurs déplacements aux plus indispensables. Leurs frais généraux sont devenus trop lourds, comme leurs soucis, pour qu'ils s'amuse à faire du tourisme ! Ce ne sont pas d'autre part des familles de chômeurs qui peuvent occuper dans certains de nos trains les compartiments délaissés par une clientèle étrangère, qui peut-être n'est

par M. Louis Geoffroy,
Sous-Inspecteur à la Direction.

plus assez riche pour séjourner chez nous...

Les courbes de la régression de notre trafic en 1933, nous ont donné l'idée de la régression de notre trafic en 1933, régression fort heureusement moins caractérisée que celle de 1932 : la moins-value de recettes n'atteint pas 150 millions, alors qu'en 1932 elle dépassait le demi-milliard.

La recette kilométrique annuelle (fig. 3) baisse ainsi de 335 347 f à 320 276 f, ce qui représente par rapport à la recette kilométrique-record (année 1929) une chute de 123 675 f !

Grâce à une politique d'économies toujours plus sévères, notre coefficient d'exploitation ne s'est élevé que légèrement, passant de 101,93 à 102,34 %. Nous avons exposé, l'an dernier, que de tels coefficients, ne laissant plus aucun produit d'exploitation pour payer les charges financières (intérêts et amortissements des emprunts) traduisaient, non une gestion défectueuse, mais cette impossibilité pour notre Réseau — grand service public — d'agir comme ces industriels qui ont eu toutes facilités pour modifier leurs conditions d'exploitation et les mettre en harmonie avec la situation économique nouvelle.

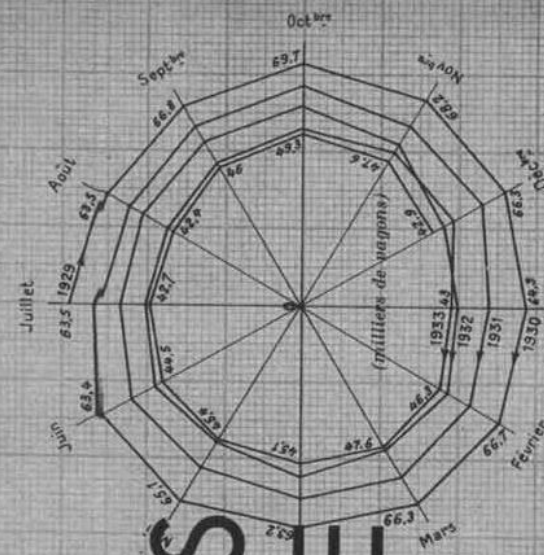
Le trafic-voyageurs. — Durement touché en 1932, le trafic-voyageurs a encore diminué, mais beaucoup plus légèrement : 6 079 991 000 voyageurs-kilomètre contre 6 187 012 280 en 1932, soit un en-moins de 1,73 %.

Mais le nombre total des voyageurs transportés accuse une baisse plus importante (7 %) et l'on constate ainsi que le parcours moyen par voyageur s'est élevé de 64 km en 1932 à 68 km en 1933.

Si l'on se rappelle que ce parcours moyen ne dépassait pas 52 km en 1913, on aura une idée des profonds changements survenus dans la consistance de notre trafic-voyageurs du fait de la concurrence de l'automobile, qui s'exerce de préférence sur les petits parcours bien achalandés. Cette concurrence s'est exercée en 1933, avec plus d'acharnement encore, autour de nos grands centres et même des agglomérations moyennes.

L'examen de la fréquentation des classes de voitures montre que le mouvement de déclassement de la clientèle s'est poursuivi, mais sans être aussi caractérisé que les années précédentes :

Répartition de 1000 voyageurs	1913	1929	1930	1931	1932	1933
en 1 ^{re} cl.	39	19	17	15	13	12
en 2 ^e cl.	90	85	84	79	74	73
en 3 ^e cl.	871	896	899	906	913	915
	1000	1000	1000	1000	1000	1000



La chute du trafic ferroviaire (sur l'ensemble des grands Réseaux français, la moyenne journalière des wagons chargés qui atteignait près de 70 000 wagons au cours de certains mois de 1929 s'est abaissée à près de 42 000 durant certains mois de 1933).

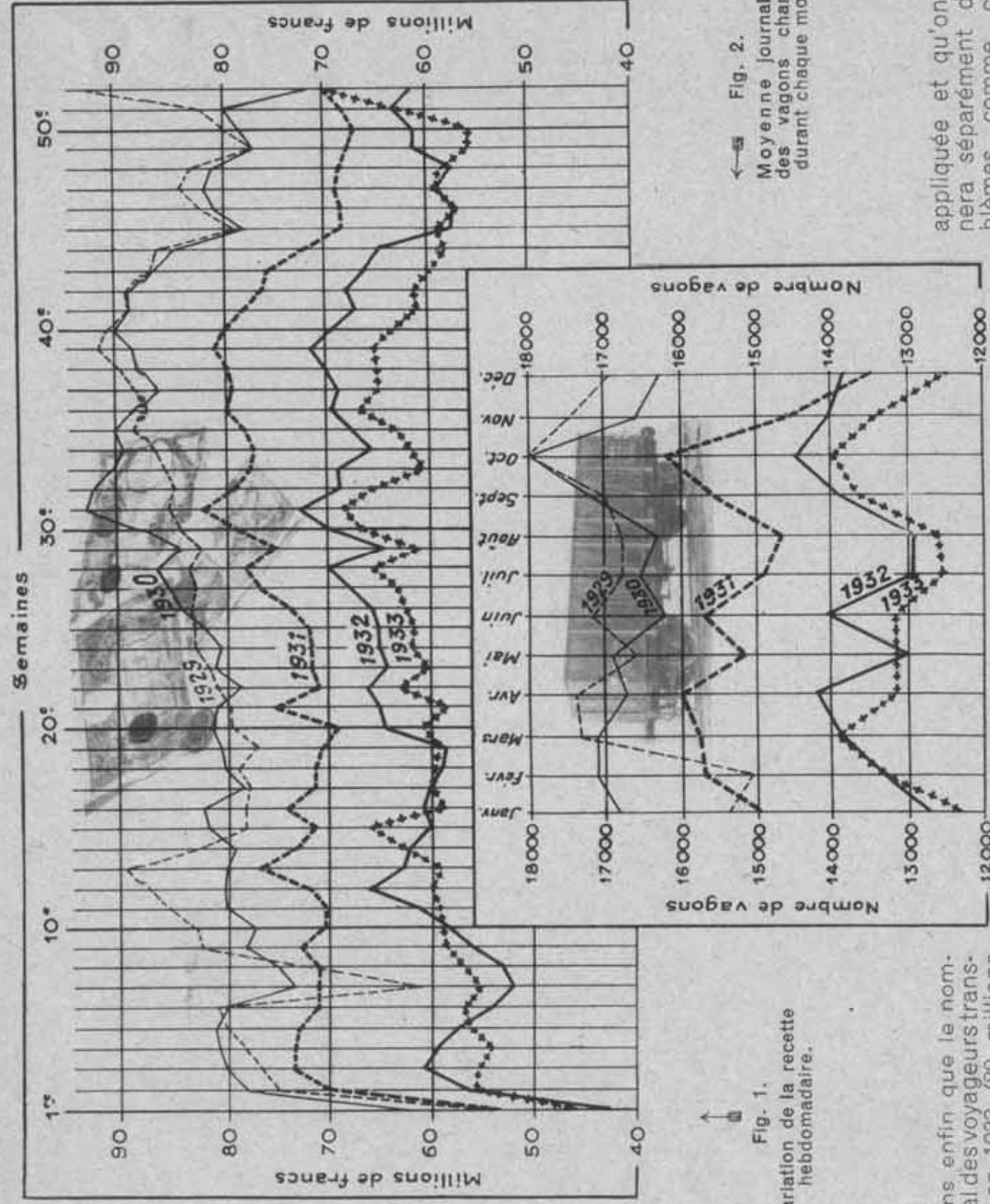


Fig. 1.
Variation de la recette hebdomadaire.

Fig. 2.
Moyenne journalière des wagons chargés durant chaque mois.

Notons enfin que le nombre total des voyageurs transportés en 1933 (89 millions contre 96 en 1932) est inférieur de 5,12% à celui de 1913.

Le trafic-marchandises. — Il n'y aurait eu que demie si notre trafic-marchandises avait pu se maintenir comme celui des voyageurs. Malheureusement, s'ils n'enregistrent pas une baisse aussi sensible qu'en 1932, nos transports de marchandises, tant G.V. que P.V., ont encore nettement souffert de la persistance du malaise économique marquant l'arrêt de nos échanges avec l'étranger, augmentant le chômage et la sous-consommation générale sur le marché intérieur français.

Ainsi, situation pire qu'en 1932 : en présence d'un plus faible volume de trafic à assurer, se trouvent des moyens de transports dont l'importance s'accroît tous les jours. C'est la dispute acharnée du trafic, qui continue, désordonnée, avec l'absurde guerre de tarifs aboutissant « à l'effroyable gaspillage des deniers publics » ; l'usager paiera ses transports toujours moins cher, mais en tant que contribuable, c'est toujours lui aussi qui devra alimenter le Trésor, moderne tonneau des Danaïdes tant qu'une politique rationnelle des transports ne sera pas

appliquée et qu'on examinera séparément des problèmes comme ceux du budget des routes et du fonds commun des Réseaux, si étroitement liés pourtant !

Notre tonnage total transporté en G.V., messageries et colis postaux (1 079 500 t) accuse une baisse de 5,5% sur celui de 1932. Seuls les colis postaux sont en augmentation. Notre toujours important trafic des primeurs s'est relativement mieux maintenu qu'en 1932, son tonnage ne diminuant que de 5% (contre 13,3%) en dépit des efforts des transports automobiles et malgré la fermeture des marchés de l'étranger.

Passons maintenant au trafic P.V., source principale de nos recettes (60% environ) et ne soyons pas surpris de voir que c'est sur ce trafic que la crise a pesé le plus lourdement en 1933 : la baisse du tonnage commercial transporté a été de 6,52% (32 415 000 t au lieu de 34 675 000) ; là encore, la dépression est beaucoup moins sensible qu'en 1932 (12,60%).

Le parcours moyen d'une tonne P.V. a continué de s'allonger : 247,09 km au lieu de 246,2 en 1932 et 243,8 en 1931 (206 en 1913) ; la diminution réelle du trafic

Années d'excédents versés au Fonds commun.

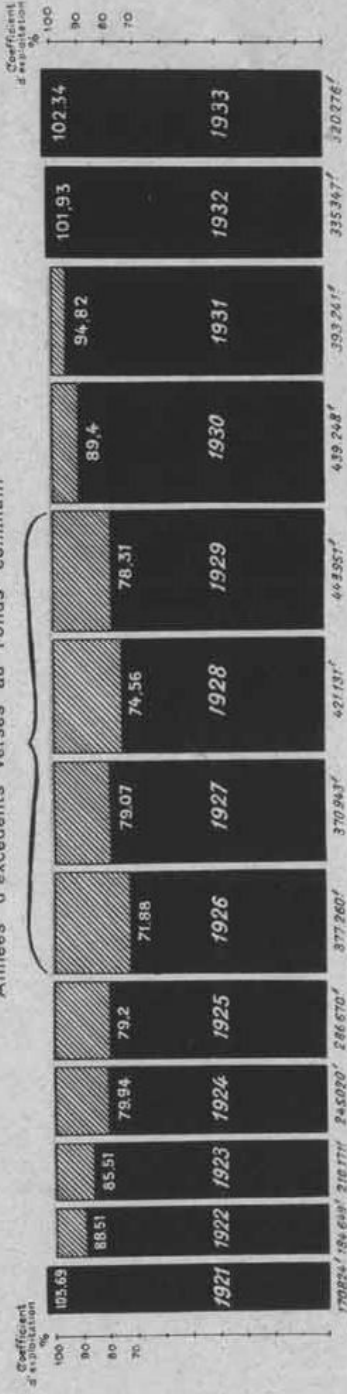


Fig. 3. — Recette kilométrique annuelle et coefficient d'exploitation.

(Surface noire = dépense d'exploitation ; surface hachurée = produit net ; ensemble des deux surfaces = recette d'exploitation ; surface dépassant le niveau 100 = insuffisance d'exploitation.)

P.V. ressort ainsi à **6,18 %** (8 milliards 9 millions de tonnes-kilomètre contre 8 milliards 537 en 1932).

Le tonnage P.V. des principaux groupes de marchandises a présenté au cours des dernières années les variations suivantes (par rapport à chaque exercice précédent) :

	1930	1931	1932	1933
Combustibles.	—	—	—	—
Industries diverses.	— 9,22 %	— 10,87 %	— 5,67 %	— 3,06 %
Agriculture.	+ 1,57 %	+ 16,34 %	+ 19,87 %	+ 3,31 %
Construction.	+ 0,39 %	+ 5,86 %	+ 6,20 %	+ 12,98 %
	+ 1,69 %	+ 15,61 %	+ 21,33 %	+ 14,39 %

On voit que les variations les plus défavorables en 1933 portent sur les chapitres « Construction » et « Agriculture » particulièrement affectés par la crise économique. Dans l'ensemble, notre tonnage commercial expédié en P.V. est inférieur en 1933 de 5 % à celui de 1913.

Ainsi, vingt ans après, notre Réseau n'a transporté — sur des parcours plus longs il est vrai — qu'une quantité moindre de voyageurs et de tonnes P.V. qu'en 1913.

LES CARACTÉRISTIQUES DE NOTRE EXPLOITATION

Ce qui a caractérisé surtout notre activité en 1933, c'est la recherche de toutes les économies réalisables, en même temps qu'une poursuite opiniâtre de tout progrès susceptible de mettre en valeur notre industrie et d'attirer le public.

Concilier ces deux objectifs en apparence contradictoires est toujours chose délicate. Dans notre industrie ferroviaire, tenue par tant de règlements, le problème se complique encore et un industriel avisé comme Ford a pu dire avec ironie : « Faire du chemin de fer ? C'est trop difficile, il faut l'accord du Gouvernement et du Congrès pour installer une lampe, acheter une voiture ou modifier un tarif ».

Comment notre Réseau a-t-il agi ?

Economies d'exploitation. — En citant quelques pourcentages d'économies, nous disions ici l'an dernier : « ils représentent un total d'économie au delà duquel on ne pourra s'avancer qu'avec une grande prudence ; il ne faut pas que la suppression de facilités pour l'acheminement des marchandises éloigne de nos rails les plus intéressants trafics ».

C'est bien ainsi qu'a opéré notre Réseau en 1933, évitant de réduire par trop ses services, s'attachant au contraire à en améliorer sensiblement la qualité, véritable tour de force si l'on considère que près de 130 millions ont pu quand même être économisés par rapport aux dépenses engagées en 1932.

Ce n'est pas, on le voit, sans raison que le Ministre des Travaux Publics pouvait récemment déclarer à la Chambre : « C'est une tendance des grands Réseaux, depuis la guerre, de vouloir tirer le maximum de rendement d'un minimum de moyens ». Quel meilleur satisfecit peut obtenir un concessionnaire ?

Notre parcours des trains de l'exploitation, qui accusait en 1932 une diminution de 4,5 % a légèrement remonté (+ 0,3 %) en passant à 112,9 millions de km. Il est supérieur de 18,9 % à celui de 1913.

Le tonnage kilométrique brut remorqué, réduit de 7,3 % en 1932, n'a pas sensiblement varié en 1933 : 47 milliards 463 millions de tonnes kilométriques au lieu de 47 milliards 700 millions (baisse de 0,5 %).

Le parcours total du matériel locomoteur non plus : 146,7 millions de km contre 147,4 (baisse de 0,47 %). En 1932, la réduction avait été de 6,1 %.

Particularité intéressante à noter, ce parcours total du matériel locomoteur, qui a représenté jusqu'à 134 % des « parcours titulaires » (en 1929) s'abaisse d'année en année jusqu'à 128,6 % en 1933. Un tel abaissement

fait ressortir les économies de traction réalisées du fait de la réduction des parcours en double traction et part cours haut-le-pied ainsi que des manœuvres. D'autres économies de traction sont apportées par des mesures comme la double équipe, la suppression de certains relais de locomotives, l'accélération générale des transports — politique en apparence coûteuse, mais qu'il faut poursuivre sans désespérer si nous voulons garder ou reconquérir la faveur de certains clients.

Et les quelques milliers de tonnes de combustibles supplémentaires qu'il a fallu sacrifier en 1933 à cette accélération des transports nous ont certes valu d'importantes améliorations de rendement de la part du trafic autant que du personnel. Notons d'ailleurs que, si la consommation totale de combustibles s'est élevée de 2 820 000 à 2 830 000 tonnes, la dépense correspondante est moins forte en 1933, du fait de la baisse des prix.

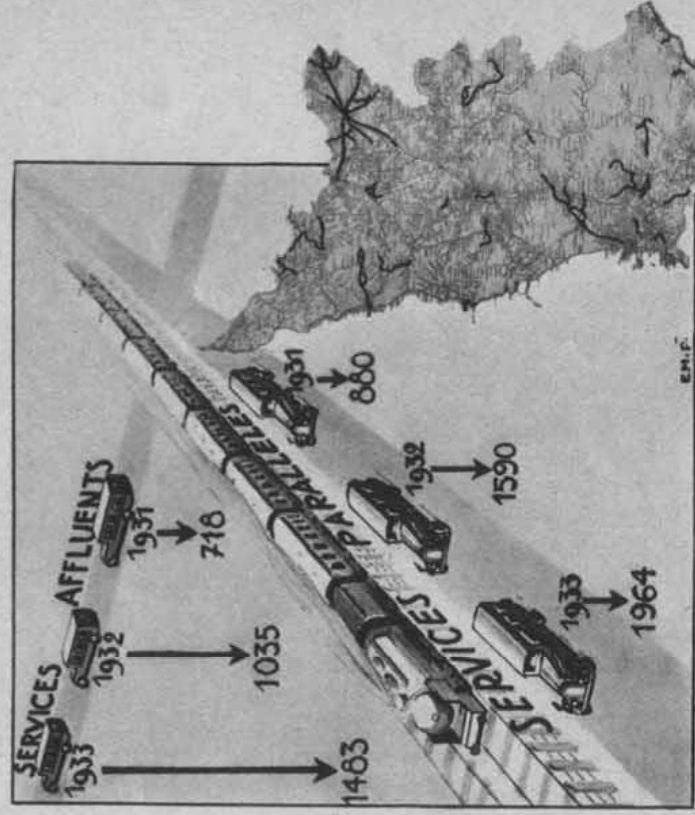


Fig. 4. — Milliers de kilomètres-voiture effectués par nos Services d'autobus de 1931 à 1933 (à droite, indication schématique des relations T.P.L.M. existant en 1933).

Progrès réalisés. — A côté des économies, l'année 1933 a vu s'accomplir ou se confirmer, dans nos Services, de nombreux progrès tendant à adapter notre instrument de transport aux besoins d'une clientèle dont les exigences ont grandi et les ressources diminuées... C'est dire combien il a fallu calculer, l'argent n'ayant pas précisément afflué dans les caisses.

Tout d'abord, et bien que nous soyons résolument entrés dans la voie des réductions de tarifs, nous avons offert à la clientèle des transports plus rapides, tant pour les trains de voyageurs — dont les vitesses ont été relevées — que pour les trains de marchandises, qui permettent maintenant des acheminements auxquels personne n'eût osé songer au temps de la prospérité et dont les commodités impressionnent favorablement ceux qui hier encore nous critiquaient.

Le Réseau ne s'est pas borné à cette politique d'accélération. Il a poursuivi celle du porte-à-porte et 1933 a vu, dans ce domaine, se développer nos services dits « de domicile » et notamment « de domicile rural », dotant de toutes les facilités d'une gare de nombreuses localités éloignées de nos lignes.

Nous n'avons cessé également d'étudier des commentements d'application de notre programme d'assouplis-

1933

"démarrage" de nos autorails :

258 427 km

parcours

S. O. M. U. A.



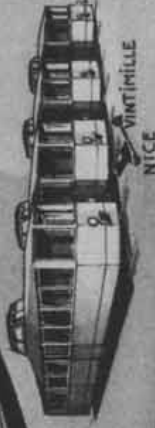
Renault



Entreprises
Charentaises



Cie de Construction
St-Denis



Acieries du Nord



Fig. 5.

sement des méthodes d'exploitation et nous avons enfin pu entrevoir d'intéressantes perspectives d'avenir, avec cette loi du 8 juillet 1933 qui a fixé les bases d'un nouveau régime du rail (1). Ce nouveau régime, nous l'attendions et le préparions en continuant nos expériences de remplacement du train par l'automobile sur certaines relations (fig. 4) et en commençant nos premiers essais d'exploitation par autorails (fig. 5).

Dans l'un et l'autre domaine, les résultats obtenus en 1933 sont encourageants. Pour les autorails notamment, si les résultats ont été quelque peu incertains du point de vue technique, le succès, du point de vue commercial, a été complet. Il ne s'agit plus aujourd'hui que de profiter des nombreuses expériences de 1933 pour étudier la construction de séries des meilleurs types, condition indispensable pour réaliser, avec un entretien facile, de substantielles économies d'exploitation.

Faut-il citer d'autres progrès réalisés en 1933 ? C'est, par exemple, au Matériel, la réorganisation du service de l'entretien, génératrice d'économies ainsi que de rendement meilleur, de la part d'un matériel que l'augmentation des vitesses oblige à surveiller toujours plus attentivement. C'est aussi, en liaison avec l'Exploitation, l'étude et l'expérimentation des formules modernes de nature à contenter la clientèle : containers, wagons rail-route, etc... Malgré la faiblesse des crédits, mais grâce à des économies fort judicieusement étudiées, le Service de la Voie parvient à renouveler 554 km de voie (contre 200 seulement en 1932) et 456 km de ballast (contre 408). Par ailleurs, soucieuse de se prêter à l'accélération des transports sans sacrifier sa sécurité, la Voie poursuit son équipement moderne : elle pose son nouveau rail de 62 kg, continue à améliorer son tracé — en corrigeant les courbes et en supprimant certains points singuliers — ; elle donne de nouvelles autorisations de circu-

lation des machines lourdes ; elle perfectionne enfin son organisation de gardiennage, soit en supprimant certains P.N. très fréquentés, soit en développant les dispositifs d'avertissement à distance de l'approche des trains, l'emploi des barrières oscillantes et les moyens de signalisation pour les usagers de la route.

Les dépenses fixes, non susceptibles d'allègement. — Malheureusement tous nos remarquables efforts n'apparaissent pas aux yeux du profane, qui ne verra qu'une chose : l'importance du déficit et conclura de façon peu flatteuse sur notre gestion.

C'est que nous avons succombé en 1933 sous le poids de charges financières non réduites : d'une part, les charges correspondant à nos emprunts pour l'équipement du Réseau en moyens plus puissants (et insuffisamment utilisés maintenant) ; d'autre part, la masse de nos salaires, demeurés aux taux fixés en 1930, exercice à peine effleuré par la crise et dont les recettes d'exploitation dépassaient encore de plus de 1 100 millions celles de 1933 !

Nous avons bien continué à remiser, sans entretien, du matériel roulant, nous avons bien fermé certains triages, certaines installations de la traction, certains chantiers... Il n'en fallait pas moins rémunérer le capital de tout cet outillage qui chômait, avec le produit de l'outillage qui travaillait — et mal, en raison de la crise.

Quant aux dépenses de personnel, si elles ont été quelque peu comprimées du fait des mises à la retraite et de l'arrêt du recrutement, elles n'en ont pas moins continué à peser trop lourdement sur notre budget (fig. 6) puisqu'il n'a été procédé en 1933 à aucun réajustement des salaires.

Laissons à chacun le soin de commenter cette situation.

LES RÉSULTATS FINANCIERS

La figure 7 présente nos résultats financiers généraux de 1933 à la même échelle que ceux de l'année précédente (1) et le lecteur pourra utilement comparer les deux exercices. Disons tout de suite qu'ils ne verront pas grand changement à la situation, déjà si angoissante, de 1932...

Les recettes. — En recul de 139 millions sur celles de 1932 (soit de plus de 4%) les recettes d'exploitation ont présenté les variations suivantes pour chaque trafic :

Voyageurs	+ 1 million (+ 0,2%)
Marchandises G.V.	— 17 millions (— 3,1%)
Marchandises P.V.	— 127 millions (— 6,4%)

(Les recettes diverses sont en augmentation de 4 millions.)

Pour les voyageurs, il convient de rappeler que l'abaissement du taux de l'impôt, appliqué au 1^{er} novembre 1933, a fait récupérer au Réseau 18 millions de recettes. C'est ce qui explique que notre recette-voyageurs se présente en légère augmentation alors que le trafic correspondant a baissé de 1,73%.

C'est sur les marchandises, surtout en P.V., que les recettes ont le plus diminué. On ne peut s'en étonner après avoir vu plus haut quelles fortes régressions de trafic enregistreraient des postes comme l'Agriculture et la Construction.

Les dépenses. — Les dépenses ont été ramenées à 3 milliards 261 millions (diminution de 128 millions sur 1932) grâce à des économies réalisées dans tous les Services.

Dans cette compression de 128 millions, les économies de personnel interviennent pour 86 millions (soit pour 67%) et celles des frais de combustibles pour 19 millions (soit pour 15%).

Le montant des indemnités pour pertes, retards et avaries a diminué de 5% et s'est élevé en 1933 à 20 millions (contre 21 en 1932).

(1) Nous ne reviendrons pas sur cette loi, dont nous avons donné une analyse dans le Bulletin de novembre 1933, page 150.

(1) Voir n° de mai 1933, page 63.

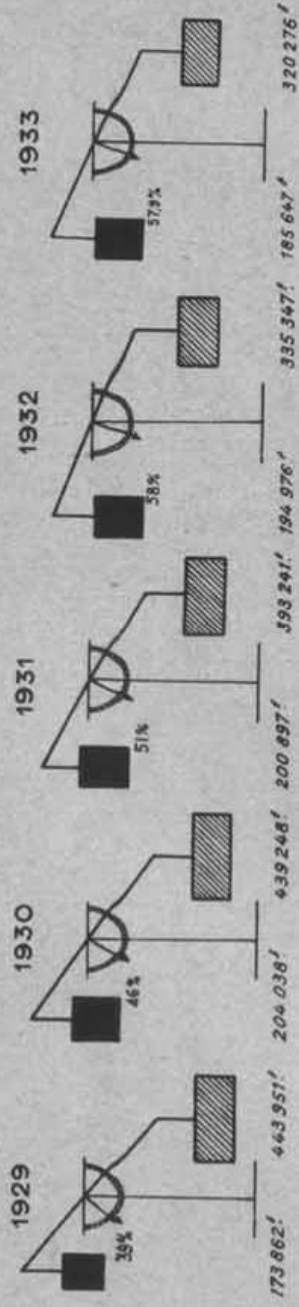


Fig. 6. — Rapport des dépenses de personnel à la recette kilométrique

L'insuffisance. — Après 1932, c'est la seconde fois, depuis 1921, que la somme des dépenses d'exploitation excède celle des recettes et cette insuffisance d'exploitation est même légèrement supérieure à celle de 1932, puisque nous n'avons pu entièrement neutraliser la baisse des recettes (139 millions) avec la somme de nos économies (128 millions).

Cette insuffisance s'élève ainsi à 75 millions (au lieu de 64), somme à laquelle s'ajoute celle des prélèvements (871 millions) pour constituer le déficit global du P.L.M. en 1933 : 946 millions.

N'omettons pas de considérer, en regard de ce déficit, les 693 millions que le P.L.M. a encore rapportés, en 1933, à l'Etat, tant en impôts sur les transports (393 millions) qu'en transports gratuits (300 millions).

Constatons enfin que, le Réseau d'Alsace et de Lorraine mis à part, c'est chez nous que le déficit a le moins progressé en 1933.

La situation n'en doit pas moins être considérée comme très alarmante puisque, avec tous les efforts que nous nous sommes imposés, nous avons pu à peine obtenir la stabilisation du déficit au taux de 1932 !

Sommes-nous donc condamnés à périr au fond de ce gouffre ?

Comment en sortir ?

CONCLUSION

Comment et quand pourrions-nous entrer dans la terre promise... de notre nouvelle formule de prime de gestion (fig. 8) ? Il faut pour cela venir à bout de la crise dans laquelle notre pays continue à se débattre. Et nous n'ignorons pas que dans la lutte à soutenir pour le rétablissement de l'économie bien malade de la France, notre industrie ferroviaire doit jouer un rôle décisif.

Combien il faut regretter à cet égard qu'on ne se soit vraiment soucié de la santé de nos chemins de fer que depuis quelques mois, grâce à cette loi du 8 juillet 1933, sans doute génératrice de substantielles économies, mais qui n'est jamais, comme l'a déclaré notre Ministre d'alors, « que le premier chaînon du long effort qu'exige l'assainissement de la situation des chemins de fer ».

Nous avons pu constater que notre nouveau Gouvernement, qui par ailleurs a d'autres redressements à opérer, avait entendu porter aussi ses efforts vers une solution satisfaisante du problème des chemins de fer.

Nous tous, Agents du P.L.M., sans céder au découragement, nous voudrions nous associer à ces efforts, sachant d'avance qu'ils doivent être couronnés de succès.

Mais des sacrifices s'imposent, que chacun devra raisonnablement accepter, comme cheminot autant que comme Français :

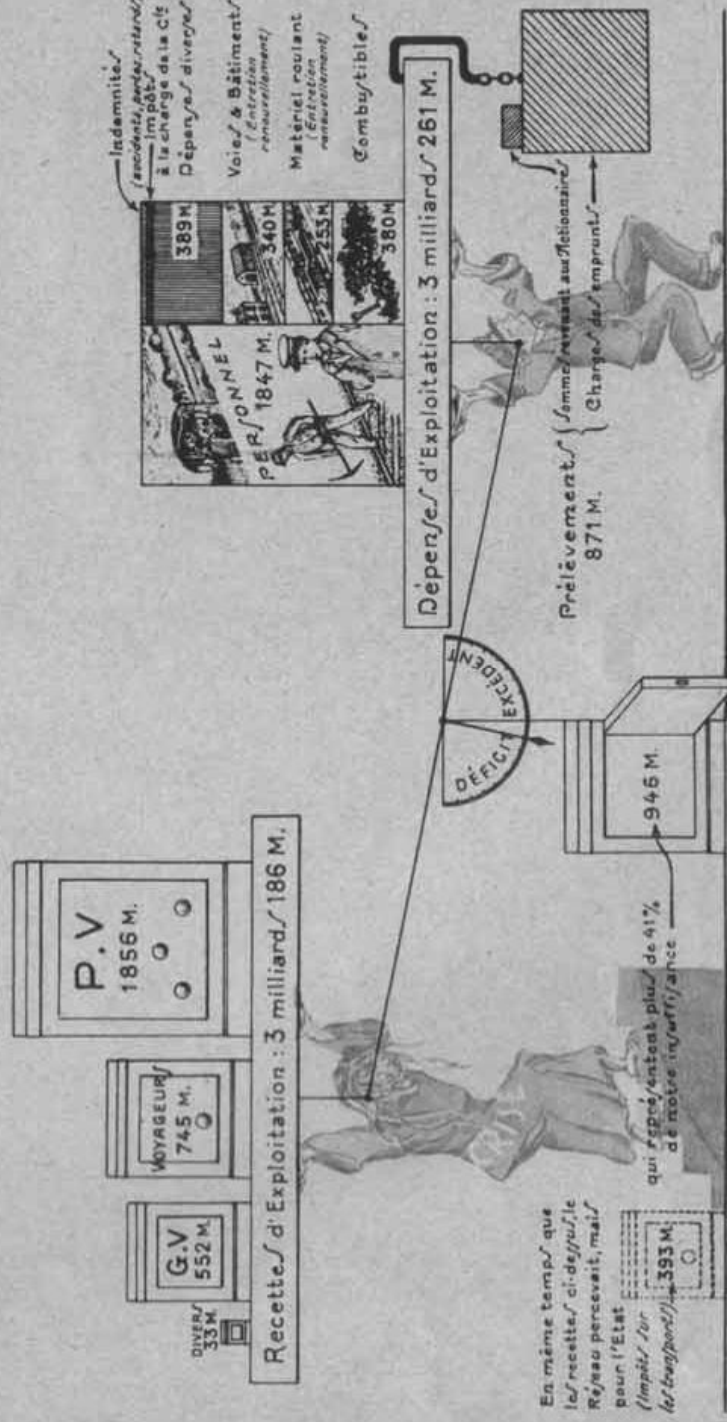


Fig. 7. — Résultats financiers de la Compagnie P.L.M. en 1933.

... Avec tous les efforts que nous nous sommes imposés, nous avons pu à peine obtenir la stabilisation de notre déficit au taux de celui de 1932 !

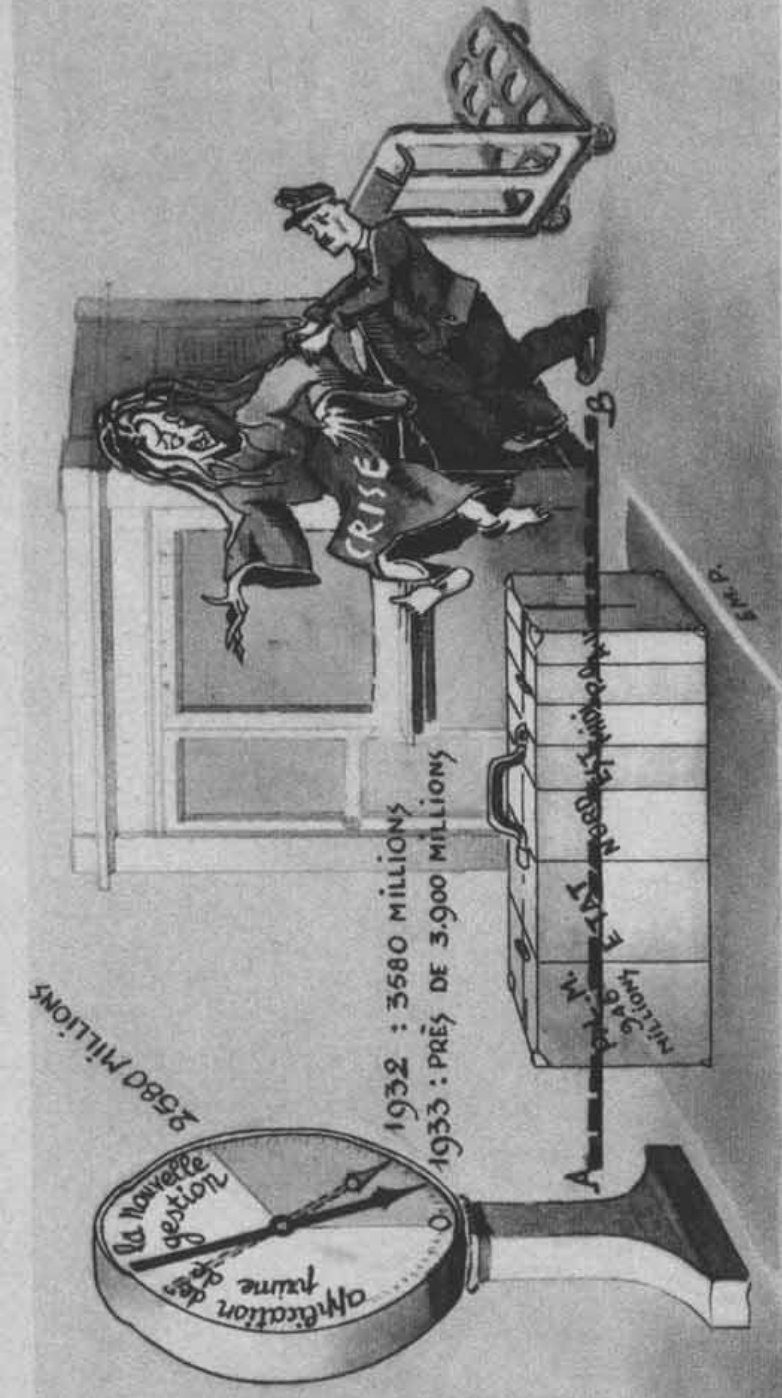


Fig. 8. — La crise et son bagage en 1933 : le déficit de près de 3 900 millions des grands Réseaux.

Avant d'entrer dans la terre promise... de la nouvelle formule de prime de gestion, il faut d'abord que le déficit global des 7 Réseaux retombe à 2 580 millions (soit au niveau A B de la valise).

Pour nous P.L.M., il faut donc que nous réduisions de 271 millions notre déficit actuel (946 millions).

— Comme Français, parce qu'il faut tout de même bien songer que nos sept grands Réseaux ont vu, malgré eux, s'accumuler sur leur gestion trop de milliards de déficit depuis 1930. Comme l'a dit le Président Doumergue, en ouvrant la séance plénière du Conseil National Economique : « Qui mesurera l'incidence des quinze milliards d'emprunts émis depuis quatre ans pour la seule couverture du déficit du Fonds commun, sur le loyer de l'argent, la baisse des titres à revenu fixe, le resserrement du crédit, le sort en définitive de chacune des entreprises » ?

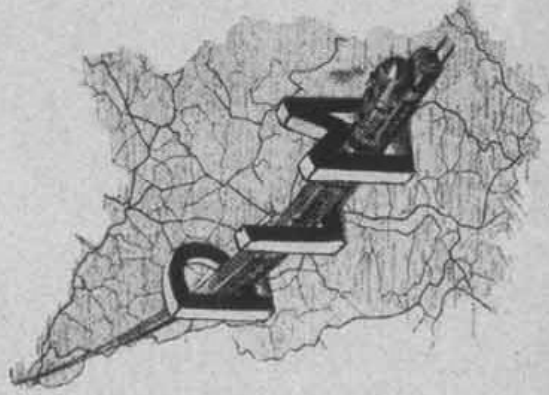
— Comme cheminots aussi, tous accepteront, sans révolte, les sacrifices que d'inévitables nécessités commandent. Nous entendons, n'est-ce pas, garder notre clientèle et pour cela lui offrir des avantages toujours plus grands : bas prix, vitesse, confort, sécurité ? Le Conseil National Economique, dans son plan équitable de coordination des transports, récemment soumis au Gouvernement, n'a-t-il pas eu cette sage conclusion : « Enfin, les chemins de fer devront en tout état de cause, poursuivre une amélioration de

leur outillage technique, des progrès incessants en cette matière étant le meilleur moyen de conserver la faveur de la clientèle » ?

Ce n'est pas sans argent emprunté que nous pourrions accomplir ce programme, particulièrement chargé à l'époque actuelle où tant de solutions nouvelles sont à expérimenter, où tant de transformations coûteuses sont à apporter à nos méthodes d'exploitation.

Nous ne saurions mettre la charrue devant les boeufs. Il faut avant toute chose tendre à la suppression de notre déficit, au retour à une exploitation « payante ». Et force a donc été d'en venir, à notre tour, à l'emploi des grands moyens — les seuls restants — ceux que tous les pays étrangers ont d'ailleurs dû imposer beaucoup plus tôt à leurs services publics : le réajustement des traitements.

C'est à ce prix seul que la France espère maintenant rétablir ses finances et revivre sainement. C'est à ce prix seul également que nos chemins de fer peuvent espérer retrouver quelque prospérité.



Les moyens de maintenance des rails

2



HIER

1



4

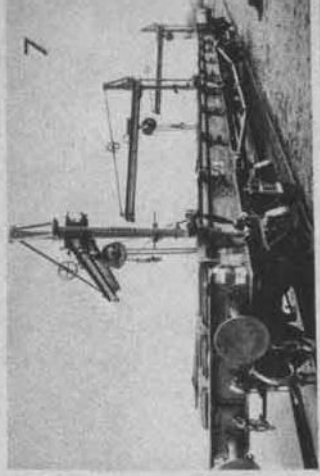


AUJOURD'HUI

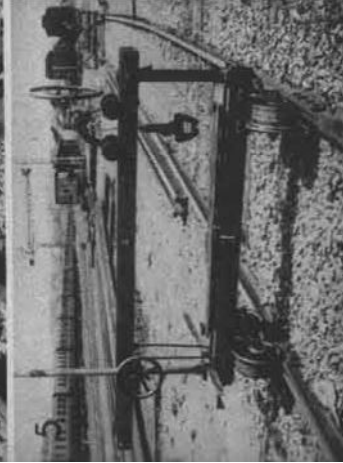
3



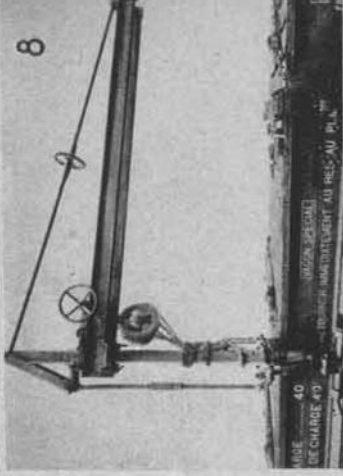
7



5



8



6



9



Notre Compagnie, toujours préoccupée de mettre ses agents à l'abri des accidents, notamment en ce qui concerne les manutentions des rails, a, depuis ces dernières années, modifié très sensiblement, à raison de l'augmentation du poids et de la longueur des rails, tout l'outillage des brigades du Service de la Voie. C'est ainsi que les vagonnets lourds et encombrants, difficiles à dérailler (fig. 1), incommodes pour le chargement des rails de grandelongueur (fig. 2), ont été progressivement remplacés dans les brigades, par des éléments bas à 4 roues montées sur billes, groupés soit par deux (diplorys), soit par trois (triplorys) (fig. 3).

Par suite de la faible hauteur de ces appareils au-dessus de la voie, la manutention des rails est déjà grandement facilitée, mais elle l'est d'autant mieux qu'un grand nombre de diplorys et de triplorys sont dès à présent munis de « leve-rails », organes permettant de saisir les rails au moyen d'agrafes et de les soulever à l'aide de vis sans fin irréversibles, manœuvrées par des volants (fig. 3).

Ces appareils permettent à une équipe de 3 hommes de faire, sans efforts ni risques d'accidents, les manutentions et les transports de rails de 24 m pesant 48 kg au mètre linéaire (fig. 4).

Dans le même ordre d'idées, afin d'éviter aux brigades le bardage des rails en les saisissant directement comme le montre la figure 2, des pinces spéciales, dites pinces porte-rails, très appréciées des agents, permettent de saisir le rail et de rendre plus facile son transport.

Dès à présent un grand nombre de brigades en sont munies, en particulier celles ayant à manutentionner des rails lourds.

En raison de l'introduction sur la voie de rails lourds pesant 62 kg au mètre courant, il a paru nécessaire, pour manutentionner les nouvelles barres de 24 m pesant près de 1.500 kg, de munir les triplorys d'un agencement spécial; cet agencement se compose de 3 portiques démontables, munis chacun d'un treuil à volant et d'une

agrafe-rail (fig. 5), au moyen desquels une équipe de 3 hommes peut faire, sans efforts et en toute sécurité, toutes les manutentions et les transports des rails les plus lourds actuellement en service sur le Réseau (fig. 6).

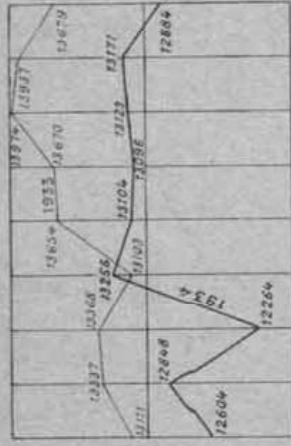
D'autre part, en vue de réaliser, toujours avec 3 agents et dans les mêmes conditions de facilité et de sécurité, le déchargement ou le chargement des barres de 18 et de 24 m de tous types, sur les vagonnets à ranchers du Service de l'Exploitation, il vient d'être expérimenté, avec succès, un agencement de potences entièrement démontables montées par groupes de 3 sur l'une des faces latérales des vagonnets et disposées comme l'indique la figure 7.

Chaque potence, munie d'un chariot roulant sur une

volée et d'un palan portant une agrafe-rail (fig. 8) peut prendre, sur le wagon, deux positions; une position de chargement des rails où la volée est orientée perpendiculairement à la voie et une position de route faisant, avec la précédente, un angle de 45°.

Cette dernière position, qui fait rentrer la potence dans le gabarit des voitures, permet aux vagonnets équipés de leurs potences de se rendre sur le lieu de leur chargement ou de leur déchargement.

Le montage et le démontage des potences pour leur report d'un wagon sur l'autre se fait sans efforts et en toute sécurité, par la même équipe de 3 agents qui assure le chargement et le déchargement des rails (fig. 9). L'élément le plus lourd de ces potences pouvant être manipulé par deux hommes.



5^e Jan. 6^e 7^e 8^e 10^e 11^e 12^e 13^e
 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 25 janvier au 1^{er} avril 1934 (fig. 1) et la moyenne journalière des parcours de notre matériel locomoteur durant chaque décade de février et mars 1934 (fig. 2).

Les minima observés au cours des périodes correspondantes de 1930 avaient été de 16 911 wagons chargés (6^e semaine de 1930) et de 448 585 km (2^e décade de février 1930). Ces minima sont supérieurs de 4.647 wagons et de 67 610 km aux minima actuellement enregistrés.

LE NOUVEAU SERVICE DES TRAINS AU 15 MAI 1934

Voici les principales améliorations que comporte le nouveau service des trains de notre Compagnie, au 1^{er} mai 1934 :

1^o **Etablissement d'une relation de jour en toutes classes entre Paris et le littoral.** — Afin d'établir, pour les voyageurs de toutes classes, une relation rapide de jour entre Paris et la Côte d'Azur, les marches des rapides 25 et 26 (1^{re}, 2^e et 3^e classes) déplacées et notablement accélérées, entre Paris et Marseille, sont prolongées entre Marseille et Vintimille (en remplacement des trains express 121 et 110, supprimés sur ce dernier parcours).

— Départ de Paris à 8 h 15, arrivée à Lyon à 14 h 35, à Marseille à 19 h 50 et à Nice à 23 h 30 ;

— départ de Nice à 7 h 15, de Marseille à 11 h, de Lyon à 15 h 45, arrivée à Paris à 22 h 20.

Comme conséquence de cette mesure :

a) Le train 101 est avancé et accéléré entre Paris (départ à 7 h 28) et Marseille (arrivée à 22 h) où il est limité ; entre Dijon et Marseille, il assure à peu près les mêmes relations que le train 25 actuel et, en particulier, il relève à Lyon la correspondance (avec voiture directe) du train VL (été) de Clermont et Vichy retardé d'environ 25 mn.

Un nouveau train express (N° 125) remplace le train 101 à peu près dans son horaire actuel, d'une part, entre Lyon et Marseille, parcours sur lequel ce dernier train est notablement avancé et, d'autre part, entre Marseille et Vintimille, où le train 101 est supprimé.

b) En sens inverse, le train 12 dont l'horaire actuel est approximativement emprunté par le nouveau train 26, est avancé de 3 h au départ de Marseille (8 h) et de 3 h 20 à l'arrivée à Paris (19 h).

Cette avance du train 12 permet notamment :

— de relier ce train à Lyon par voiture directe 1^{re} et 2^e classes, à l'express d'été LV qui, à cet effet, est retardé de 45 mn entre Lyon et Vichy.

2^o Importantes améliorations à la desserte de la ligne du Bourbonnais.

a) Le train express de jour 1011 (141) est avancé de 20 mn au départ de Paris (7 h 40), de 43 mn à l'arrivée à Saint-Etienne (12 h 52) et de 55 mn à l'arrivée à Clermont-Ferrand (14 h 35) où il est ainsi, en correspondance avec le train 1441 sur Nîmes (arrivée à 23 h 06) relié lui-même, à Arvant, au train 3169-PO sur Aurillac et, à Brioude, au train 3805 sur Saint-Flour et au delà vers Millau.

En outre, le train 1011/141 avancé donne correspondance : — à Nevers, au train 3425 sur Corcy-la-Tour, Le Creusot, Château-Chinon et Bourbon-Lancy ;

— à Saincaize, au train AL sur Bourges et au delà vers la Bretagne ;

— à Saint-Etienne, au train 1031 sur Lyon et au delà.

b) En sens inverse, le train express 1408 est avancé de 20 mn au départ de Nîmes (9 h 20) et de 40 mn à l'arrivée à Clermont (7 h 50) où il est relié au train express 1412/1012, lequel est retardé de 35 mn au départ de Clermont (8 h 05) et de 10 mn à l'arrivée à Paris (14 h 10).

De même, le train temporaire d'été 1405/1406 est avancé de 15 mn au départ de Tarascon (23 h 27) et de 43 mn à l'arrivée à Clermont (7 h 32) où il est également relié au train 1412/1012.

c) Afin d'établir une nouvelle relation de jour entre Paris et Moulins et vice versa, les trains express 1019 et 1020 sont prolongés entre Nevers et Moulins ; en outre, ce dernier train dont l'horaire était trop matinal, sur la première partie de son trajet est retardé de 1 h 35 au départ de Nevers (7 h) et accéléré sur tout son parcours, grâce notamment à la suppression de certains arrêts (arrivée à Paris à 10 h 27).

3^o **Accélération de certains trains rapides et express.** — Incad-

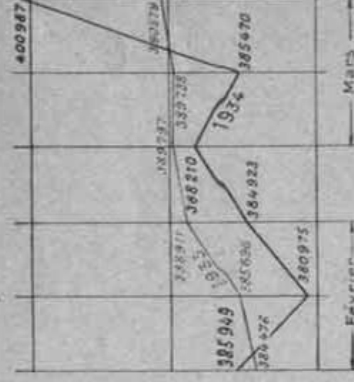


Fig. 2. — Moyenne journalière des parcours du matériel locomoteur.

parfois importants sont réalisés dans la marche des trains rapides et express. Voici les plus importants de ces gains :

Trains	Accélérations	Parcours
L. 41	50 mn	Paris à Vintimille.
5	50 mn	Paris à Vintimille.
35	23 mn	Paris à Lyon.
50	30 mn	Marseille à Paris.
51	35 mn	Paris à Marseille.
102	32 mn	Marseille à Lyon.
103	20 mn	Paris à Dijon.
603	20 mn	Paris à Ambérieu.
613 (Eté)	20 mn	Paris à Bourg.
651	20 mn	Paris à Genève.
PR	35 mn	Paris à Modane.
1003	50 mn	Paris à Vichy.
1004	43 mn	Paris à Clermont.
1009/1409	28 mn	Clermont à Paris.
1414	15 mn	Vichy à Paris.
VE (Eté)	21 mn	Paris à Saint-Etienne.
	30 mn	Paris à Clermont-Ferrand.
	30 mn	Langeac à Nevers.
	30 mn	Vichy à Is-sur-Tille.

Nous ne citons ici que les principaux gains. Pour être complet, il faudrait en citer bien d'autres (aux trains 14/608, 36/571, 512/514, 521, 559, 653, 654, 658, 1410/1010, 1014, etc...).

4^o Autres modifications de trains.

a) Une importante amélioration est apportée à la relation rapide de nuit (toutes classes) entre Paris et la région d'Evian-les-Bains, grâce à la mise en correspondance immédiate à Beilegardé du rapide de nuit 621/661, légèrement avancé, avec le train omnibus 2063 arrivant à Evian à 8 h 01, c'est-à-dire 1 h 48 plus tôt que le train 2063 qui assure actuellement cette correspondance.

b) En vue de lutter contre la concurrence des services aériens entre Londres et Paris, le train PR (Rome-Express) est mis en correspondance pendant la saison d'été avec le service partant de Londres à 14 h (au lieu de 11 h), A. cet effet, il est retardé de 1 h 20 au départ de Paris (22 h), de 45 mn à l'arrivée à Modane et de 40 mn à l'arrivée à Rome (19 h 50).

c) Afin d'établir une nouvelle relation rapide de l'Espagne, du Roussillon et du Languedoc sur la Vallée du Rhône, Lyon et au delà vers Paris, le train 212 « Avignon-Lyon » qui est relié à Lyon au rapide 36 sur Paris, est accéléré et voit son point de départ reporté à Tarascon, où il relève la correspondance du rapide 181/1514 de Bordeaux, relié lui-même à Narbonne au train 204 MZA/812-Midi de Barcelone et Perpignan.

d) Les relations de nuit entre l'Est et le Midi de la France sont sensiblement améliorées grâce à la mise en correspondance à Dijon (par voitures directes) du train express A-7-Est/1610-P.L.M. de Metz et Nancy accéléré et avancé à cet effet, avec le train express 105 (dédoublément du 109) sur Lyon, relié lui-même à cette dernière gare au train rapide 733 sur Marseille et au delà.

e) Le train rapide 652 de Genève est mis en correspondance à Bourg avec le train 734/735 sur Besançon et Strasbourg retardé à cet effet, ce qui établit une nouvelle relation rapide de nuit des directions de Genève, Evian, Divonne, Chamoni, Annecy, Aix-les-Bains avec l'Alsace.

f) La relation de jour (en été) de Vichy sur le Languedoc et Marseille (par les Cévennes) est notablement améliorée grâce à la mise en correspondance à Clermont du train express CB avec le train 1425 retardé de 25 mn au départ de Clermont (8 h 25), accéléré et prolongé de Langeac à Nîmes, où il est relié au train 1508/1509 sur Marseille.

Aloutons, pour clore cet exposé, que le service de nos trains au 15 mai 1934 prévoit, sous certaines conditions, deux autres innovations intéressantes, sur lesquelles le *Bulletin* reviendra d'ailleurs bientôt plus longuement :

1^o entre Paris et Lyon ainsi qu'entre Paris-Vichy et Clermont-Ferrand, doivent être créées des relations « ultra-rapides » de jour — pour les voyageurs de 1^{re} classe —, grâce à la mise en service d'autorails « Bugatti », qui circuleront par couplages (une motrice et une remorque) pouvant transporter confortablement 14 voyageurs ;

2^o entre Lyon et Dijon est créée dans chaque sens une nouvelle relation (toutes classes) dans le milieu de la journée, grâce à l'utilisation d'un autorail Renault de grande capacité. Cet autorail doit être incessamment livré. Disons que cette nouvelle relation, qui dessert également Chagny, Chalons-sur-Saône et Mâcon, est prévue par trains à vapeur ultra-légers pour le cas où il y aurait un retard dans la livraison de l'autorail.

A PROPOS DE L'OUVERTURE DE LA GARE DE MARSEILLE-CANET

Le 1^{er} avril dernier, a été ouverte au trafic une nouvelle gare, Marseille-Canet, située à proximité de Marseille-Arenc dont elle constitue une annexe.

Dans la situation réalisée, ce nouvel organisme assurera la desserte des embranchements particuliers, reliés à deux voies mères, qui enveloppent le vaste terre-plein où des faisceaux de triage ou d'entrepôt et de larges cours de débords seront aménagés au cours des étapes ultérieures.

Dès maintenant les marchandises pourront être reçues directement en wagons sur les embranchements particuliers d'usines ou entrepôts divers : huileries, savonneries, usines à gaz, raffineries de sucre, magasins centraux d'établissements à succursales multiples, entrepôts de fers, etc...

Dans l'avenir, la gare de Marseille-Arenc, dont les installations ne sont pas extensibles, pourra être soulagée par le report à Marseille-Canet du trafic correspondant à certaines catégories de marchandises reçues ou expédiées en débords. La situation de la nouvelle gare, au centre d'un quartier industriel, est très favorable à cet égard.

Marseille-Canet vient ainsi très heureusement compléter l'ensemble des gares qui desservent Marseille (800 000 habitants) et son port :

Marseille-Saint-Charles : gare principale à voyageurs, ouverte également aux marchandises en grande vitesse.

Cette gare verra, dans l'avenir, ses moyens d'action très sérieusement améliorés par la suppression du tronçon commun à la ligne Paris-Lyon-Vintimille et à la ligne Marseille-Vintimille et par l'augmentation du nombre des voies à trottoir.

Cette dernière amélioration sera rendue possible grâce au report de la Messagerie sur un point affecté actuellement aux opérations P.V., qui seront concentrées à Marseille-Abeilles.

Marseille-Abeilles : gare contiguë à Marseille-Saint-Charles où s'effectuent les opérations P.V. ; son trafic est constitué surtout par les marchandises de détail intéressant les Etablissements du centre de la ville.

Marseille-Blancarde : gare à voyageurs desservant un quartier de la ville et constituant, en même temps, une gare de relais pour les trains qui, empruntant le raccordement des Chartroux, évitent Marseille-Saint-Charles.

Marseille-Prado : dessert, pour la G.V. et la P.V., les quartiers industriels de la Capelle et du Rouet ; huileries, minoteries, fonderies, etc...

Marseille Vieux-Port : dont le principal trafic est constitué par les vins d'Algérie en wagons réservoirs.

Marseille-Arenc : une des plus grandes gares de petite vitesse du Réseau ; par ses annexes de « Joliette-Docks » et « Voies des Quais » elle dessert les différents bassins du port ; elle assure le transit avec les Compagnies maritimes tout en étant gara locale pour les industriels de toute la zone Nord de l'agglomération marseillaise. En outre, gare de voyageurs de ou pour l'outremer, ses trains vont, sur les môles, s'allonger le long des paquebots desservant l'Algérie (Compagnie Générale Transatlantique) ; le Maroc (Compagnie Paquet) ; le proche et l'Extrême-Orient (Messageries Maritimes) ; l'Inde et l'Australie (Compagnie Péninsulaire et Orientale) ; l'Insulinde (Rotterdam Lloyd). Enfin, c'est encore à Marseille-Arenc que se déversent les primeurs de l'Afrique du Nord qui en font ainsi un des gros centres d'expéditions de légumes et de fruits.

OUVERTURE D'UNE NOUVELLE GARE SUR LE RÉSEAU, AUX NEYROLLES

La ligne de Bourg à Bellegarde remonte, à partir de la gare de la Cluse, une vallée étroite dominée par des falaises calcaires surplombant des talus d'éboulis. Elle s'éclaire ainsi, d'une manière presque continue, par une rampe moyennée de 20 mm par mètre depuis Nantua (altitude 479 m) jusqu'au col de Sylans, à la cote 587,25 m.

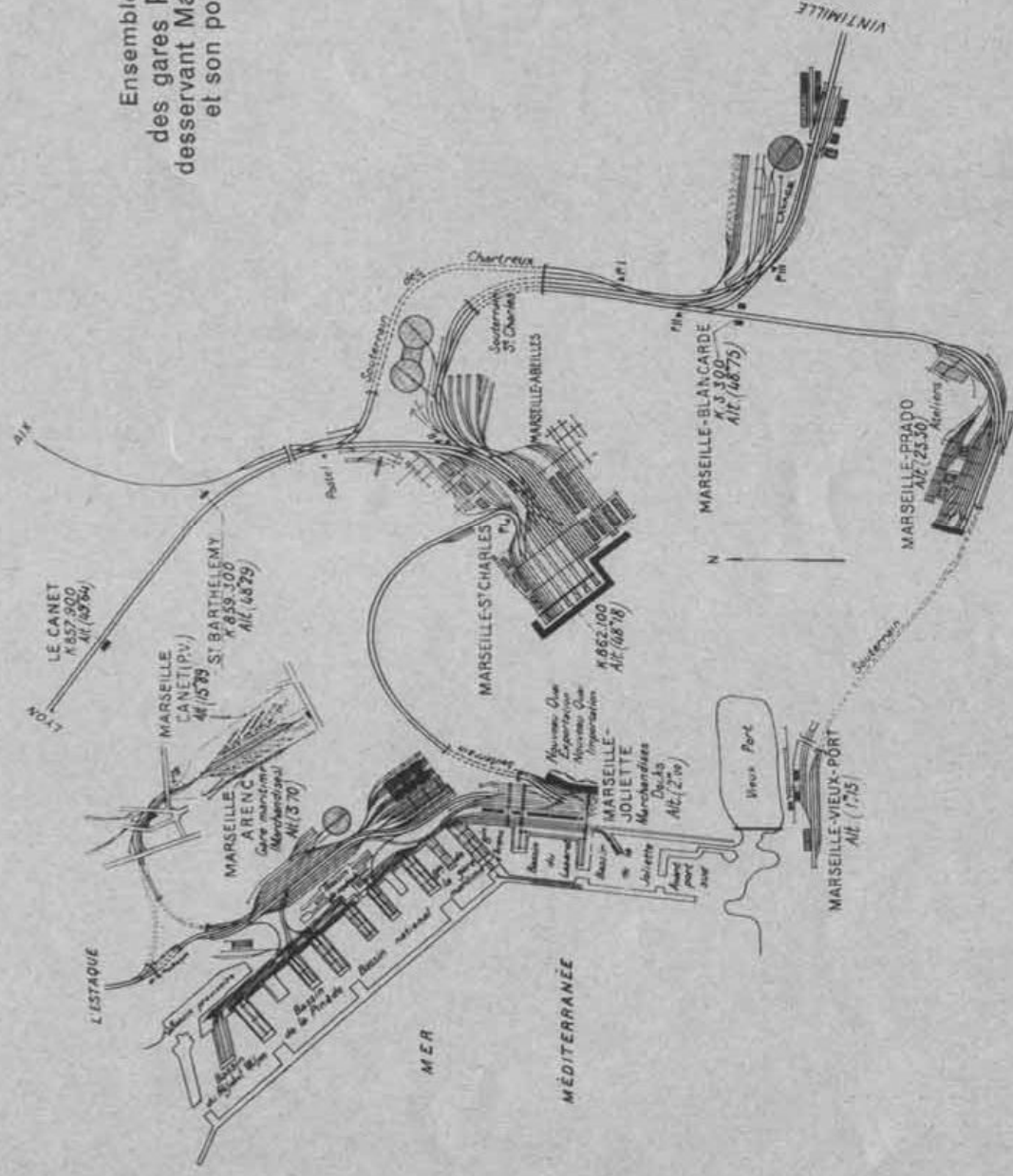
De Nantua à Charix-Lalleyriat, soit sur une distance de 9 km, la ligne, construite en 1881, ne présente ni station ni gare.

A la suite du développement relativement récent de l'Industrie des bois dans cette région, la commune des Neyrolles a demandé en 1928, à la Compagnie, la construction sur son territoire d'une gare ouverte aux services de grande et de petite vitesse, en offrant de prendre à sa charge toute la dépense.

La Compagnie, qui avait précisément à réaliser une rectification de tracé sur le territoire de la commune des Neyrolles, afin d'éloigner la voie d'une zone d'éboulis dangereux, établit donc un projet commun, offrant les caractéristiques suivantes :

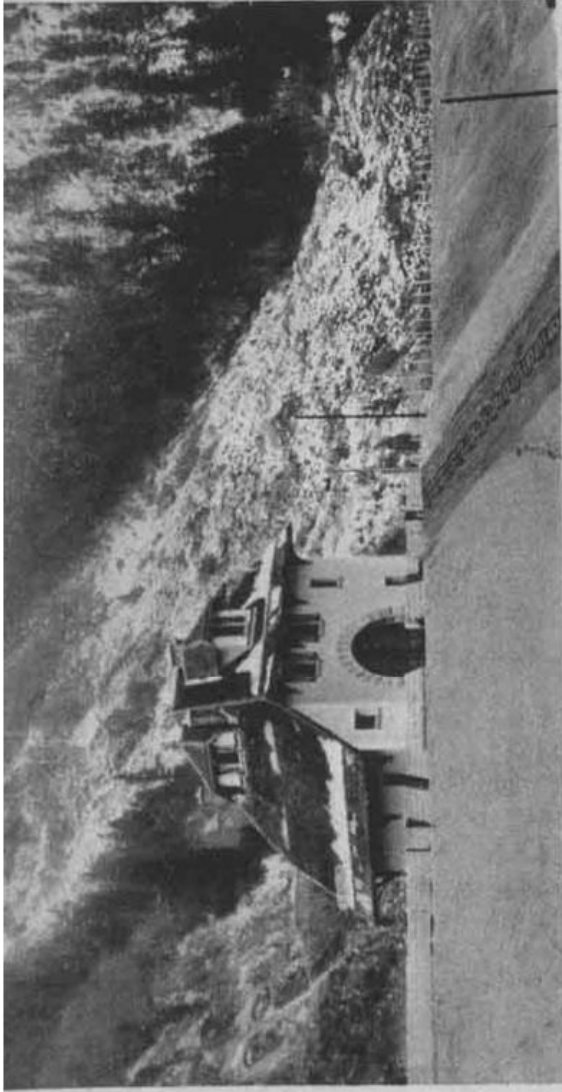
Par suite de la rampe importante de la ligne (22 mm), la gare des voyageurs n'aurait pu être établie en palier sans dépenses considérables ; on a donc été conduit à admettre pour la voie principale une rampe de 14 mm par mètre à la traversée de la gare, ce qui constitue une situation exceptionnelle.

La gare des marchandises établie en palier du côté impair et



Ensemble
des gares PLM
desservant Marseille
et son port.

Ci-contre,
la nouvelle gare des Neyrolles
et, à côté,
vue générale des Neyrolles.



desservie dans les deux sens, est soudée sur la voie principale côté La Cluse; elle présente au droit du bâtiment des voyageurs une dénivellation de 11 m avec la plate-forme de la voie principale; d'autre part, comme les mouvements de desserte et les départs des trains impairs de marchandises auraient été extrêmement difficiles s'ils avaient dû s'effectuer sur la rampe de la voie principale, on a complété les installations de la gare des marchandises par une voie de tiroir en palier de 275 m de longueur établie du côté pair.

En ce qui concerne les bâtiments, un soin tout particulier a été apporté à l'étude et à l'exécution du bâtiment des voyageurs qui a été traité dans un style sobre et rustique s'harmonisant bien avec le site avoisinant. Ses dispositions sont d'ailleurs mises en valeur par sa situation même à la crête du remblai, d'où il domine l'agglomération des Neyrolles.

La gare ayant été établie, à la demande de la commune, au voisinage de l'agglomération, la majeure partie des installations et le nouveau tracé de la ligne nécessiteront des remblais importants (200.000 m³ environ).

Les travaux, commencés en 1930, sont actuellement terminés et la mise en service de la gare a eu lieu le 1^{er} mars dernier.



LE VAGON-ÉCOLE DU SERVICE ÉLECTRIQUE

Afin de faciliter et de perfectionner l'instruction professionnelle du personnel chargé des installations de block-system, de contrôle et d'enclenchements électriques des signaux et des aiguilles, notre Service Électrique dispose d'un wagon-école qui permet à des Agents instructeurs de faire des conférences et des démonstrations pratiques sur le réglage et l'entretien des appareils, ainsi que des commentaires détaillés sur les instructions du service.

Le wagon-école est un ancien wagon-poste désaffecté, de 18 m de longueur.

Le wagon a deux portes d'accès à chaque extrémité, se développant sur une plate-forme dont l'espace libre a été utilisé pour installer : vestiaire, lavabos, armoires à documents, batteries de piles, appareils de démonstration, extincteurs d'incendie et accessoires divers.

Des tables et des bancs sont disposés pour permettre à 20 auditeurs de prendre des notes assis face à un tableau noir fixé sur l'un des fonds du wagon.

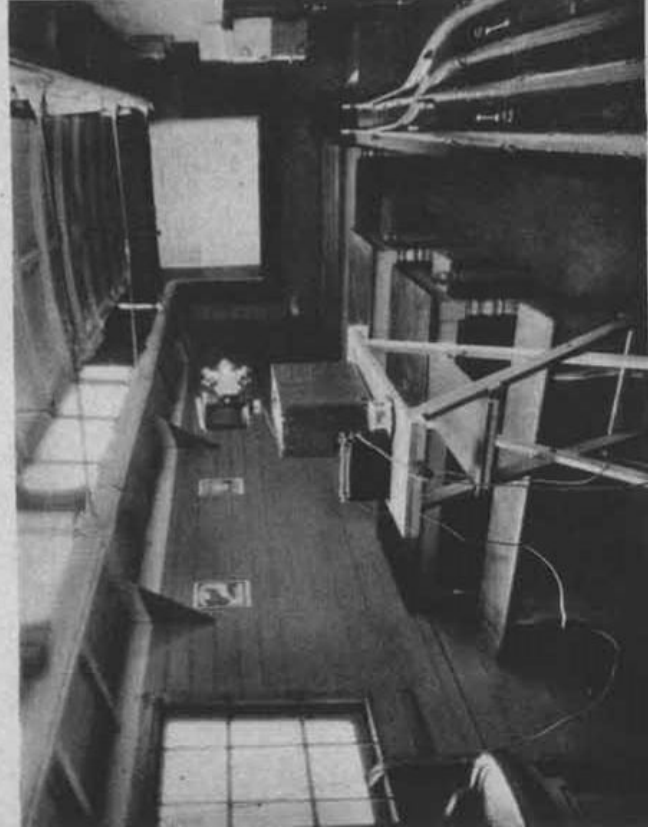
L'agencement primitif d'une face latérale du wagon-poste a été remplacé par des tables et panneaux sur lesquels sont installés un chemin de fer miniature avec voies principales, aiguilles, voies accessoires, etc... équipé avec block avec circuits de voie, pédale d'aiguille par petite section isolée, section de manœuvre, zone d'occupation, crocodiles, contrôle impératif d'aiguilles, etc... Ces installations sont la reproduction d'installations existant sur le terrain; un wagonnet lesté circule sur les voies et fait fonctionner tous les appareils; le schéma théorique de l'installation de démonstration réalisée est fixé au-dessus des appareils.

Les schémas des autres installations électriques, faisant l'objet d'un exposé du professeur, sont projetés sur un écran qui peut être fixé sur le tableau noir.

Les commutateurs et appareils d'enclenchement sont fixés sur des ferrures articulées ou des chariots qui permettent de les déplacer pour les mettre à la portée des auditeurs.

L'ancien aménagement du wagon-poste a été conservé sur l'autre face latérale. Les tiroirs ont été munis de ferrures à cales spéciales pour assurer la stabilité des appareils et accessoires qui y sont emmagasinés pendant les déplacements du wagon. La banquette sur laquelle reposent les casiers est réservée aux démonstrations pratiques qui sont faites simultanément à des groupes de 5 auditeurs.

Enfin, le wagon-école présente des affiches indiquant : les premiers soins à donner aux électrocités; les précautions à prendre pour éviter les accidents du travail.



Deux aspects de l'intérieur de notre wagon-école du Service Électrique.

(Cliché Ehrer, Bellegarde)

GRUE ÉLECTRIQUE TOURNANTE AUTOMOTRICE AVEC ÉLECTRO-AIMANT DE LEVAGE

L'article paru dans le Bulletin P.L.M. de janvier 1933, sous la signature de M. Arnoux, ingénieur, Chef de la division des Magasins, a montré les quelques 65 000 sortes d'articles dont se composent les approvisionnements de notre Réseau.

Cet article évoquait notamment, à propos de l'outillage, le rôle de la grue à électro-aimant en service au Magasin de Villeneuve-Prairie. Notre Compagnie ne s'est pas arrêtée là, et poursuivant ses efforts de modernisation de l'outillage afin de rendre le travail plus facile au personnel, elle a récemment doté le Magasin Général de Lyon d'une grue électrique qui présente quelques particularités intéressantes.

La flèche de cette grue peut tourner dans toutes les directions, sa portée est variable selon l'inclinaison que le mécanisme permet de lui donner automatiquement. L'appareil est automoteur et peut circuler sur les différentes voies du Magasin Général; tous les mouvements sont commandés électriquement par 4 moteurs servant respectivement: à l'orientation de la flèche, à la translation, au relevage de la flèche et au levage de la charge.

De plus, cette grue, étudiée surtout en vue du chargement des vieilles matières, est dotée d'un électro-aimant de levage permettant une manutention rapide et commode de toutes matières ferreuses. De cette façon elle évite, pour celles-ci, le chargement à bras d'homme, pénible et fastidieux.

Les figures ci-dessous montrent quelques exemples d'utilisation de cette grue.

UNE NOUVELLE LIGNE VA ÊTRE INAUGURÉE AU MAROC

Dans l'article qu'écrivait pour le Bulletin P.L.M. de janvier 1931 (1) M. Ardoin, aujourd'hui Directeur des Chemins de fer Algériens, on lisait à propos des lignes à l'étude ou en construction au Maroc: « celle d'Oujda à Fès, malgré la présence de nombreux et difficiles travaux d'art, sera livrée à l'exploitation en moins de cinq ans ».

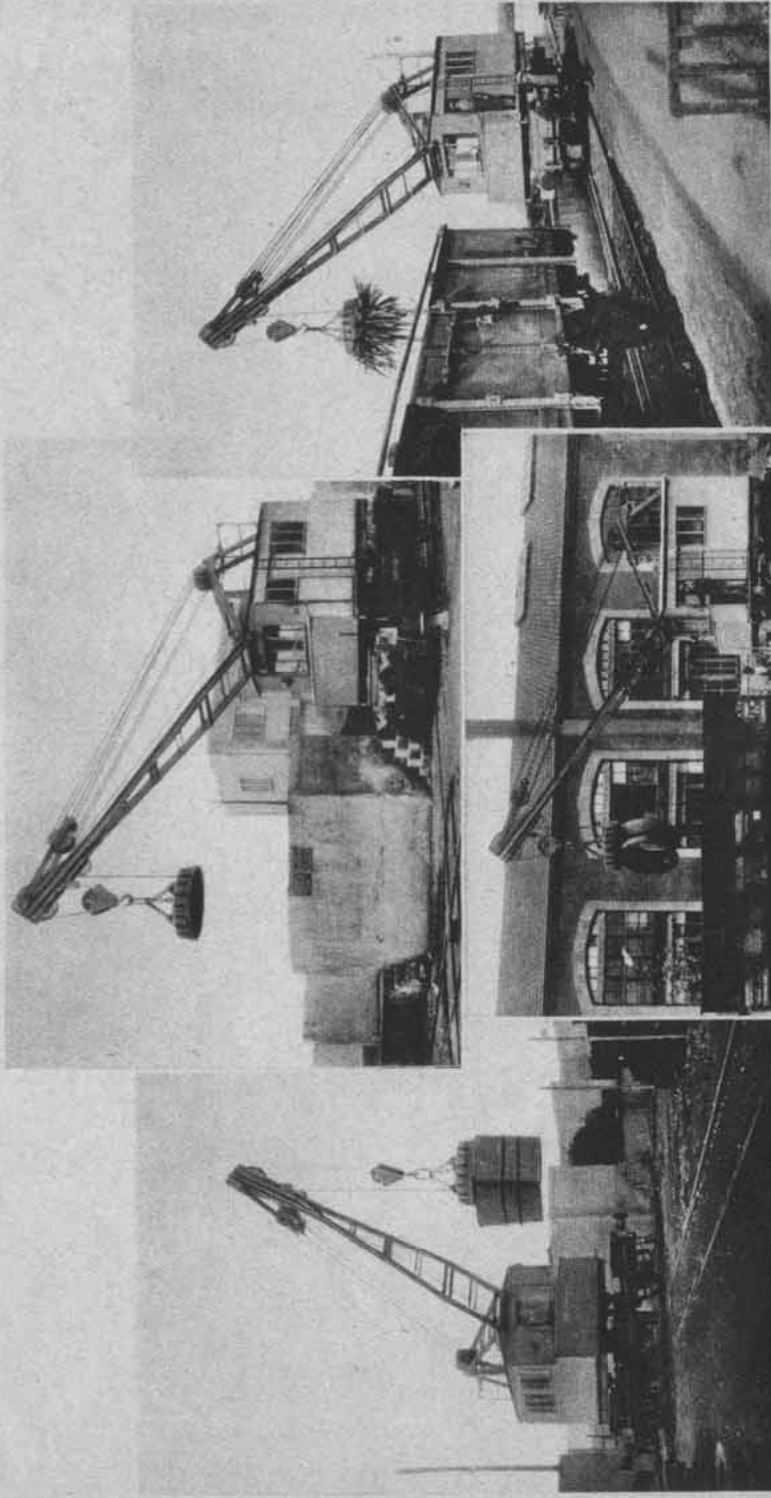
Cette promesse aura été bien tenue, puisque le dernier tronçon (Fès-Taza) de cette ligne va être inauguré officiellement au cours de la 2^e quinzaine de ce mois. Déjà, notre Résident général au Maroc, M. Ponsot, a pu, au commencement d'avril, effectuer un premier parcours sur cette nouvelle ligne.

Il s'agit là d'une question qui intéresse les lecteurs du Bulletin, étant donné que la Compagnie des Chemins de fer du Maroc est constituée, comme chacun sait, par un groupe comprenant notre Réseau, celui du P.O., la Compagnie Générale du Maroc et la Compagnie Marocaine.

Voici une description succincte de la ligne de Fès à la frontière algérienne (Oujda):

Partie occidentale du tracé. — Le tracé part de la gare du Tanger-Fès, à Fès, exploitée en gare commune; il contourne la ville par le

(1) Page 5: Le Maroc et les Chemins de Fer Marocains, par M. Ardoin, Directeur de l'Exploitation de la Compagnie des Chemins de fer du Maroc.



Quelques exemples
d'utilisation de la
nouvelle grue

automotrice avec
électro-aimant, mise
en service à Lyon.

Sud et rejoint par deux souterrains de 1403 m et 1354 m, l'extrémité Est de la capitale indigène à Bab-Frouh.

124 m et 105 m, traverse le fleuve près de la station de Sidi-Harazem (217 m) sur le pont de Messoura (3 arches surbaissées de 35 m, 30 m, 30 m); il suit un instant la rive droite du fleuve, puis, par une boucle étroite en souterrain s'élève sur les flancs de la vallée, pénètre dans un deuxième souterrain, à la sortie duquel il franchit à Ain-Sbit (417 m) la ligne de partage des eaux entre le Sebou et son affluent l'Innaouen.

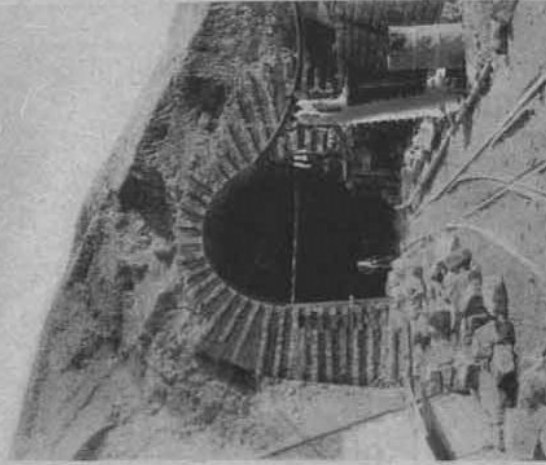
Descendant sur l'innaouen (206 m) il recoupe successivement trois de ses affluents de gauche, dont l'Oued Bou-Heilou sur un viaduc en maçonnerie comportant une arche centrale de 30 m. Ce viaduc est le plus grand ouvrage en maçonnerie de la ligne. Il passe ensuite sur la rive droite sur un pont à tablier métallique de 3 travées, d'une ouverture de 100 m et traverse deux affluents de droite.

Une série de souterrains : Sidi-Bou-Bekir 180 m, Beni-Mgarr 1250 m, Touhar 2582 m, Moulay-Faïb 770 m, amènent la ligne jusqu'à la ville de Taza (kilomètre 120).

De Taza la ligne continue à s'élever, et, après avoir franchi le souterrain du Bou-Ladleraf et cinq ponts métalliques atteint à Redjem-Zaza (554 m) la ligne de falte qui sépare le Maroc occidental du versant méditerranéen.

Sur ce parcours long de 140 kilomètres, on ne compte pas moins de 11 souterrains dont la longueur totalisée est 11 505 m, 10 grands ouvrages : viaducs et ponts à tablier métallique de grande ouverture, 5 ponts de moindre importance.

Partie orientale du tracé. — Sur cette partie, le tracé, beaucoup plus facile, se développe dans une région aride au relief peu accentué. La voie descend vers la Moulouya, suit d'abord un de ses affluents, l'Oued Mesloula, atteint le centre de Guercof, d'où se détache l'embranchement à voie de 60 cm, qui remonte la vallée de la Moulouya



Sur la nouvelle ligne Fès-Oujda.

Ci-contre : entrée côté Fès du souterrain du Scorpion.

Ci-dessous : le viaduc sur le Bou-Heilou.

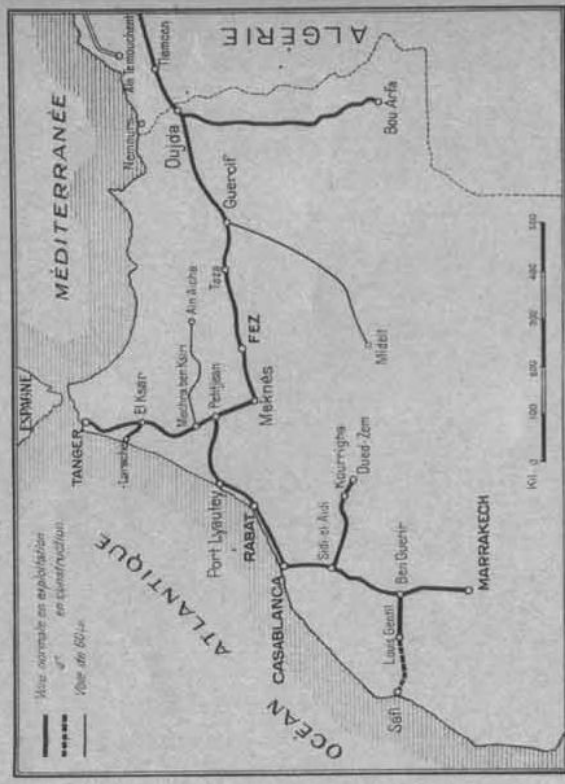
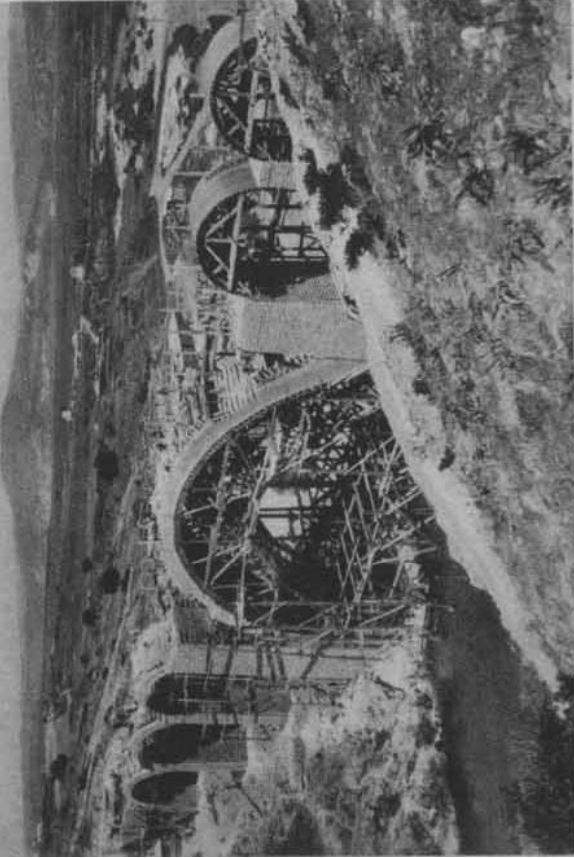


Schéma du réseau à voie normale du Maroc.

Jusqu'à Midelt. Elle traverse le fleuve à 361 m d'altitude sur un pont à tablier métallique de 124 m d'ouverture totale.

Elle remonte ensuite jusqu'à Naima, point culminant (555 m) après avoir recoupé de nombreux affluents de la Moulouya, séparés par des lignes de falte peu accentuées; le plus important d'entre eux, l'Oued Za, est traversé près de Taurirt sur un pont à tablier métallique à 3 travées de 90 m d'ouverture totale.

De Naima, la voie redescend, fait sa jonction à Beni-Oukli avec la ligne de Bou-Arfa (Chemin de fer du Maroc oriental) et atteint Oujda (543 m) après avoir traversé l'Oued Nachef, sur la rive duquel est établie la nouvelle gare commune au Réseau du P.L.M., Algérien et à celui des Chemins de fer du Maroc.

Malgré le nombre et l'importance des ouvrages sur cette ligne de plus de 350 kilomètres et en dépit des difficultés rencontrées dans leur exécution, les travaux, commencés en août 1929, furent poussés avec une telle activité qu'ils permirent de faire passer le premier train, entre Fès et l'Algérie, avant la fin de 1933.

Le profil présente une série de dents de scie avec déclivité maximum de 15 mm; le rayon de courbure minimum est de 300 m.

Grâce à l'ouverture du dernier tronçon Fès-Taza (120 km) de la ligne ci-dessus décrite, nous disposons maintenant d'une liaison Maroc-Algérie-Tunis, à voie normale, sans aucune solution de continuité entre Tunis et Marrakech.

LE P.L.M. AUX JOURNÉES D'ÉTUDES SUR LA SÉCURITÉ, A LA FOIRE DE LYON 1934

Les trois journées d'études consacrées à la sécurité ont constitué, cette année, l'une des plus intéressantes manifestations de la Foire de Lyon.

Le but de ces journées, qui ont fait appel à la collaboration des personnalités scientifiques et techniques les plus autorisées en matière de prévention des accidents, était de constituer une synthèse de tous les travaux réalisés dans ce domaine.

Parmi les quarante mémoires qui ont été présentés durant ces journées, il convient de faire ici une place toute particulière à celui qui vise la **Sécurité dans les transports par voies ferrées** et dont l'auteur est M. Tujia, Ingénieur en Chef adjoint de notre Service de l'Exploitation. Un de nos prochains numéros reviendra sur cet exposé qui ne peut manquer d'intéresser au plus haut point les lecteurs du **Bulletin**.

...CE QU'EST LE FREIN ÉLECTROMAGNÉTIQUE DES AUTORAILS (1)

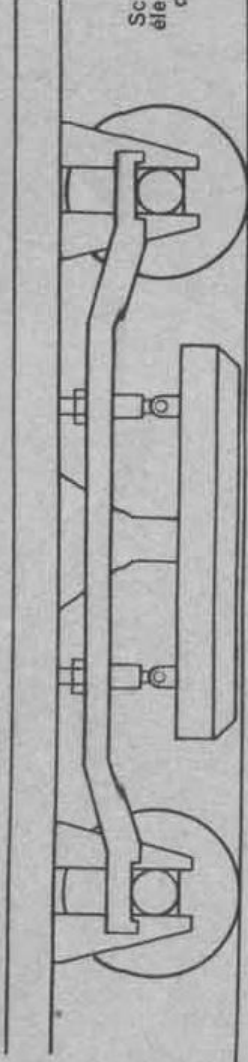
Il est prévu que nos autorails pourront un jour circuler « à vue » dans certaines circonstances, c'est-à-dire sans la couverture habituelle des signaux fixes.

Pour réaliser cette simplification, avec ces engins rapides, il était nécessaire de prévoir, outre les freins agissant sur les essieux (freins ordinaires à sabots ou freins type automobile sur tambours), un autre frein utilisable en cas d'urgence.

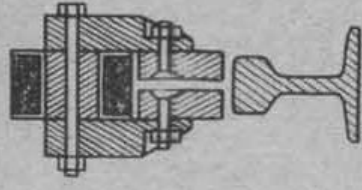
A cet effet, certains de nos autorails, notamment ceux en service sur les lignes de Lyon-Grenoble, Toulon-Las-Salles-d'Hyères et Nice-Vintimille, comportent un frein électromagnétique à patins sur rails. En général, quatre patins (deux par file de rails) sont normalement suspendus par des ressorts à la caisse ou au châssis de bogie, et sont ainsi maintenus à un centimètre environ au-dessus du rail.

Chaque patin comporte un noyau et deux flasques verticaux en acier qui forment, avec le rail, le circuit magnétique d'un électro-aimant,

(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.



Schémas du frein électromagnétique des autorails.



dont l'alimentation est réalisée, lors du freinage, en branchant sur la batterie d'accumulateurs de l'autorail une bobine d'excitation disposée autour du noyau du patin.

Les patins s'appliquent alors énergiquement sur le rail avec un effort de plusieurs tonnes, en ne comprimant que légèrement leurs ressorts de suspension ; il en résulte un effort de retenue très important qui est transmis des patins au châssis par des bielles ou des glissières.

L'emploi simultané des freins sur roues et du frein électromagnétique permet d'arrêter en moins de 120 mètres des autorails lancés à 90 km à l'heure sur une pente de 5 mm par mètre.

...CE QUE SIGNIFIENT LES INSCRIPTIONS PORTÉES SUR LE MATÉRIEL VOYAGEURS

Un jeune lecteur nous a demandé quelle était la signification des inscriptions que l'on voit sur le matériel de nos trains de voyageurs. Ces inscriptions, composées d'une succession de lettres et de chiffres, sont destinées à donner immédiatement à tout initié les caractéristiques du véhicule qui les possède.

Toute voiture porte, sur sa caisse, outre la marque P.L.M. et son numéro d'immatriculation, une inscription composée de lettres majuscules, de lettres minuscules et de chiffres.

1^o Les lettres majuscules employées sont :

A pour les compartiments de 1^{re} classe,

B pour ceux de 2^e classe,

C pour ceux de 3^e classe,

L pour les compartiments de luxe à lits rabattants,

S pour ceux de luxe avec ou sans lits complets.

La lettre **D** désigne les fourgons à vigie intérieure.

2^o Les petites lettres ou « indices » sont placées à la suite des lettres majuscules pour désigner certaines particularités des véhicules.

Ca sont :

f qui signifie compartiment transformable en couchettes,

f qui signifie frein à vis,

i qui signifie intercirculation par soufflets (ceci suppose toujours la présence d'un W.-C. dans les voitures)

t qui signifie cabinet de toilette,

y véhicule à bogies,

d compartiment de fourgon douanable,

p intercirculation par passerelles.

3^o Les chiffres, placés en exposant à la suite de chacune des lettres et de chacun des indices, indiquent le nombre de compartiments du type désigné par la lettre ou l'indice qu'ils affectent.

Exemples : **A³B²Yf** veut dire qu'il s'agit d'une voiture à bogies (**y**), à intercirculation par soufflets (**i**) et à frein à vis (**f**), comprenant 3 compartiments de 1^{re} classe (**A³**) et 5 compartiments de 2^e classe (**B⁵**) ;

A²e²B²Yf signifie voiture à bogies (**y**), à intercirculation par soufflets (**i**) et à frein à vis (**f**), comprenant 3 compartiments de 1^{re} classe (**A³**) dont 2 transformables en couchettes (**e²**) et 5 compartiments de 2^e classe (**B⁵**) ;

C⁴Dyl signifie voiture à bogies et à intercirculation par soufflets, comprenant 4 compartiments de 3^e classe (**C⁴**) et 1 compartiment à bagages (**D**) remplissant ici le rôle de fourgon.

Mais là ne sont pas les seules marques que portent les véhicules. Il s'en trouve encore bien d'autres, telles que les suivantes :

- le triangle peint en blanc sur le châssis est la marque des véhicules exclus des trains express ;
- les trois losanges rouges (ou blancs) accolés désignent les véhicules impropres aux transports militaires ;
- les mentions suivantes, inscrites sur les faces extrêmes des voitures et fourgons : **TLo, Lo, Mo, Le, TLe** signifient **très lourd, lourd, moyen, léger, très léger** et servent à constituer des rames « homogènes » dans des conditions fixées par arrêté ministériel ;
- la mention **RIC** dans un encadrement comprenant également de plus petites cases pour d'autres abréviations sert à désigner les véhicules aptes à circuler en trafic international ; dans chacune des cases sont mentionnés les réseaux sur lesquels ils sont admis à circuler.

Évitons les accidents

Ne perdez jamais de vue...

... que vous risquez, lorsqu'un refoulement se produit, de vous faire écraser les pieds, si vous les posez sur les tiges des tampons au lieu de les placer sur les faux tampons.

AUCUNE RENTE

ne saurait remplacer les

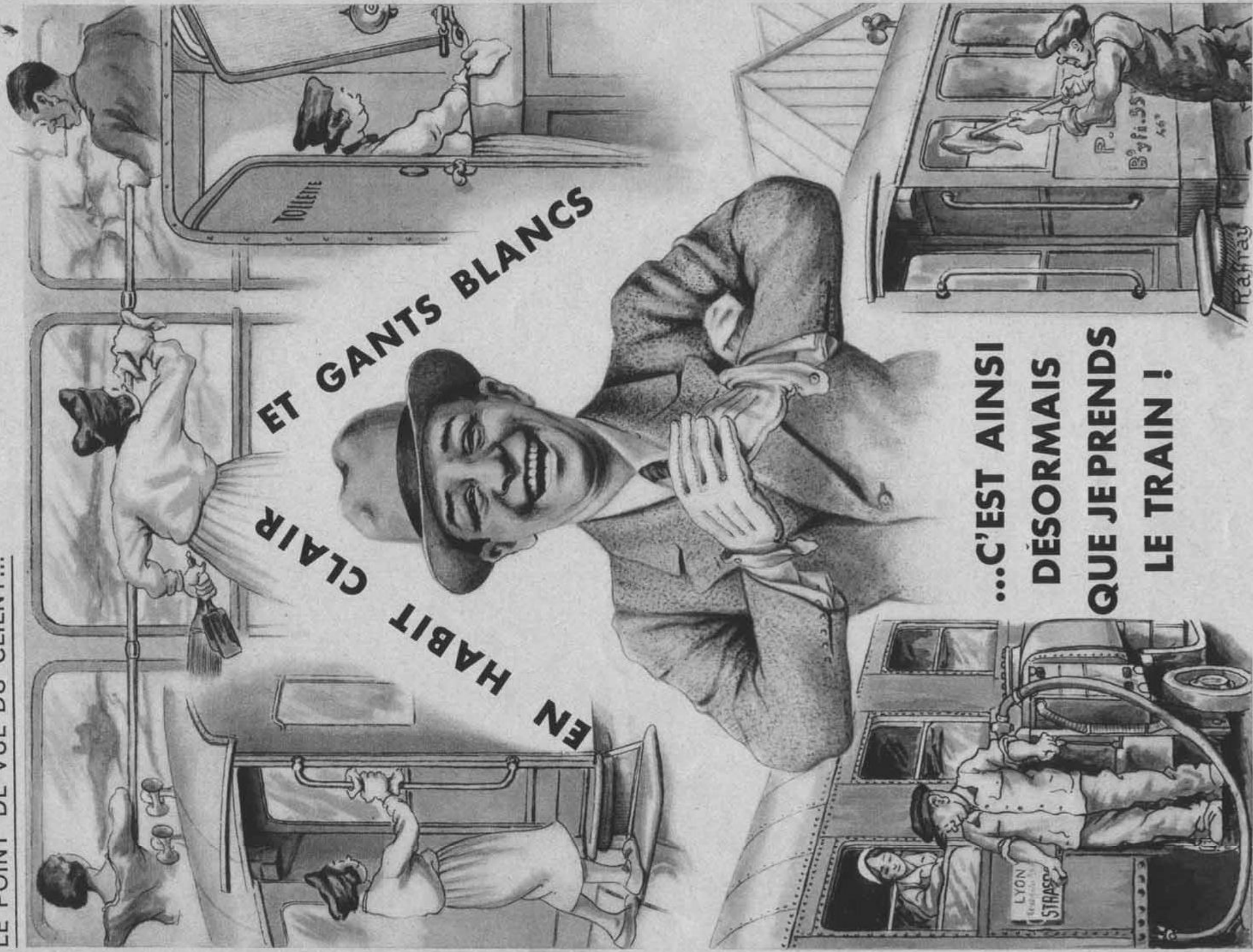
Membres intacts



LE POINT DE VUE DU CLIENT...

EN
HABIT
CLAIR
ET GANTS BLANCS

...C'EST AINSI
DÉSORMAIS
QUE JE PRENDS
LE TRAIN !



C'est par ce chemin que Daumier en vint à ses fameuses planches politiques qui, rapidement, lui assurèrent la célébrité. Devenu collaborateur assidu à **La Caricature**, il y publie un jour son « Gargantua », violente satire des mœurs politiques, mettant en cause certains profiteurs de léoparque. L'effet ne se fit pas attendre : amende de trois cents francs et six mois de prison pour l'audacieux caricaturiste !

Le sursis qu'on lui accorda pour purger sa peine va-t-il l'inciter à plus de modération ? Au contraire, ses charges vont se faire de plus en plus mordantes. Quelques mois après « Gargantua », une nouvelle audace de Daumier, « Les Blanchisseurs », va décider les autorités à inviter le délinquant à subir sa peine : « villégiature » de six mois à Sainte-Pélagie.

Il sort de la prison plus maître que jamais de son talent, comme de ses convictions. Les charges pleuvent de nouveau et c'est, après la répression brutale des émeutes du printemps 1834, la magistrale composition intitulée « Rue Transnonain, le 15 avril 1834 », qui va consacrer définitivement la popularité de Daumier, alors âgé de 26 ans.

Après la suppression de **La Caricature**, l'artiste passe au **Charivari** dans lequel paraîtra désormais toute la suite de sa production si variée, avec les séries qu'il consacre aux **Parisiens aux champs**, aux **Pastorales**, aux **Cent et un Robert Macaire**, aux **Bas-Bleus**, aux **Divorceuses**, aux **Mœurs conjugales**, aux **Gens de Justice** et à bien d'autres sujets.

Honoré Daumier a laissé également de nombreuses peintures, datant surtout de la deuxième partie de sa vie, de 1848 jusqu'à ce que l'épreuve cruelle de la cécité soit venue le frapper, quelques années avant sa mort en 1879.

De Daumier peintre, M. Escholier fait aussi le plus grand cas. « A partir de 1848, dit-il, le lithographe ne songe plus guère qu'à la peinture.

« Si les compositions qu'une nécessité vitale lui commande de donner chaque mois au **Charivari** sont lâchées, s'il lui arrive d'abattre en un jour... ou en une nuit, ses huit pierres, la haute en est à ce malin démon de la peinture auquel il s'abandonne avec ivresse.

« Daumier subissait alors les compromis avec les imprimeurs ou les marchands, les sujets commandés, exécutés avec dégoût, les écœurements de la vie besogneuse. La charrette glissait au loin, balayée d'un coup de pied. Les humbles, croisés dans la rue ou observés de sa fenêtre, les banquistes aux oripeaux, de misère et aux faces blâtardes, les chanteurs des cours et les joueurs d'orgue de Barbarie, les ménagères remontant du bateau-lavoir, l'échine ployant sous le faix de la lessive, les vieilles femmes et les croquants, coudoyés dans les wagons de 3^e classe (Daumier n'en connaissait pas d'autres) qui le menaient à Barbizon ou à l'Isle-Adam, les bouchers et les forgerons, les joueurs de dominos, les fumeurs de pipes et les buveurs de bière, voilà les modèles qu'il peint avec tendresse.

« Mais si, d'aventure, franchissant les ponts, il entrait au Palais pour écouter quelque spacieuse plaidoirie, quelque sévère réquisitoire, la colère des vieux jours de bataille lui remontait au cœur... Et de retour dans son atelier, sa haine implacable contre les Gens de Justice éclatait en touches virulentes, en oppositions de plans, en reflets de rayons et d'ombres, d'où se dégageaient mouvements, tourbillonnants, rageuses ou cauteleuses, perfides ou abêties, les silhouettes des hommes à toges, embusqués dans la Galerie Marchande ou gesticulant dans le prétoire.

« Parfois, ses lectures, son La Fontaine, son Cervantès, surtout, l'entraînaient dans un monde irréel...

« Tantôt, le campait, sur une Rossinante efflanquée, l'immortel hi-Jalgo, lance au poing, suivi, à distance respectueuse, par son placide écuyer ; l'un, pur esprit ; l'autre, enfoncé dans la matière. Tantôt, il peignait auprès de Sancho endormi, tel une outre trop pleine, Don Quichotte veillant, assis à terre, adossé contre un tronç d'arbre, l'œil plein de visions...

« Son goût si vif pour le théâtre lui inspirait des compositions très libres, aux valeurs entre-choquées, à l'éclairage brutal et blafard, aux ombres chaudes.

« Ici, dans une peinture, qui appartient au docteur Viau, il masse au premier plan ténébreux le public haletant, les masques qui s'apitoient, qui s'indignent, les cous qui se tendent, les bouches qui s'ouvrent, les mains qui vont battre. Au fond, sur la scène que blanchit la rampe, l'éternel trio romantique du dernier acte, celui de Ruy Blas ou d'Hernani, le héros agonissant, le Méchant Homme, déclament avec de grands gestes, l'héroïne torquée, renversée, échevelée, agonisante.

« Là, Daumier interprète Molière... Rien n'est plus curieux ni plus saisissant que certaines scènes du **Malade imaginaire** transposées sur la toile par le maître de la « Rue Transnonain ». Quelle anxiété dans le regard d'Argan, fixé sur le Purgon presque bestial, qui lui tâte le pouls avec mépris, tandis que dans la pénombre rousse luisent les yeux enflammés de l'apothicaire et la pointe de sa seringue ! Et là, dans cette lumineuse aquarelle, quel habilement d'effroi s'échappe de ce gros Argan, cependant que le médecin, à la face parcheminée de vieille drôlesse, compte attentivement les pulsations ! »

Pense-t-on que, s'il revenait, l'artiste aurait à s'attaquer à d'autres sujets ? Evidemment non, et c'est sans doute le meilleur hommage à rendre à son talent, de dire que Daumier pourrait reprendre ses œuvres en bloc, en modifiant à peine quelques costumes et divers accessoires...

Le peintre, le grand humoriste qu'il est, nous a légué une production considérable. La passer en revue, c'est revivre tout un chapitre de notre histoire de France. C'est aussi une occasion salutaire de méditer sur les grands thèmes immuables de notre humanité souffrante. Et quand on n'a que trop tendance à penser qu'on vit des temps extraordinaires, n'est-il pas en quelque sorte réconfortant d'être obligé une fois de plus de conclure qu'il n'y a vraiment rien de nouveau sous le soleil ?

L. G.



Le wagon de 3^e classe, aquarelle.



Au théâtre, aquarelle.



La blanchisseuse.



La pièce importante.



La fin de l'audience.



Le malade imaginaire.



Don Quichotte, aquarelle.

LE MOULIN MARDSETIER

MUTUALITÉ

Notre propagande antituberculeuse

Le Bulletin publié bien volontiers l'extrait suivant du compte rendu que lui a adressé M. Durand, Président du Comité Seine P.L.M. du Sanatorium des Cheminots, à la suite de la soirée de propagande antituberculeuse qui a eu lieu le 24 mars dernier, dans la Salle des Fêtes de la Compagnie, 19, rue Traversière, à Paris.

Nos lecteurs n'ignorent pas que le P.L.M. apporte depuis longtemps sa contribution aux efforts du Comité National de Défense contre la Tuberculose qui, chaque année, en accord avec notre Service Médical, organise sur certains points du Réseau des conférences antituberculeuses spécialement destinées aux agents et à leur famille. La conférence du 24 mars était faite par M. le Docteur J.-B. Evrot, Directeur général adjoint du Comité National de Défense contre la Tuberculose; elle avait pour objet de faire connaître les principes élémentaires que tout le monde peut et doit appliquer.

Elle a suscité, parmi les personnes présentes, un intérêt d'autant plus vif que M. le Docteur Evrot a su charmer par sa parole facile et claire, et qu'elle était suivie de la projection de films appropriés au sujet.

M. le Docteur Frédet, représentait la Compagnie.

M. Gerin, Ingénieur en Chef du Service de la Voie, Membre bienfaiteur du Sanatorium des Cheminots, avait tenu également à assister à cette soirée.

Une partie artistique avait été prévue et, après les leçons de cette intéressante conférence, les auditeurs eurent le plaisir d'entendre la jeune Symphonie de Villeneuve-Saint-Georges, que dirige M. Matquait; puis MM. Roger Bourmier, Pignol, Mme Maud-Parry, soprano de l'Opéra-Comique et M. Enot, bariton, soliste des Concerts Pasdeloup. Ces concours d'artistes étaient pour la plupart absolument désintéressés; compte tenu du but essentiellement philanthropique de cette manifestation. Le Comité du Sanatorium des Cheminots ne leur en est que plus reconnaissant. Il tient à remercier aussi le Comité P.L.M. des Enfants des Chemins de Fer, qui a répondu avec empressement à son appel.

Il souhaite, pour terminer, que ces sortes de soirées de propagande soient plus suivies dans l'avenir; elles le méritent, puisqu'elles sont à la fois instructives et récréatives.

Trop de gens, à l'annonce des conférences de cette nature, s'imaginent qu'ils vont assister à des spectacles sans intérêt. Quelle profonde erreur, qu'ils reconnaîtront d'ailleurs, nous en sommes persuadés, s'ils veulent bien se rendre à la prochaine conférence.

Chemin de fer et Musique



Deux intéressants comptes rendus qu'il a récemment reçus permettent au Bulletin de donner ici un aperçu de l'effort poursuivi par certains groupements d'agents musiciens sur notre P.L.M.:

L'Orchestre Symphonique de la Société Artistique. — Uniquement composé d'amateurs de bonne musique, cet orchestre compte maintenant 85 exécutants et inscrit à son répertoire les grandes œuvres des maîtres. Son chef, M. Louis Pizay, qui appartient au 1^{er} Arrondissement de la Voie, poursuit un travail artistique de qualité. Il est parvenu à recruter d'excellents éléments, tous heureux de faire connaître dans le milieu cheminot la belle, la vraie musique, encouragés en cela par les critiques flatteuses de la grande presse et de compositeurs réputés, tels que Francisque Darclieux, Maurice Viot, Gustave Mouchet, qui ne craignent pas d'affirmer que cet orchestre P.L.M. est l'un des meilleurs.

Son concert du 21 janvier dernier, dans la Salle des Fêtes de la Compagnie, fut goûté par des centaines d'auditeurs, particulièrement attentifs et intéressés et les critiques musicaux de la presse en firent l'éloge.

En dehors de sa tâche d'éducation musicale, l'Orchestre de la Société Artistique et Littéraire participe aux fêtes de bienfaisance organisées par les œuvres philanthropiques du Réseau; Association fraternelle des Employés et Ouvriers des Chemins de fer français, Préventorium des Enfants des Chemins de fer français, Sanatorium des Cheminots de Ris-Orangis où les malades accueillent avec joie les musiciens et leurs camarades du groupe théâtral de la Société. Son activité rayonne en outre sur divers points du Réseau. Les municipalités de Fontainebleau, Nevers, Le Puy, Riom, l'ont reçu officiellement; les populations lui ont manifesté un grand enthousiasme et la ville de Besançon a sollicité son concours à l'occasion de la Foire-Exposition, le 6 mai.

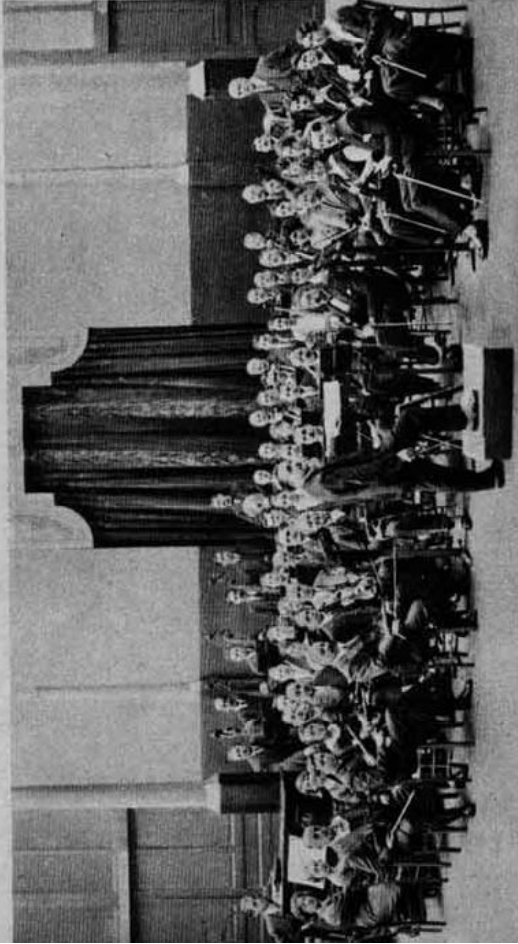
Samedi 26 mai, en soirée, dans la Salle des Fêtes de la Compagnie, 19, rue Traversière, l'Orchestre donnera, pour les Agents de Paris et leurs familles, un concert de gala auquel participeront des «as» de la musique tels que le grand violoniste Léon Zighéra, Gustave Dhérin, professeur au Conservatoire, basson solo des Concerts Colonne, Blanquet, flûte solo des Concerts Colonne, toutes personnalités musicales qui, en apportant généreusement le concours de leur grand talent, donnent ainsi le meilleur des encouragements à ce groupement.

L'Harmonie P.L.M. de Paray-le-Monial. — C'est en août 1932 que, sur l'initiative d'un groupe d'Agents, s'est fondée cette Société.

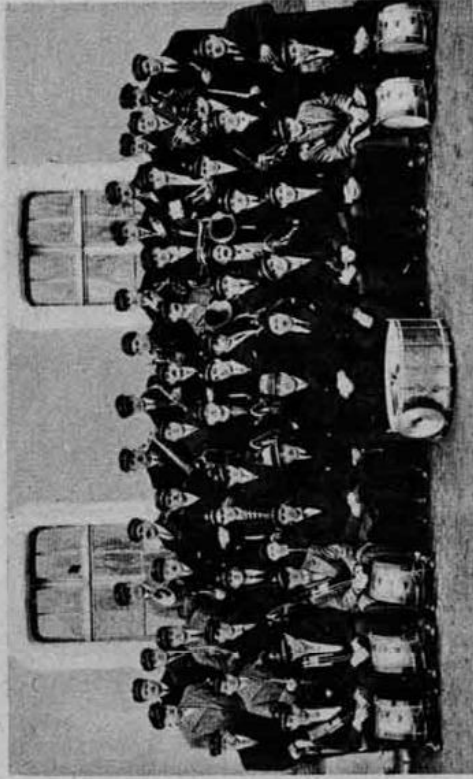
Sous l'énergique direction de M. Jacquemard, ex-tambour-major du 13^e Régiment d'Infanterie, l'Harmonie P.L.M. de Paray-le-Monial a rapidement pris un brillant essor et depuis le 15 août 1932, date de son premier défilé (au Monument aux Morts de la Grande Guerre), elle compte à son actif des manifestations fort réussies; en octobre 1932 séance récréative au Théâtre municipal; en printemps 1933, concert offert aux membres honoraires du groupement, sans compter divers bals (pour de l'an, mi-carême, etc...)

Enfin, au cours de la belle saison de 1933, la Société donnera des concerts gratuits en plein air, qui furent, tant en ville qu'à la cité P.L.M., particulièrement goûtés des auditeurs.

Complétée par une clique remarquable, l'Harmonie P.L.M. de Paray-le-Monial est appelée à rapporter de nombreux succès, qui viendront justement récompenser le dévouement de son Président, M. le Docteur Seive, et le zèle de son Chef, M. Jacquemard, qui tous deux ne ménagent ni leur temps ni leur peine.



L'Orchestre Symphonique de la Société Artistique et Littéraire P.L.M. de Paris.



L'Harmonie P.L.M. de Paray-le-Monial.



L'activité sportive sur le Réseau



U.S.P.L.M. de Nice,
équipe de Coupe de France 1933-1934.



U.S.P.L.M. de Paris,
équipe 1^{re} Juniors 1933-1934.



U.S.P.L.M. de Paris,
équipe Minimes 1^{re} 1933-1934.



L'équipe du Réseau 1934.

CHALLENGE INTERRÉSEAU D'ASSOCIATION

Cette compétition, organisée par l'U.S.C.F. et dans laquelle est engagée l'équipe représentative P.L.M., composée d'éléments de Paris, Nîmes, Arles, Ampérieu, Miramas et Marseille, a opposé dernièrement cette formation à celle des Cheminots du P.O.

C'est par 1 à 0 que notre équipe triompha sur ses adversaires, se qualifiant ainsi pour la seconde rencontre, cette fois avec l'équipe du Nord.

Cette rencontre qui eut lieu le 15 avril à Vitry-sur-Seine, se termina au profit de l'équipe du Nord par 4 à 3. Cependant l'équipe P.L.M. domina nettement durant toute la partie. Ce n'est qu'à la fin de la première prolongation que le Nord, à la suite d'un penalty accordé sévèrement par l'arbitre, marqua le but qui lui assura la victoire.

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

Rugby. — Ce Challenge, dans lequel 4 clubs étaient engagés : Paris, Marseille, Oullins et Bourg, a donné lieu aux résultats ci-après :

Marseille bat Bourg (19 à 3) ; Paris bat Oullins (6 à 0).

Enfin la finale, qui se déroula à Lyon et qui opposait Marseille à Paris, se termina par une victoire des Parisiens (15 à 3).

A la suite de réserves formulées par le S.O.P.L.M. de Marseille, l'homologation de ce résultat aura lieu ultérieurement.

Association. — La finale s'est disputée à Marseille, le 1^{er} avril, entre la redoutable équipe du S.O.P.L.M., champion du Réseau depuis trois années consécutives, et celle de l'U.S.P.L.M. de Paris.

Malgré l'opposition des Marseillais qui déploieront tout leur courage et leur technique du jeu pour conserver le titre de champion du Réseau, l'équipe parisienne, plus jeune et plus rapide, triompha par 1 à 0.

Paris devient donc champion du Réseau pour la saison 1933-1934.

En lever de rideau, les Minimes du S.C.P.L.M. de Nîmes furent opposés à ceux du S.O.P.L.M. de Marseille et obtinrent la victoire sur ces derniers par 3 à 0.

Basket-Ball. — Les éliminatoires de cette compétition se poursuivirent à une allure accélérée et les résultats connus actuellement sont les suivants :

1^{er} tour : Arles bat Nice par 21 à 17 ; Aix bat Saint-Etienne par 23 à 8.

2^e tour : Aix bat Arles par 44 à 21.

L'ACTIVITÉ DANS LES CLUBS

A PARIS. — Association. — Les matches de championnat de la Ligue de Paris viennent de se terminer (1^{re} division).

Au classement général la position acquise par les équipes est bonne dans son ensemble :

L'équipe 1^{re} est 4^e, l'équipe Réserve : 2^e ;

l'équipe 2^e : 1^{re} ; l'équipe 3^e : 1^{re}.

L'équipe Réserve aurait pu mieux faire, mais la saison est longue et très chargée. Au surplus, il est toujours dangereux de jouer le rôle de favori comme ce fut le cas cette année pour nos seconds.

Des félicitations sont à adresser à la 3^e équipe qui, après avoir enlevé la 1^{re} place, va disputer maintenant le titre de champion de Paris.

Signalons, d'autre part, les progrès réalisés par les équipes Juniors et Minimes. C'est avec grand plaisir que nous leur adressons nos remerciements pour le cran et la vigueur avec lesquels ils défendent les couleurs de l'U.S.P.L.M.

Enfin, comme nous le mentionnons d'autre part, l'équipe du Réseau s'est brillamment distinguée lors de la finale du Challenge, disputée à Marseille le 1^{er} avril et nous sommes heureux de lui adresser ici nos félicitations.

Rugby. — La période des matches officiels est terminée et notre section a largement comblé nos vœux. En effet, le quinze premier enlève avec brio le Championnat de Paris de 4^e série par 5 victoires sur 5 matches joués, totalisant 57 points contre 7, malgré les équipes rivales et réputées de Versailles et de l'A.S. Toulousaine.

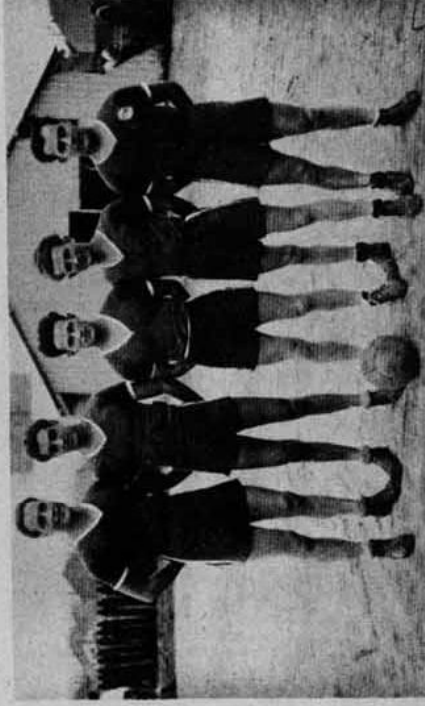
Engagés pour la première année dans le Challenge de Réseau, nos joueurs complètent leur titre régional en battant Oullins par 6 à 0 et Marseille par 15 à 3 en finale, après un match superbe.

1934-1935 verra donc l'U.S.P.L.M. de Paris jouer en 3^e série. Souhaitons que nos rangs se grossissent en nombre et en valeur pour continuer avec succès cette progression dans les séries.

Cross-country. — Après avoir fait disputer son championnat (10 km sur le parcours accablé de Villeneuve-Saint-Georges), où les athlètes firent preuve de réelles qualités et qui fut gagné par athlète Diacorn, l'équipe de l'U.S.P.L.M. de Paris participa dernièrement, à Essonnes, au Challenge Brain (course de 6 km sur route). Les athlètes Kerpedron, Diacorn et Poulet se classèrent respectivement 3^e, 4^e et 5^e assurant la nette victoire du Club, devant les Pompiers de Paris, le R.C.F., le C.O. Billancourt, etc...

A MARSEILLE. — En association, depuis quelque temps, l'équipe 1^{re} éprouve des difficultés pour retrouver la bonne forme. Plusieurs défaits et matches nuls. Toutefois une belle victoire de 3 à 0 fut remportée sur Martiques (leaders de 1^{re} division).

L'équipe 2^e, par contre, va de victoire en victoire et se maintient en très bon rang au classement général pour le Championnat : 4



à 3, contre l'U.G.A., 1 à 0 contre le Bon Pasteur et 5 à 0 contre le S.C.M.

Une grande activité règne également parmi l'équipe 3^e ainsi que chez les Minimes et Juniors qui améliorent leur forme chaque dimanche.

Pour la première fois, en Challenge de Réseau, ainsi que nous le relatons d'autre part, une défaite est à enregistrer contre les Cheminots Parisiens (1 à 0).

En rugby. — L'équipe du S.O.P.L.M. occupe la 2^e place de la poule des Bouches-du-Rhône. Cependant, après de belles victoires sur des clubs régionaux, notamment contre le S.U. Cavallonnais par 15 à 8, le quinze marseillais dut s'incliner en finale de Réseau devant l'U.S.P.L.M. de Paris.

En natation. — L'entraînement se poursuit régulièrement et la saison qui vient s'annonce des plus brillantes.

A NIMES. — L'équipe d'association des Minimes se fait particulièrement remarquer et remporte de belles victoires sur des équipes correspondantes de la région.

L'équipe 1^{re} s'apprête activement en vue du déplacement qu'elle doit effectuer prochainement en Suisse, pour répondre à l'invitation des Cheminots de Berne.

LE TEIL. — L'équipe d'association de l'U.S.P.L.M. du Teil, qui est en tête de poule, a battu successivement l'U.S. Montliennaise, le Stade Valentinois et Saint-Nazaire-de-Royans.

En match amical, lors d'un déplacement à Paris, elle fut battue par les Cheminots Parisiens, sur le Stade de Villeneuve-Saint-Georges, par 2 à 0.

A OULLINS. — L'équipe de **cross-country** s'est montrée très active au cours de la saison et s'est classée honorablement dans les nom-

breuses compétitions auxquelles elle a pris part. Certaines individualités, notamment les athlètes Billon, Jabry et Brunatti, se firent particulièrement remarquer.

En basket. — Les équipes 2^e et 3^e ont terminé respectivement 2^e et 3^e du Lyonnais.

L'équipe de **montagne**, profitant de la saison favorable, a effectué de nombreuses sorties à ski. Notons la traversée de la Clusaz à Saint-Gervais-les-Bains par les Aravis ; le Roc-Merlet, en Tarentaise (2735 m) ; le col du Rousset et le plateau de Beurs.

A BOURG. — En association, la jeune équipe des Cheminots Bressans a battu dernièrement l'équipe de Pont-de-Veyle par 5 à 1 à l'aller et 1 à 0 en match retour.

Dans un tournoi de sixte où 2 équipes étaient engagées, la 1^{re} fut opposée en finale au club de Péronnas et gagna par 3 à 0, remportant le 1^{er} prix, un superbe bronze.

En rugby. — Par contre, les résultats sont moins heureux et les défaites de 10 à 3 et 14 à 10 sont à enregistrer contre l'A.S. Mâconnais.

A DIJON. — Activité régulière en association chez nos Cheminots qui effectuent chaque dimanche des déplacements. Notons, à l'actif de l'équipe seconde, la belle victoire de 9 à 1 contre Blaisy-Bas.

Des sections de Basket et d'Athlétisme sont en voie de formation.

A AIX-EN-PROVENCE. — En basket, l'équipe 1^{re} a réalisé une belle performance en se classant 2^e de Division d'Honneur, derrière la redoutable équipe du Crédit Lyonnais de Marseille. Les équipes 2^e et 3^e, de leur côté, ont également obtenu un classement très honorable.

Les Minimes continuent évoluer à chaque

dimanche sur le terrain des Oliviers et rivaliseront bientôt de brio avec leurs aînés. Les succès enregistrés sur l'Avenir Aixois et le B.C.A. sont très encourageants.

A MONTPELLIER. — En association, les Cheminots Montpelliérains ne connaissent pas la défaite et sont toujours très redoutés dans la région. Opposés dernièrement au Stade Beaucairois, ils triomphèrent par 3 à 1.

A NICE. — L'U.S.P.L.M. a organisé dernièrement son Cross-Country Annuel auquel participèrent de nombreux clubs locaux ainsi que les Cheminots d'Oullins.

Parmi les individualités qui se firent particulièrement remarquer, citons Eymery, de l'U.S.P.L.M. de Nice, qui se classa 4^e ; Portal, 11^e ; Boetto, 15^e et enfin Brunatti, du C.A.S.C. d'Oullins, 17^e.

La Coupe offerte par la Ville de Nice fut remportée par l'équipe des Cheminots locaux qui, dans un geste de camaraderie, l'offrirent à leurs concurrents d'Oullins.

A LIEUSAIN-MOISSY. — Une Société Bouliste, qui vient de se créer dans cette localité, a été récemment admise au sein de notre Amicale Sportive.

Bien que des comptes rendus détaillés ne nous soient pas parvenus, l'activité continue néanmoins de régner dans les clubs de Saint-Étienne, Langeac, Grenoble, Carnoules, Portes-les-Valence, Miramas, Ales, Saint-Rambert-d'Albon, Valence, Badan, Vénissieux, Saint-Germain-des-Fossés, Arles, Ambérieu, Clermont-Ferrand, Tain-l'Hermitage, Saint-Jean-de-Maurienne, Saincaize.

E. CAMUS,

Président de l'A.S.C.P.L.M.



Le Cardon excellent légume et plante d'ornement

A l'état sauvage, le cardon, que les botanistes désignent sous le nom de **Cynara Cardunculus**, est largement dispersé dans la région méditerranéenne, sur les coteaux secs, sablonneux ou calcaires, et même spontanément dans le sud-ouest de la France, aux environs de Béziers, Toulouse et en Corse.

Au cours de sa culture, qui remonte au temps des Romains, la plante a subi de grandes modifications dans ses parties utiles. La variété s'est portée sur les côtes ou nervures médianes des feuilles qui se sont épaissies et fournissent un mets des plus recherchés après avoir été « blanchies », c'est-à-dire étioilées. Les feuilles ont aussi perdu tout ou partie de leurs épines, selon les variétés.

VARIÉTÉS. — On connaît plusieurs variétés de cardons, différentes par leurs feuilles plus ou moins découpées, épineuses ou non, ainsi que par la teinte de leurs pétioles. Les principales sont, par ordre de mérite au point de vue culinaire et gustatif :

Le cardon de **Tours**, variété dont le développement est le moins considérable, mais ses côtes sont bien pleines et d'excellente qualité, et, pour ces raisons, la culture en est très répandue, notamment dans les environs de Tours et de Paris. Elle est épineuse.

Le cardon **plein inermé**, dont le nom contient une double promesse que la plante ne réalise pas ; en effet, les côtes ne sont pas absolument pleines et sont, par contre, pourvus d'aiguillons, rares il est vrai, mais qui suffisent pour rendre la plante peu maniable. Cette variété atteint des dimensions dépassant parfois 1 m 20 de hauteur.

Le cardon **Puvis**, à côtes creuses et absolument inermes ; variété caractérisée aussi par son feuillage ample et moins découpé que chez les précédentes ; elle atteint également de grandes dimensions. Très cultivée dans la région de Lyon.

Il existe encore quelques autres variétés de cardons, notamment à **côtes violettes** et à **côtes rouges**, peu répandues parce qu'elles n'offrent pas d'avantage culinaire sur les précédentes, mais elles pourraient en avoir au point de vue décoratif au jardin.

MÉTHODE DE CULTURE SIMPLE. — Si le cardon est moins populaire qu'il ne devrait l'être,

cela tient à ce que l'on a rassemblé autour de lui trop de soi-disant difficultés de culture.

Pour essayer de le répandre davantage dans les jardins, je vais décrire une culture simple et à la portée de tous.

D'abord, pour que les plantes acquièrent une forte végétation foliacée, toute leur ampleur et un produit succulent, elles exigent des terres très fertiles et des arrosages copieux durant les temps chauds et secs. Tous les terrains leur conviennent quand on peut satisfaire à ces deux conditions.

Dans la méthode de culture que je propose, le semis est pratiqué directement en place et en pleine terre en fin avril première-quinzaine de mai, selon la région, à « poquets » espacés d'au moins 1 m en tous sens, dans lesquels on place trois ou quatre graines de cardon.

Lorsque les plantes ont acquis leurs premières feuilles, on ne laisse qu'un seul plant par « poquet » et naturellement le plus beau ; on bine et on butte légèrement par la suite ; puis on se contente de tenir le terrain meuble, propre et frais jusqu'à l'automne.

Ainsi traités, les cardons doivent être bons à étioiler en fin septembre-octobre. Pour cela, il faut rassembler les feuilles et les lier. Une fois liés, il faut butter leur base pour éviter qu'ils ne soient couchés sur le sol par le vent ; puis quelques jours après, on les fait blanchir en entourant toute leur surface latérale avec de la grande paille ou un vieux patillasson. On ne doit jamais couvrir le sommet parce que les feuilles intérieures poussent encore et que, d'autre part, s'il venait de l'humidité, elles pourraient par suite du manque d'air résulter de l'enveloppement général.

Dix-huit à vingt jours après, le cardon est étioilé (blanchi), c'est-à-dire bon à livrer pour la consommation. Mais comme ce légume ne peut se conserver une fois étioilé, il convient de ne le faire blanchir qu'au fur et à mesure des besoins.

Il y a lieu de ne pas oublier que le cardon est assez filieux et que, lorsqu'on le coupe, il est moins touché par les gelées, elles pourrissent ensuite rapidement ; il faut donc le rentrer avant qu'il ne gèle. Il ne faut, naturellement, pas faire blanchir les plantes destinées à être conservées sous abri, car elles y pourri-

raient d'autant plus facilement. L'abri lui-même suffit généralement pour leur faire acquérir la blancheur nécessaire à la qualité de leur consommation.

UTILISATIONS ORNEMENTALES. — La haute stature du cardon, l'ampleur et les élégantes découpures de son feuillage et surtout sa belle teinte glauque, qui tranche si nettement sur le vert cru des autres plantes, rendent cette plante alimentaire éminemment décorative et digne de trouver place sur les pelouses et sujets isolés ou groupés, dans les corbeilles et les plates-bandes des jardins d'agrément et aussi celles des potagers.

Au point de vue ornemental, puisque je le recommande également pour cet usage, l'éducation des plants pourra, préféablement, avoir lieu en pots de façon à ce qu'ils soient bons à mettre en place au moment où l'on garnit usuellement les corbeilles de leurs plantes estivales. On pourra alors les disperser dans les plates-bandes, en orner le centre des corbeilles ou en former des groupes de plusieurs sujets sur les points choisis des pelouses, au voisinage de l'habitation. Partout ils montreront qu'ils ne sont pas inférieurs aux plantes uniquement ornementales que l'on considère comme hautement pittoresques.

Après que les cardons auront produit un bel effet au jardin l'été durant, leur saveur ne sera pas moins agréable lorsqu'ils arriveront sur la table, surtout au moment où les autres légumes frais sont rares.

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

P. S. : Comment augmenter son bien-être à la campagne ? J'ai dans mes cartons quantité de lettres venues de lecteurs du Bulletin, me demandant quels sont les avantages que pourrait leur procurer une petite basse-cour, un petit élevage d'amateur.

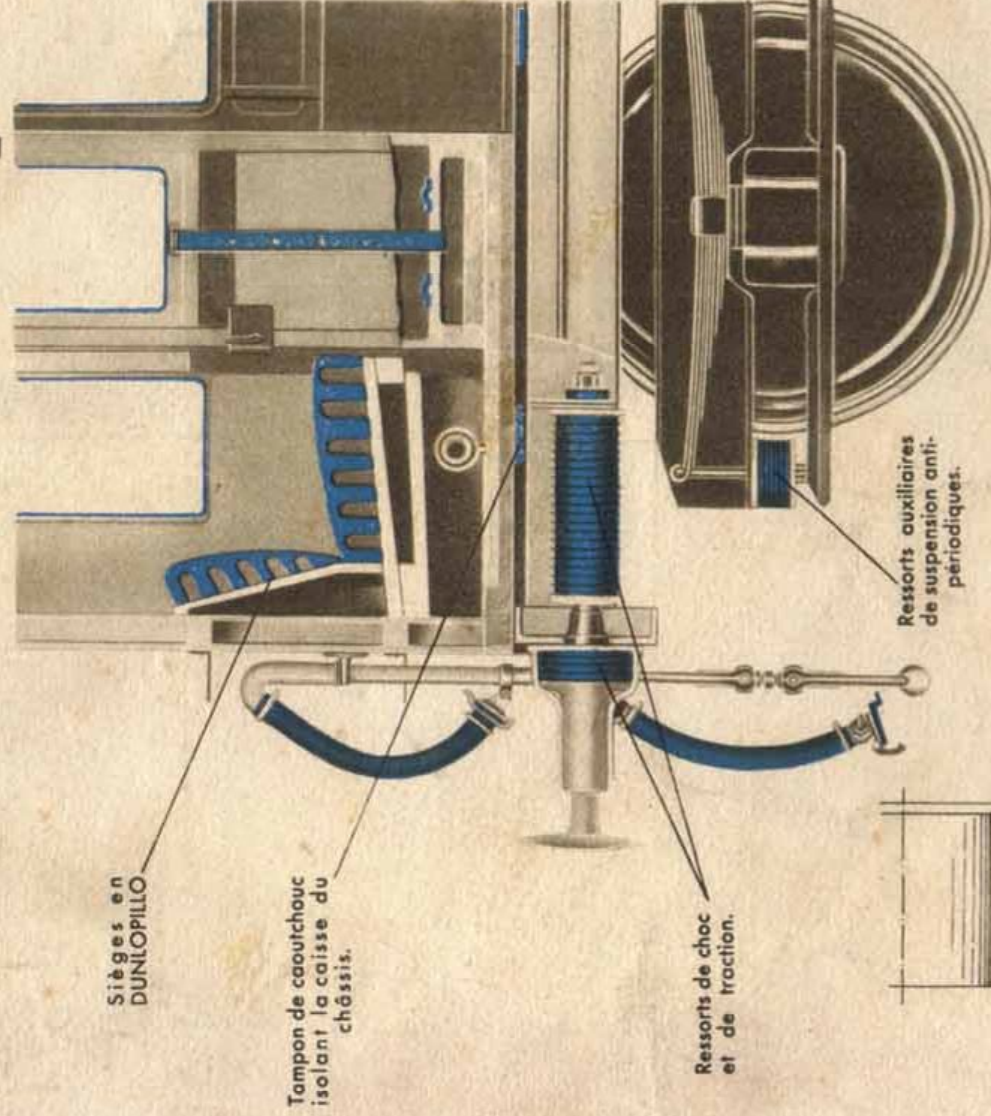
Ces correspondants sont des sages. Ils savent parfaitement que le moyen le plus sûr d'augmenter son bien-être est tout entier dans la formule : du travail, de la constance et de l'adresse.

Ils veulent utiliser au mieux tous leurs loisirs, comme ceux de la femme et des enfants, pour améliorer la situation du ménage tout entier. L'installation d'un petit clapier, d'un modeste poulailler d'une humble chebraie, canarderie, dindonnerie, etc... peut leur en procurer le moyen.

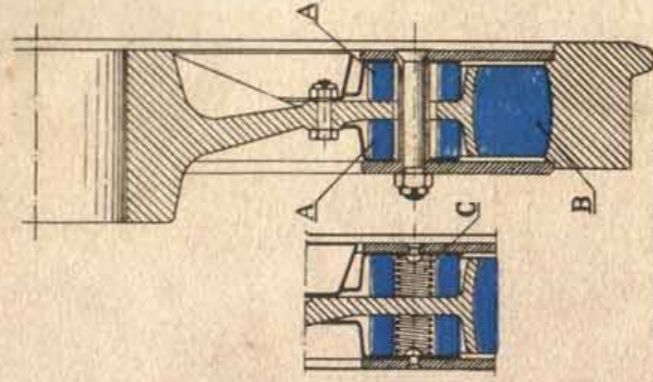
Certes, pour commencer, quelques directives ne leur nuiront pas. Aussi et pour répondre à la demande de ces correspondants, nous ferons, ici même, suite parfois nos articles « Jardinage », de quelques conseils sur la basse-cour familiale, complètement judiciaire du jardin familial.

DUNLOP

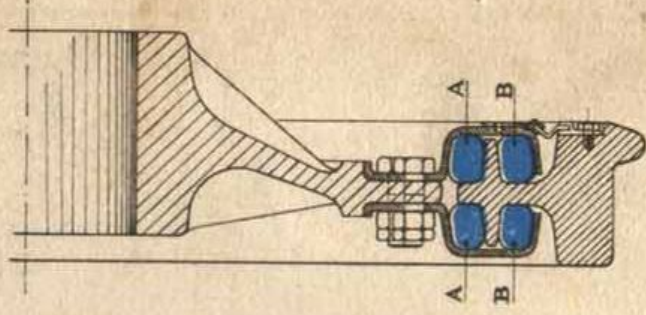
équipe tout ce qui roule



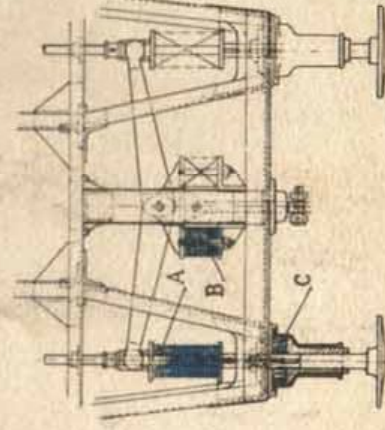
COUPE
D'UNE VOITURE
A VOYAGEURS
MONTRANT LES
DIVERSES APPLICATIONS
DU CAOUTCHOUC



ROUE ÉLASTIQUE BACQUEVRISE
A. GARNITURES TRAVAILLANT AUX EFFORTS AXIAUX — B. GARNITURE TRAVAILLANT AUX EFFORTS RADIAUX — C. RESSORT ASSURANT LE CONTACT MÉTALLIQUE CONTINU POUR LE RETOUR DE COURBANT



ROUE ÉLASTIQUE DUNLOP-DELACHAUX.
AA. GARNITURES TRAVAILLANT AU POINT BAS DE LA ROUE — BB. GARNITURES TRAVAILLANT AU POINT HAUT. A DROITE EST FIGURÉE LA CONNEXION ÉLECTRIQUE.



ÉQUIPEMENT NORMAL D'UN APPAREIL DE TRACTION ET CHOC COMBINÉS. — A. RESSORT DE CHOC. — B. RESSORT DE TRACTION. — C. RESSORT DE FOND DE CHOC.

Demandez à **DUNLOP**, 64, rue de Lisbonne,
Paris, l'envoi gracieux de la brochure
"L'Industrie Ferroviaire et le Caoutchouc"



vous offre gratuitement

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

avec des prix très avantageux
Grandes facilités de paiement ou engagement aux Etablissements SARDA, à Besançon.



PRINCIPAUX ORDRES DE SERVICE, INSTRUCTIONS ET CIRCULAIRES PARUS du 15 février au 15 avril 1934

DOCUMENTS ÉMANANT DE LA DIRECTION

Modification de la bifurcation établie au point kilométrique 857.731 de la ligne de Paris à Marseille-Arenc.
Installation du block-system sur le raccordement de Marseille-Arenc à Marseille-Canet.

6 mars 1934 Ordre de Service
 n° 6 (1934).
19 mars 1934 Ordre de Service
 n° 7 (1934).

DOCUMENTS COMMUNS A PLUSIEURS SERVICES

à l'Instruction n° 601 (nouvelle série) du Mat. et Tract.

à la Circulaire n° 20 (1929) de l'Expl. (Services Techniques-Télégraphie-Eclairage), au n° 3290 du T.C. de la Voie.

9 janv. 1934 2^e Annexe

16 et 29 mars 1934 Bulletins rectificatifs n° 2 et n° 3 à l'Ordre de Service

n° 28 (1933) de l'Expl. n° 1501 du Mat. et Tract. n° 3324 (édit. 1933) du T.C. de la Voie.

Limitations spéciales de vitesse.

Installations de traction électrique par courant continu à 1 500 volts de la ligne de Culoz à Modane.

DOCUMENTS ÉMANANT DU SERVICE DE L'EXPLOITATION

2^e Annexe au Recueil des Documents à l'usage des agents des trains.

25 nov. 1933

Protection et exécution des manœuvres. — Instructions relatives à la circulation des trains.

A nos abonnés

Faute d'avoir lu complètement notre avis publié en tête des pages roses du numéro de novembre 1933, certains abonnés ont envoyé au Bulletin P. L. M. leur réabonnement à une date trop tardive pour pouvoir recevoir le numéro de janvier 1934 et le premier numéro de leur réabonnement a donc été celui de mars 1934.

La Rédaction du Bulletin croit donc devoir attirer à nouveau l'attention sur les nouvelles règles adoptées depuis la fin 1933, en matière d'abonnements :

— Contrairement à ce qui se passait les années précédentes, l'abonnement ne s'applique plus à l'année comptée à partir du 1^{er} janvier, mais à une période d'un an, partant du premier numéro à paraître au moment de la souscription.

Ainsi, tout souscripteur, à un moment quelconque de l'année, est désormais assuré de recevoir le premier numéro à paraître, sous réserve, toutefois, que la réception de sa souscription précède d'au moins quinze jours la date de publication de ce numéro.

Exemple: Un abonnement est souscrit le 10 juin 1934.

Avec les anciennes règles, cet abonnement ne prendrait effet qu'à partir du numéro de janvier de l'année suivante.

Maintenant, il prend effet à partir du premier numéro à paraître (soit celui de juillet).

Mais, si cet abonnement est souscrit après le 15 juin, il ne prendra effet que du deuxième numéro à paraître (soit celui de septembre).

Ce nouveau régime, plus souple que l'ancien, permet dorénavant de commencer à servir un abonné en cours d'année. Il est de nature à satisfaire plus complètement les agents qui s'abonnent au moment même de leur départ en retraite et désirent n'avoir aucune interruption dans leur collection.

Pour ceux de ces agents qui ne peuvent recevoir, en abonnement, le premier numéro à paraître, nous rappelons d'ailleurs que le Bulletin P. L. M. est en vente au numéro dans les bibliothèques des principales gares du Réseau ainsi qu'à l'Agence de Renseignements du 88, rue Saint-Lazare, Paris (le numéro 2 fr., sans distinction entre le public et le personnel en service ou retraité); chaque Bulletin est en vente jusqu'à la publication du numéro suivant.

31 déc. 1933

4^e Annexe à la Circulaire n° 8 (1928, Comptabilité des gares).
3^e Annexe au Règlement de documents à l'usage des agents des trains.

Remboursements. — Prescriptions diverses. — Facilités offertes aux expéditeurs pour le paiement des remboursements.

7 février 1934

Instructions relatives au service intérieur des gares.

13 février 1934

Voyageurs et bagages. — Grande et Petite Vitesse. — Ouverture de la station des Neyrolles.

15 février 1934

Circulaire n° 13 (1934). Application des tarifs

Dispositions à observer pour la location de wagons aux conditions du tarif spécial dit "au wagon-kilomètre". Mesures à prendre en cas de réforme des wagons loués aux conditions du dit tarif. — Dispositions diverses.

23 février 1934

Note n° 87 G.V. et P.V.

1^{er} mars 1934

Circulaire n° 26 (1934). Application des tarifs.

Nouvelles limites entre les Réseaux de l'Etat et d'Orléans.

13 mars 1934

Grande et Petite Vitesse. — Renseignements à fournir au public sur les prix de transport.

22 février 1934

DOCUMENTS EMANANT DU SERVICE DU MATÉRIEL ET DE LA TRACTION

Ordre de Service n° 1510. Renumerotation de 25 locomotives 231-F recevant un nouvel échappement avec diverses modifications de détail.

26 mars 1934

Instruction n° 135 (nouvelle série). Nettoyage et désinfection courante des locaux à l'usage du personnel, des armoires-vestiaires, des brancards, des cabinets d'aisances et des crachoirs.

1^{er} février 1934

DOCUMENTS EMANANT DU SERVICE DE LA VOIE

Note n° 3370 du T.C. Description et mode d'emploi de la tirefonneuse individuelle à main, "système Limouzin".

21 février 1934

Note n° 3371 du T.C.

Immeubles de la caisse des retraites, immeubles du domaine privé, immeubles appartenant à des tiers, pris en location.

22 février 1934

2^e Annexe à l'Instruction n° 3273 du T.C. (éd. du 20-2-26).

Indemnité de déménagement.

24 février 1934

Note V-676 (éd. 1934). Circulation des trains de service pour les transports de la voie.

2 mars 1934

1^{re} Annexe à la Note n° 3358 du T.C. Entretien des draisines et de leurs remorques.

Médaille d'honneur des Chemins de fer

Par arrêté du 2 mars 1934, la médaille d'honneur en argent des chemins de fer a été décernée aux Agents dont les noms suivent :

ALGER. — ARCOLEA Antoine, Ouvrier à Blida; BARBER Baptiste, Cantonnier à Alger; BELASCO Michel, Chef de gare à Brazza; BELHAMRI Djilali, Cantonnier à Charon; BENSMAIL MOHAMED, Cantonnier à Duperré; BOSC Marcel, Employé à Alger; M^{me} CHARLES Olivia, Commise principale à Alger; COURONNET Marius, Chef de district à Oued-Riou; DECHICHA MOHAMED, Cantonnier à Blida; M^{me} DIAZ Pedro, Garde-voie à Ben-Chicao; DIAZ Pedro, Chef de canton à Ben-Chicao; ELLIA André, Ingénieur principal, chef de service à Alger; ENGEL Eugène, Garçon de bureau à Alger; GARNIER Adolphe, Employé à Alger; GIRARD Edmond, Commis à Agha; GUENDOUZ MOHAMED, Homme d'équipe journalier à Alger; ISNARD Jean, Employé principal à Alger; M^{me} JOUSSEN Marthe, Employée à Alger; JUVING Gaston, Dessinateur principal à Alger; LAFAURIE Achille, Employé à Alger; MEYLING Claudius, Sous-Chef de gare à El-Affroun; PAVEN Lucien, Employé à Alger; PELISSIER Noël, Ouvrier à Blida; SANCHEZ-VALERO Salvador, Chef de canton à Oued-Fodda; M^{me} SOHOLOVER, née BONNALLucie, Employée à Alger; M^{me} THOMANN, née MOYA Berthe, Employée principale à Alger;

LACEN BEN LAOUSSINE, Ex-Garde-barrière à Blida; CHARLES-BERNARD François, Ex-Chef de manœuvres à Alger.

AIN. — ARNAUD Valentin, Mécanicien de route à Bourg; AUFRANC Philibert, Facteur enregistrant à Saint-Paul-de-Varax; BARIN Jean, Mécanicien de route à Arlod; BERTHET Antoine, Chef de canton, P. N. 42 Bourg à Bellegrade; BERTHOUX Alexandre, Commis principal à Coupy; BLACHON Léon, Mécanicien de route à Ambérieu; BORRON Jules, Chef de train à Bourg; BRUNET François, Mécanicien de route à Saint-Denis-les-Bourg; CANDY Marius, Mécanicien de route à Ambérieu; CARRIER Ferdinand, Commis à Bellegrade; CHAPPELLER Francisque, Chef de canton, à Saint-Martin-du-Mont; CHEVRIER Victor, Facteur enregistrant, gare de Trévoux; DIDIER Louis, Chef de district principal à Ambérieu-en-Bugey; EXCOFFIER Lucien, Sous-Chef de manœuvres à Bellegrade; M^{me} FONTAINE Jean, Garde-Barrières, commune de Genay; GIRARD Marius, Chef de gare à Vonnas; GRUFFAZ Alexandre, Conducteur à Bellegrade; HERCULE Albert, Mécanicien de route à Ambérieu; JACQUIER

LA COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER FRANCO-ETHIOPIEN DE DJIBOUTI A ADDIS-ABEBA recherche
— un **chef-mécanicien** (à recruter parmi les chauffeurs autorisés);
— un **chef de dépôt**;

— un **aide-ouvrier ajusteur** (à recruter parmi les apprentis diplômés non réintégrés).

La situation correspondrait dans l'ensemble à une rémunération annuelle :

de 23.000 f à 26.000 f pour le chef-mécanicien,
de 28.000 f à 31.000 f pour le chef de dépôt.

suivant la composition de la famille avec en plus le logement gratuit comportant le gros mobilier sommaire.

Pour l'aide-ouvrier, la situation pour un célibataire représenterait environ 10.500 f par an avec les mêmes avantages en nature.

Les candidats éventuels pourront s'adresser avec leurs références au siège de la

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER FRANCO-ETHIOPIEN DE DJIBOUTI A ADDIS-ABEBA
89, rue de Miromesnil, PARIS (8^e)

Camille, Chef de gare à Leyment; LONGCHAMP Joseph, Facteur aux écritures à Bourg; LEVRAT Jean, Mécanicien de route à Ambérieu; LITTOZ-MONNET Daines, Manœuvre à Divonne-les-Bains; MARTIN Jean, Surveillant principal à Bourg; MOLLARD Louis, Conducteur à Ambérieu; MONET Frédéric, Brigadier à Artemare; MOREL Jean, Mécanicien de route à Ambérieu; PASSARD Jean, Chef de train à Ambérieu; PAUGET Jean, Conducteur à Saint-Denis-les-Bourg; PELLOUX Laurent, Chef de gare à Tenay-Hauteville; PIANOTTI François, Mécanicien de route à Bettant; PRAS Joseph, Chef de gare à Belley; RAVAUTE Maurice, Mécanicien de route à Ambérieu; RÉAL Louis, Chef de manœuvres à Ambérieu; REY Eugène, Mécanicien de route à Bellegarde; SYLVESTRE Joseph, Chef de train à Saint-Denis-en-Bugey; TAVIER Marius, Aiguilleur à Ambérieu; VARRAMBIER Emile, Mécanicien de route à Ambérieu; VUILLET Elie, Chef de canton à Bourg.

ALLIER. — ARNOUX Gilbert, Commis à Teinturière, par Saint-Germain-des-Fossés; BARNICHON Gabriel, Garde, P. N. n° 133, à Moulins; BOUCHANT Jean, Commis principal à Moulins; BOURGOGNON Claude, Sous-Chef de manutention à Yzeure; BRISSET Charles, Surveillant principal à Yzeure; CHASSAING Vital, Facteur

Le VOLTEX

6 x 9 cm., modèle 1934

Appareil automatique à pellicule Anastigmat « SPLENDOR », f: 4,5 obturateur automatique 1/100^e à retardement, permettant de se photographier soi-même.

Prix : 275 fr.

ou 8 mensualités de 35 fr.

De même en 6 ½ x 11 : **325 fr.**

ou 8 mensualités de 42 fr.

GARANTIE 2 ANS

PRIME: Tout acheteur d'un « VOLTEX » payé au comptant recevra gratuitement un superbe sac en cuir,

valeur 20 fr. pour le 6 x 9;

— 25 fr. pour le 6 ½ x 11.

EN VENTE SEULEMENT AUX ÉTABLISSEMENTS

PHOTO-PLAIT

35, 37, 39, Rue La Fayette — PARIS-OPÉRA

Adoptez la pellicule 8-poses ultra-rapide, 4 x 6 ½ 6 x 9 6 ½ x 11
28° Sch. « HELIOCHROME » **4.75 4.90 6.75**

ou la « SUPER-HELIOCHROME », 28° Sch. **6.60 6.75 8.50**

Exclusivité Photo-Plait qui expédie franco à domicile, même par unlité

CATALOGUE GÉNÉRAL PHOTO B. P. 1934 GRATUIT
Maison vendant 20 à 35% meilleur marché que partout ailleurs les Appareils, Plaques, Pellicules, Papiers, Produits et Accessoires de sa marque.

Création d'un rayon d'articles de première qualité à **PRIX RÉDUITS**
Expéditions en province, à domicile, franco de port et d'emballage

LES FILS D'ALBERT COLLET

41, RUE CARDINET --: PARIS



TIREFONNAGE



BOURRAGE



POSE DE VOIE



TRIPLORY-POTENCE

CAOUTCHOUC - INDUSTRIEL PNEUS HUTCHINSON VÉLO MOTO

enregistrant à Varennes-sur-Allier; DOSNONNET Emile, Aiguilleur à Gannat; EYMARD Auguste, Sous-Chef de manutention à Moulins; FALGON Honoré, Chef de train à Saint-Germain-des-Fossés; FERRIER Jean, Sous-Chef de brigade à Yzeure; JANDOT Albert, Commiss principal à Moulins; JOURNET Clément, Contrôleur adjoint des trains à Yzeure; LANDRIAU Charles, Sous-Chef de manoeuvres à Saint-Germain-des-Fossés; MARET Jean, Mécanicien de manoeuvres à Vichy; OLIVIER Antoine, Mécanicien de manoeuvres à Vichy; POMMIER Auguste, Chef aiguilleur à Yzeure; RENARD Jean, Chef de train à Teinturière par Saint-Germain-des-Fossés; ROUBY Denis, Conducteur à Saint-Germain-des-Fossés; SIBAUD Louis, Surveillant principal à Vichy; THIERS Jean, Mécanicien de manoeuvres à Moulins; TOURET Jules, Mécanicien de route à Teinturière par Saint-Germain-des-Fossés; EXCOFFIER Célestin, Ex-Mécanicien, commune de Saulzet, par Gannat; MORIAUD Claude, Ex-Mécanicien de route à Yzeure.

ALPES-MARITIMES. — ALBOUY Marc, Mécanicien de route à Nice; ARENE Marius, Chef de bureau de gare à Cannes-la-Bocca; BERNARD Antonin, Facteur aux écritures à Nice; BESSUNE Jean, Chauffeur de manoeuvres à Nice; BILLON Joannès, Mécanicien de route à Nice; BOREL Jules, Mécanicien de route à Nice; BOVIS Jean-Baptiste, Sous-Chef de manutention à Nice; CAMOUS Honoré, brigadier de manutention à Nice; CASTIN Claudius, Mécanicien de route à Nice; CHAMPOURLIER Séraphin, Sous-Chef de manutention à Cap-d'Ail; CHAPPELLIER Fernand, Chef de bureau à Nice; GARCIN Louis, Brigadier de manutention à Nice; GUIBAL Albéric, Commis à Nice; JACQUES Pierre, Manoeuvre à Nice; JAUFFRET Louis, Brigadier-Chef à la Bocca; LAUGER François, Cantonnier à Nice; MANDRILLE Charles, Sous-Chef de manutention à Cannes; MICHAUD Pierre, Mécanicien de route à Nice; PLANQUE Auguste, Mécanicien de route à Nice; PORTE Charles, Mécanicien de route à Nice; RAMOIN Antoine, Manoeuvre à Saint-Laurent-du-Var; RAMONDA Jacques, Mécanicien à Antibes; STRAFORELLO Victor, Manoeuvre à Nice; TARDIVO Pierre, Homme d'équipe à Cannes; VIAUD Louis, Chef de train à Nice; VIEGL Pierre, Mécanicien de manoeuvres à Nice; BOUVIER Marc, Ex-Commis principal à Cannes; BRISGAU Célestin, Ex-Mécanicien de route à Nice; DAVID Félix, Ex-Chef visiteur à Menton; TIBERT Antoine, Ex-Homme d'équipe à Menton.

ARDÈCHE. — AUZAS Maurice, Cantonnier principal à Pradons; BARNAVON Gaston, Chef de train à la Voulte; BERGER Eugène, Chef de gare au Pouzin; BERNARD Benoît, Chef de train à la Voulte-sur-Rhône; BONENFANT Adolphe, Garde-Signaux à Andance; CHABANIS Régis, Sous-Chef de manutention au Teil; CORNUT Gaston, Mécanicien de route au Teil; DESSEMOND Auguste, Conducteur à Annonay; FENOUIL Alexandre, Mécanicien de route au Teil; GELIX Henri, Mécanicien de route au Teil; JOUYE Charles, Mécanicien de route au Teil; MOTTET Lucien, Aiguilleur de au Teil; PAYEN Joseph, Chef de train à la Voulte; PLANEL Isidore, Chef de train à la Voulte; PORTE Auguste-Eugène, Mécanicien de route au Teil; RAN-CHON Charles, Sous-Chef de manutention à Privas; REY Félix, Chef de train au Teil; THIBON Charles, Chef de gare à Ville neuve-de-Berg; VERNET Charles, Sous-Chef de manutention au Teil.

ALPES (BASSES-). — BERNARDY Raymond, Chef de train à Forcalquier; GERVAIS Léon, Chef de train à Digne; ROUGIER Jean, Chef de canton, commune de Saint-Maime.

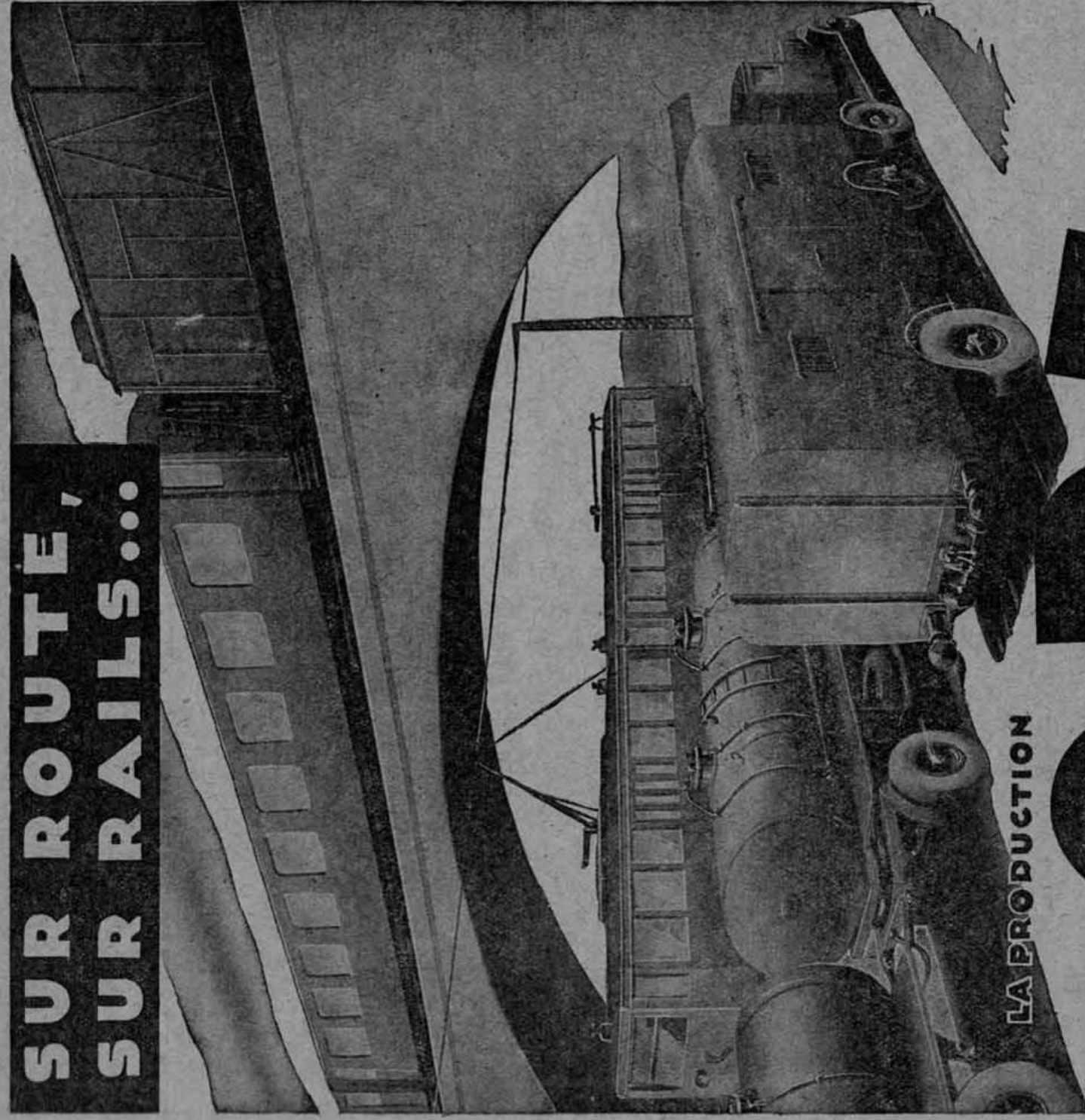
BOUCHES-DU-RHÔNE. — AMAYENC Auguste, Sous-Chef de manutention à Marseille; AMIEL Léopold, Lampiste-Appareilleur à Marseille; ANDRÉ Ernest, Mécanicien de manoeuvres à Marseille; ANNIBAL Pascal, Chef-Aiguilleur principal à Marseille; ARMAND Charles, Chef de bureau à Marseille; ARNAUD Eugène, Mécanicien de route à Aubagne; ARNAUD Henri, Chef de train à Marseille; AUBRY Jules, Brigadier de manoeuvres à Marseille; BABY Jean, Ouvrier à Arles; BAILET Charles, Sous-Chef de manoeuvres à Marseille; BALDOUIN Jean, Chef de brigade à Arles; BANON Bertin, Chef de manoeuvres principal à Marseille; BARET François, Cantonnier à Rognac; BASSAGET Fernand, Commis à Marseille; BEAUME Pierre, Sous-Chef de manutention à Marseille; BERENGUIER Etienne, Sous-Chef de gare à Marseille; BERT Benoît, Mécanicien de route à Aubagne; BERTIN Gustave, Chef de manoeuvre principal à Marseille; BLANC Gabriel, Mécanicien de route à Marseille; BLANC Jacques, Chef de train à Marseille; BŒUF Albert, Brigadier de manutention à Marseille; BONNET Joannis, Brigadier de manutention à Tarascon; BOUR Philippe, Conducteur à Marseille; BOURILLON Albert, Contremaître à Sénas; BOYER Etienne, Homme d'équipe à Miramas; BOYER Jules, Receveur à Marseille; BROTTTE Mathieu, Ouvrier à Arles; BROUQUIER Gabriel, Mécanicien de route à Marseille; BRUN Jean, Mécanicien de route à Aix; BRUN Jules, Mécanicien de route à Marseille; BUFFAZ Félix, Sous-Chef de gare à Marseille; CANOLLE Joseph, Chef aiguilleur à Marseille; CARCAGNO César, Brigadier de manoeuvres à Marseille; CARLES Paul, Mécanicien de route à Aix; CARROUVE Jules, Contrôleur technique à Marseille; CASIMIR Alphonse, Sous-chef de bureau à Marseille; CAYOL Edmond, Chef de train à Marseille; CAYOL Toussaint, Facteur aux écritures à Marseille; CHABERT Paul, Homme d'équipe à Marseille; CHAINE Antoine, Aiguilleur à Tarascon; CHAINE Silvestre, Sous-Chef de manutention à Marseille; CHALVET Emile, Sous-Chef de manutention à Saint-Marcel; CHALVIDAN Antony, Sous-Chef de Brigade d'ouvriers à Arles; CHANUD Alexandre, Chef de manutention à Aix-en-Provence; CHARBONNIER Vincen' Sous-Chef de manutention à Marseille; CHARNAY Adrien, Brigadier de manutention à Marseille; CHOULTZ Alexandre, Chef contrôleur de gare à Marseille; CLERISSY Marcelino, Receveur à Marseille; COLLET Jean, Ouvrier à Arles; COLON Gabriel, Mécanicien de route à Marseille; CONSTANS Félicien, Sous-Chef de manoeuvres à Marseille; COSTA Ignace, Mécanicien de route à Marseille; COUDURIER Alexis, Brigadier de manutention à Port-Saint-Louis-du-Rhône; COULOMB Antoine, Aide-Ouvrier à Arles; COULOMB Marius, Chef de train à Miramas; COULON Eugène, Mécanicien de route à Aubagne; COURT Auguste, Sous-Chef de canton à Miramas; CRESPIER Jean, Lampiste-Appareilleur à Marseille; CURNIER Basile, Sous-Chef de manoeuvres à Marseille; DAUPHIN Toussaint, Facteur aux écritures à Salon; DAUTHUEY Léopold, Ouvrier à Marseille; DELESTY Claude, Chef de brigade à Arles; DELLAVALLE Alexis, Mécanicien de route à Marseille; DUCRES Pierre, Chef de manutention à Marseille; DURAND Jules, Brigadier de manutention à Marseille; ELDIN Joseph, Sous-Chef de manutention à Marseille; ESMIEU Louis, Mécanicien de manoeuvres à Aix; FAVRE Hippolyte, Commis à Marseille; FIGUIERE Louis, Sous-Chef de manutention à Marseille; FLAYOL Marius, Mécanicien de route à Marseille; FUNEL Joseph, Chef de train à Marseille; GAETAN Alfred, Chef de manoeuvres principal à Miramas; GARBOLINO Louis, Sous-Chef de manutention à Marseille; GAS Joseph, Garde à Marseille; GERÉMY Eugène, Contre-

CHEVILLE RAWL EN FIBRE

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

en vente
Quincailliers, Grands Ma-
gasins, Cooperatives, etc...

**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**

ÉTABLISSEMENTS CODER — Constructeurs — Société Anonyme au Capital de 14.000.000 de Francs
MARSEILLE-SAINT-MARCEL

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

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

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

PUTEUX (Seine)
14, Avenue du Président-Wilson

Télégrammes : **CODER-PUTEUX**

Téléphone : 97-06

Les difficultés de l'heure présente
diminuant le nombre de vos lectures.
La rapidité des communications
et l'interdépendance chaque année plus étroite des événements étendent le champ de votre curiosité.

ASSUREZ-VOUS

le service régulier de la

REVUE D'INFORMATIONS INTERNATIONALES

LE MOIS

Synthèse de l'activité mondiale

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

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

CONDITIONS SPÉCIALES

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

Abonnement d'un an payable mensuellement à raison de

12 fr. 50

en utilisant le chèque postal encarté dans chaque volume.

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

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

Établissements J. DURTHALLER MARSEILLE

Savon 72% "Fleur des Alpes"
Dans toutes les coopératives P.L.M.

L. LEMER fils et **V. BRISSON**

1, Quai de Lourmel à NANTES

Plombs à sceller
Plombs pour la pêche

A PARIS, Tél. : Roquette 91-18

Établ^{ts} BALSAN

Bureaux: PARIS, 6, Rue Mollara
Usine: CHATEAURoux (Indre)

DRAPS D'UNIFORMES
ET DE CARROSSERIE
DRAPERIES, FLANELLES
= COUVERTURES =



UN APPAREIL AU

**GAZ
BUTANE**

s'achète **VIVIER**
chez — Spécialiste

Concessionnaire
Distributeur du **BUTAGAZ**

Réchaud 2 feux à partir **80 fr.**
de

Facilités de paiement sur la totalité des Commandes
REMISE 10% aux Agents de chemins de fer

Catalogue sur demande

Le plus grand choix d'Appareils — Les meilleurs Prix
PRESENTATION ET DÉMONSTRATION :
VIVIER, 12, RUE DE CHARONNE, 12 — PARIS (11^e)

maître adjoint à Marseille; GERMAIN Clément, Contrôleur technique principal à Marseille; GIRAUD Rosia, Chauffeur de manœuvres à Marseille; GOUDËT Léon, Chef de train à Marseille; GRAND Honoré, Chef de manutention à Marseille; GRAS François, Homme d'équipe à Salon; GRAVA Paul, Ouvrier à Arles; GROS Mathieu, Aiguilleur à Tarascon; GUIDI Jules, Brigadier de manutention à Marseille; GUIEN Alfred, Chef de train à Aix-en-Provence; ISNARD Honoré, Chef de train à Miramas; JAUBERT Virgile, Brigadier de manœuvres à Marseille; JAUFFRET Denis, Sous-Chef de manutention à Marseille; JAUFFRET Maurice, Chef de manœuvres principal à Miramas; JOMAIN Claudius, Homme d'équipe à Arles; JOUBERT-PINET Emile, Brigadier de manutention à Marseille; JOURDAN Pierre, Garde, commune d'Aubagne; JUILLARD François, Chef mécanicien à Marseille; JULIEN Barthélemy, Sous-Chef de manutention à Marseille; LANGLOIS Victorin, Chef de manœuvres à Arles; LATAUD Marius, Facteur de ville à Marseille; LATTY Dominique, Brigadier de manœuvres à Marseille; LAVET André, Sous-Chef de manutention à Marseille; LEY Eugène, Ouvrier à Miramas; LEYNAUD Albert, Commis à Marseille; LEYSSIEUX Auguste, Sous-Chef de manutention à Marseille; LIEUTARD Gustave, Chef de train à Gardanne; LOUIS Etienne, Brigadier de manutention à Marseille; LOUVEAU Eugène, Commis à Aix-en-Provence; LOVISI Paul, Chef de bureau de gare à Marseille; LUCIANI Charles, Sous-Chef de manœuvres à Marseille; MAGNIN Claude, Chef de manœuvres à Marseille; MALAUSSE Virginius, Homme d'équipe à Marseille; MARC Gustave, Mécanicien de route à Aix; MARGANT Henri, Aiguilleur à Marseille; MARIN Marius, Sous-Chef de manœuvres à Marseille; MARTEL Jean, Homme d'équipe à Salon; MARTEL Marcelin, Chef de manœuvres principal à Marseille; MATHIEU Augustin, Ouvrier à Marseille; MATHON, Alphonse, Conducteur à Marseille; MEFFRE Désiré, Mécanicien de route à Miramas; MEYSON Marius, Facteur mixte à Tarascon; MICHEL Joseph, Mécanicien de route à Aubagne; MICHOT François, Mécanicien de route à Miramas; MILIEN Abel, Facteur aux écritures à Aubagne; MISTRAL Joseph, Dessinateur projecteur à Arles; MONNIER Sabinus, Aiguilleur à Tarascon; MONNOT Charles, Chef de train à Marseille; MONTAGNIER Michel, Aiguilleur à Tarascon; MOURANCHON Pierre, Sous-Chef de manutention à Marseille; OLIVIER Adrien, Caissier à Marseille; OTTAVI François,

Mécanicien de manœuvres à Miramas; OURS Gabriel, Facteur de ville à Marseille; PACÈS Antoine, Chef de train à Marseille; PEIRY Baptistin, Sous-Chef de brigade d'ouvriers à Marseille; PERETTI Henri, Commis à Marseille; PEYRE Victor, Sous-Chef de manutention à Marseille; PICHON Louis, Ouvrier à Arles; PONCHIN Marius, Sous-Chef de manutention à Marseille; POUTLGAIRE Gustave, Mécanicien de route à Marseille; PROST Albin, Facteur aux écritures à Marseille; RASICADE Paul, Chef de train à Marseille; RAYMOND Henri, Conducteur de machines-outils à Arles; REBUFFAT Joachin, Mécanicien de route à Marseille; REGIMBAUD Jules, Chef de train à Marseille; RENVY Alfred, Manœuvre à Marseille; RIGAUD Gustave, Homme d'équipe à Marseille; ROCHE Jean, Sous-Inspecteur à Marseille; ROGER Louis, Mécanicien de route à Marseille; M^{me} ROGEZ Blanche, Factrice aux écritures à Marseille; ROMANETTI Ange, Sous-Chef de manutention à Marseille; Rosso Jules, Chef de train à Marseille; ROUBTON Albert, Brigadier de manutention à Marseille; ROUME Elie, Chef de manœuvres à Marseille; ROUNIEU Félix, Homme d'équipe à Port-Saint-Louis-du-Rhône; ROYAL François, Chef aiguilleur à Marseille; SILVESTRE Joseph, Mécanicien de route à Miramas; M^{me} SUBRINI, née LECA Hyacinthe, Factrice aux écritures à Marseille; TABART Arthur, Cantonnier principal à Marseille; TALLIEUX Laurent, Mécanicien de route à Tarascon; TEODIL Jules, Chef de train à Arles; TIBERT Joseph, Chef aiguilleur principal à Marseille; TORRA Antoine, Brigadier de manutention à Marseille; VACHIER Joseph, Ouvrier à Arles; VENTURE Marius, Sous-Chef de manutention à Marseille; VIAL Gustave, Mécanicien de route à Marseille; VIANY Victor, Facteur aux écritures à Miramas; VILLEVEILLER Albert, Chef de gare à Raphèle; VINCENT Marieux, Brigadier à Marseille; VOLELLI Paulin, Chef de train à Marseille; BELLON Alfred, Ex-Mécanicien de route à Marseille; DOL Louis, Ex-Commis à Cannes; DOU Virgile, Ex-manœuvre à Marseille; FAURE Jean, Ex-Conducteur chef à Marseille; PEYRE Pierre, Ex-Commis à Fontvieille; AUBERT Casimir, Ex-Conducteur chef à Miramas; BARTHELEMY Benjamin, Ex-Préposé à la manutention à Marseille; VARENNES Pierre, Ex-Chef de train à Miramas.

CANTAL. — LOMBARDY Etienne, Chef de gare à la Chapelle-Laurent.

Avancements en Grade ⁽¹⁾

Par décision du Conseil d'Administration en date du 23 mars 1934, ont été nommés ou promus :

DIRECTION ÉCONOMIE SOCIALE

Inspecteur divisionnaire de 1^{re} classe :
M. Ribard Jean.
Inspecteur divisionnaire de 2^e classe :
M. Auguste Marcel.
Contrôleur technique principal : M. Mar-
selon Félix.
Employée principale : Mlle Dumesnil Lu-
cienne.

SERVICES FINANCIERS

Inspecteur divisionnaire de 1^{re} classe :
M. Voges Gaston.

Sous-caissier principal : M. Maljean Henri.
Sous-Chef de bureau de 1^{re} classe : M.
Grossetête Eugène.
Contrôleur des Services Centraux : M.
Chauvin Paul.
Chef de groupe : M. Coulomb Marcel.
Employé principal : M. Lemire Pierre.
Employé : M. Brillaud Charles; M. Planès
Charles.

Inspecteur de 1^{re} classe : M. Cureau André,
Chef de bureau de 2^e classe : M. Zoppi
Raoul.

Sous-Chef de bureau de 1^{re} classe : M.
Hardouin Jean; M. Bergeaud Marcel.
Contrôleur du Service Central de l'Exploi-
tation : M. Stamm André.

Sous-Chef de bureau de 2^e classe : MM.
Séclier Marie; Maurice Paul.

Chef de groupe : MM. Charnay Benoit;
Aimé Maurice; Villard Simon; Cheva-
lier Charles; Knittel Gustave; Lacombe
Charles; Perret Albert; Mlle Boiron
Marie.
(Suite page XLIII)

EXPLOITATION

Service Central. — Chef de bureau
principal de 1^{re} classe : M. Roux Jean.
Chef de bureau principal de 2^e classe :
M. Carbo Paul.

(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.

DISTINCTIONS HONORIFIQUES DIVERSES

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

PALMES ACADÉMIQUES. — Ont été nommés *Officiers d'Académie* : MM. AUDIBERT Marius, ex-Sous-Chef de gare à Marseille; BOREL du BEZ Lucien, Sous-Inspecteur au Contentieux commun; BOSSANE Gustave, Chef de groupe à Chambéry-Centre; BOURDY Elie, Facteur aux écritures à Nîmes P.V.; GEORGES Charles, Chef de district à Andelot; GRELLIER Gaston, Commis à Sens; MULLER Eugène, Distri-
buteur au Parc d'Entretien de Villeneuve-Prairie; RIGORD, sous-chef de bureau à Orange.

ASSURANCES SOCIALES. — A reçu une *Médaille de bronze* : M. ROURE Théodore, Commis à Saint-Chamond.

ACADÉMIE NATIONALE D'ENCOURAGEMENT. — A reçu la *Médaille d'or* au titre du Mérite Artistique National : M. MULLER Eugène, Distributeur au Parc d'Entretien de Villeneuve-Prairie.

SOCIÉTÉ D'ENCOURAGEMENT POUR L'INDUSTRIE NATIONALE. — Ont reçu la *Médaille des vieux ouvriers et contremaîtres*, au titre de l'année 1933 : MM. CORNIER Alphonse, Contremaître-adjoint aux ateliers de voitures de Villeneuve; MANEN Antoine, Chef de brigade d'ouvriers aux ateliers de machines d'Oullins; MARTIN Jean, Contremaître-adjoint aux ateliers de machines d'Oullins; Rossi Aurélien, ouvrier aux ateliers de machines d'Oullins.

Pour toutes vos Graines et vos Plants

adressez-vous à la Maison

J. FOURQUIÉ

41, Avenue Ledru-Rollin, 41

PARIS (XII^e)

Réduction de 10% aux Agents PLM.

ORDRE DU NICHAN-IFTIKHAR. — A été nommé *Chevalier de 1^{re} classe* : MULLER Eugène, Distributeur au Parc d'Entretien de Villeneuve-Prairie.

ORDRE DE LA COURONNE D'ITALIE. — A été nommé *Commandeur* : M. POULOT, Représentant de la Compagnie à Milan.

ORDRE DE LÉOPOLD DE BELGIQUE. — A été nommé *Chevalier* : M. RAYBAUD Prosper, Inspecteur principal au Service Agricole.

OUVERT
Dimanches et fêtes

Lampes, pièces
détachées et
postes de toutes
marques

TOUTE LA
PHOTO

Demandez
notre Catalogue
dernières
nouveautés



REMISES DE 30 A 40 %

Les Trois Amis de la Maison

POUR VOTRE CUISINE la "Végétaline"

POUR VOTRE TABLE l'huile "Dulcine"

POUR VOTRE LINGE le savon "La Tour"

TOUTMAIN

LE GRAND COUTURIER
DES CHAMPS-ÉLYSÉES

26, Avenue des Champs-Élysées, PARIS

Seul Créateur de la Robe Haute-Couture à 150 Fys

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

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

LA MARQUE
Georges FRANCK

fabrique

ses Bleus, ses Chemises bleues
et vend directement sans intermédiaire

Demandez le passage de nos voyageurs et
visitez nos magasins 20, rue Meslay, PARIS-3^e

ÉCOLE SPÉCIALE DES TRAVAUX PUBLICS,

DU BATIMENT ET DE L'INDUSTRIE

M. LEON 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

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

dont **207** Ingénieurs et Ingénieurs en Chef des Ponts et Chaussées.

82 Ingénieurs Principaux et Ingénieurs e. Chef du Service Vicinal.

5 Ingénieurs des Mines.

808 Ingénieurs Adjoints du Service Vicinal.

23 Ingénieurs en Chef de la Ville de Paris.

et **9.542** Conducteurs, Adjoints techniques, Commis-Dessinateurs, Dessinateurs, Calqueurs, 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

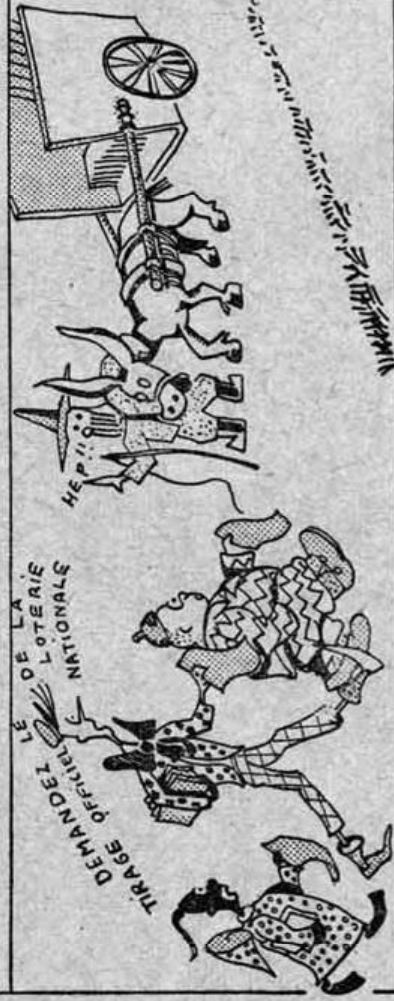
L'une des plus importantes maisons d'édition de Paris.

Ouvrages techniques de premier ordre, dont un grand nombre sont la reproduction de cours professés.

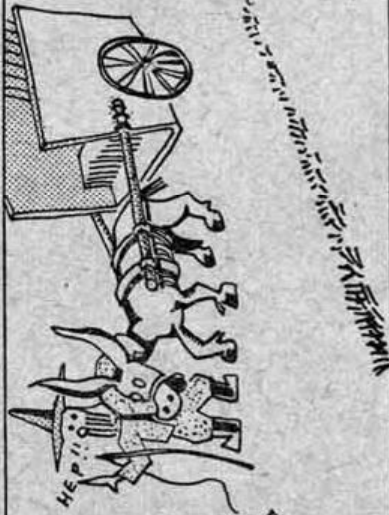
Brochure N° 110 (Préparation, Catalogues, Résultats obtenus de l'École chez Soi) Brochure N° 112 (Catalogue général de la

Librairie de l'Enseignement Technique) envoyées gracieusement sur simple demande adressée 12, rue Du Sommerard, à Paris (5^e).

LES MÉMORABLES VOYAGES DE BOGY ET TAMPON



DEMANDEZ LE TRAGE OFFICIEL DE LA LOTERIE NATIONALE



HEP !!

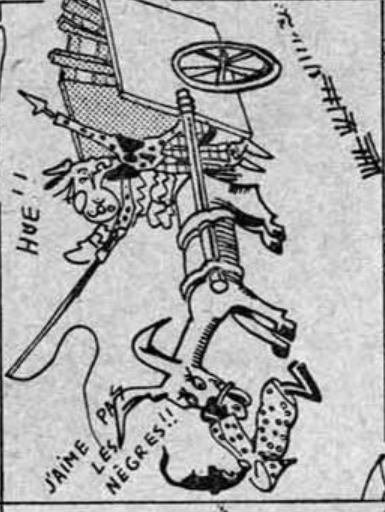


J'AI GAGNÉ LE GROS LOT!!!!

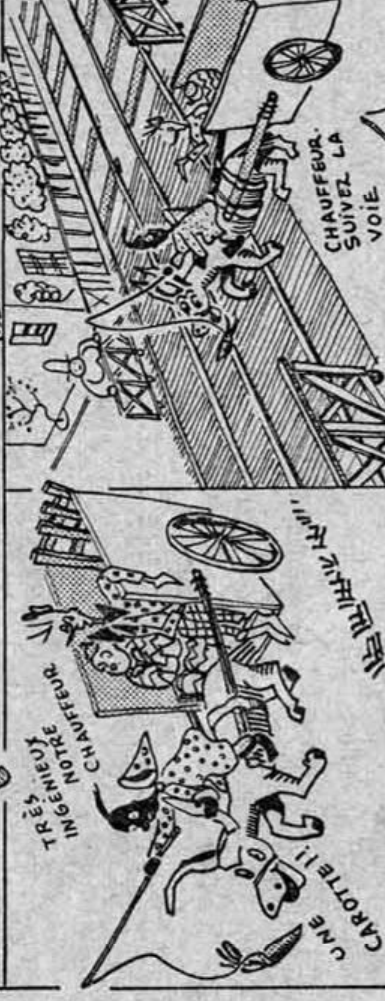


JE VOUS LA DONNE JE VAIS PAYER DES 40 CHEVAUX !!

ET VOTRE VOITURE !!

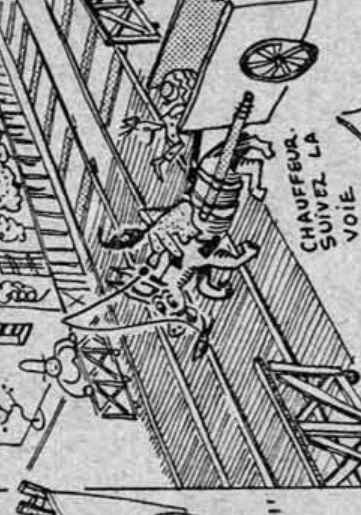


HUE !! J'AIME PAS LES NEGRES!!

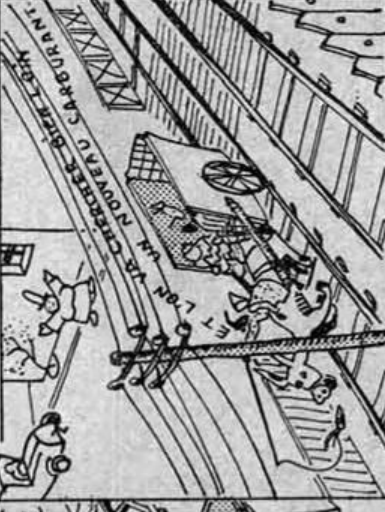


TRÈS INGÉNIEUR NOTRE CHAUFFEUR

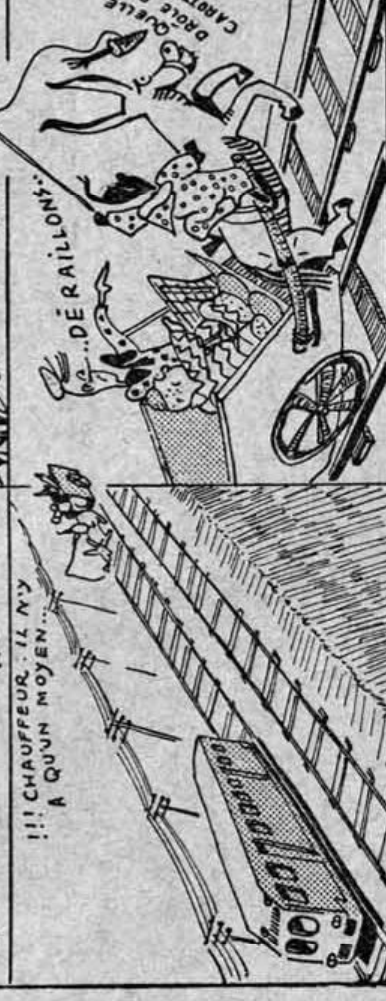
UNE CAROTTE !!



CHAUFFEUR SUIVEZ LA VOIE



ET L'ON VA CHEZER ARGENT L'ON



!!! CHAUFFEUR, IL N'Y A QU'UN MOYEN...

...DÉRAILLONS !!



PROLE DE CAROTTE



ET L'AUTO TRIOMPHE

ET L'ON VA CHEZER ARGENT L'ON

Quenelles Mack
 DIJON
 Les réclamer dans les Coopératives
 P. L. M.



La Boisson Familiale
 la plus économique c'est l'Antésite qui plaît à tous, petits et grands, par sa saveur exquise et par ses qualités toniques et désaltérantes.
 Le flacon 4 et 8 frs chez Pharm., Epic., Drog.
 Demandez-le à votre Coopérative

CHOCOLAT LANVIN
 Le bon chocolat français
 Ses images, ses cadeaux
 Le réclamer dans les Coopératives P. L. M.

RÉCRÉATIONS (suite)

Solutions du dernier numéro

1	B	R	A	H	M	A	N	E	V
2	A	I	G	U	E	B	E	L	E
3	R	O	U	E	L	L	A	N	
4	B	L	E	L	A	R	I	V	E
5	E	E	T	I	O	N	V	E	R
6	N	S	A	N	C	I	E	R	E
7	T	A	N	I	O	B	E	R	
8	A	B	R	I	O	R	E	P	O
9	N	E	O	N	R	E	N	A	N
10	E	L	L	I	A	T	O	N	T

1	P	R	I	M	E			
2	I	I	O	T				
3	L	O	U	T	P	E		
4	O	M	I	S	S	I	O	N
5	T	R	A	C	E			
6	A	V	I	S				
7	G	A	R	E				
8	E	L	A	D	I	E		

REBUS. — Le P arc D vagues ondéé grand ré Z'eau K ON prend des unités A grand DE cap AS 6T.

Le parc des wagons des grands Réseaux comprend des unités à grande capacité (Bulletin de mars, p. 43, avant-dernier alinéa et Wagons 9).

Les erreurs commises sont :

1° Argentières pas d's. — 2° Ligne électrique. — 3° Pas de palmiers. — 4° Chapeau de la cheminée à l'envers. — 5° Manque un tampon à la machine. — 6° Pas de numéro sur la locomotive. — 7° Pas de tender. — 8° Pas de fourgon. — 9° Pas de portes aux wagons. — 10° Pas de fils télégraphiques. — 11° L'ombre des personnages à l'envers, ainsi que celle des façades. — 12° Les roues gauches de la locomotive sont posées sur la bordure du trottoir.

Des solutions exactes ont été adressées par :

MM. ADÈS Julien, à Paris; BÉNASSE René (fils d'agent), à Chalon-sur-Saône; BOURGEOIS, à Paray-le-Monial; CLERMONT, à Villeneuve-Prairie; MILLS GERALD Simone (fille d'agent), à Menton; MM. KIZLIK Lucien, à Orléansville; GIRAUD F., à Saint-Etienne-Châteaureux; M^{me} MÉTAYER Raymond, à Paris; M^{me} MORAND Clémence (femme d'agent), à Chalon-sur-Saône; M. PONELLE Raymond (fils d'agent), à Dijon; M^{me} PRENEZ Jeannette (fille d'agent), à Montigny; MM. IBILLE Robert (fils d'agent), à Chalon-sur-Saône; HOROWSKI Alexandre, à Hyères.

Note. — En raison du grand nombre des envois faits au Bulletin, ne sont mentionnées ici que les réponses contenant au moins trois solutions exactes.

(Suite des Avancements en grade publiés page XXXIX.)

Rédacteur principal : MM. Claparède Léonce; Boy François.

Contrôleur technique : MM. Lamy Eugène; Paulhan Fernand.

Contrôleur du Service Électrique : M. Boulard André.

Employé principal : MM. Biale Paul; Lagrasse Georges; Goby Georges; Dorge Henri; Timbert Henri; Crou Georges; Mèche Henri; Béliard Ernest; Tréneau Auguste; Littaud Albert; Queyssi Jean; Aubailly Daniel; Plantevin Louis.

Employée principale: Mlles Criès Thérèse; Michaut Jeanne; Bussard Paul; Mme Blondeau Maria.

Contrôleur technique adjoint : M. Laroche Benoît.

Contrôleur adjoint du Service Électrique : M. Jayr René.

Aide-contrôleur technique : M. Tellier Albert.

Employé : MM. Jallaguir Ernest; Breugnot Albert; Caine Maurice; Alger Jean; Laurent Alexis; Vidal Elie;

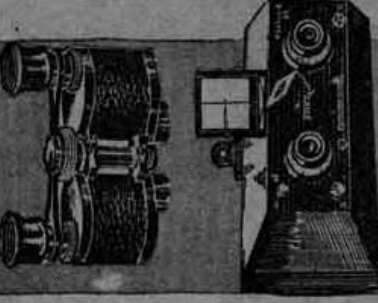
Vente en gros : CH. REVEL, 83, r^{te} de Vienne, LYON

ARQUEBUSE ELIXIR LIQUEUR
BON-SECOURS

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



AVANT DE PARTIR
EN VOYAGE...
...munissez-vous de



JUMELLES J. RICHARD
jumelles première marque d'une construction hors-pair vendues à UN PRIX INÉGALABLE et du

Stéréoa

le meilleur des appareils photographiques stéréoscopiques vendu : 440 fr.

VERASCOPE-GLYPHOSCOPE

Jules RICHARD

Utile et Bureau, 7, rue Lafayette (Opéra),
Alcôve de Vente,
25, rue Mélingue - Paris

Musard Marcel; Perrin Ernest; Gaillard Louis; Curty Marc; Matriolet Louis; Bouchon Jean-Marie; Cureau Benjamin.

Employée : Mme Vve Leroi Germaine; Mlles Breugnot Marthe; Perrin Rose.

Chef-ouvrier de 2^e classe : à Bercy, M. Lamy Lucien (Marseille-Joliette-Arenc).

Chef-classeur : M. Migneau Louis.

Expéditionnaire : MM. Maillet André (Saint-Claude); Monard Francis (Bercy); Brunon Jean-Baptiste (Villefranche-sur-Saône); Auvergne Marcel (Nîmes P.V.); Garnier Paul (Lyon-Perrache); Cavalézy Marcel (Montereau); Hautdaucour Jean (Bercy); Biré Henri (Bureau de ville de Paris-Tiquetonne); Canque Georges (Saint-Claude); Mme Mouly Eugénie.

Classeur principal : MM. Vailly Edouard; Plissier Louis; Nouvel Auguste.

Brigadier-Chef des garçons de bureau : M. Daures Emile.

Agent technique : M. Thomas François.

Services régionaux. — Chef de gare principal de 1^{re} classe : à Avignon, M. Granier Séverin.

Chef de gare de 1^{re} classe : à Saint-Ger-

main-des-Fossés, M. Monnèron René (Digoin); à Vichy, M. Morel Jules (Aix-les-Bains).

Chef de gare de 2^e classe : à Aix-les-Bains, M. Rica André (Ambérieu); à Annemasse, M. Arpin Henri (La Roche-sur-Foron).

Sous-Chef de bureau de 2^e classe : à Marseille-Centre, M. Quinson Henri.

Sous-Chef de gare principal : à Ambérieu, M. Rose Jean (Chambery-Challes-les-Eaux).

Chef de gare de 3^e classe : à Andelot (Jura), M. Lafont Paul (Lyon-Centre); à Frasne, M. Chautan Léon (Cruas).

Chef de groupe : à Lyon-Centre, M. Marguiron François.

Rédacteur principal : à Marseille-Centre, M. Navotte Bernard; à Grenoble-Centre, M. Rancillac Jean (Lyon-Centre).

Chef de bureau de gare de 1^{re} classe : à Besançon-Viotte, M. Laplanche Adolphe (Besançon-Mouillère); à Nîmes G.V., M. Poggioli Georges (Alès).

Sous-Chef de gare de 2^e classe : à Chalon-sur-Saône, M. Rosset Claude.

Sous-Chef de gare de 2^e classe (chef dispatcher) : à Chambery-Challes-les-Eaux, M. Borne Stéphen.

Saron
pour
La Barbe
imitable



Chef de gare de 4^e classe : à Ballancourt, M. *Jaillet* Gaston (Nevers) ; à Nyons, M. *Veyrier* Joseph (Pernes).
 Employé principal : à Paris-Centre, M. *Monteil* Henri (Valence-Centre) ; à Dijon-Centre, M. *Perron* Léon ; à Lyon-Centre, MM. *Ribas* Pierre ; *Ayant* Lucien ; *Boyer* Louis (Paris-Centre) ; à Marseille-Centre, M. *Hugon* Marcel (Paris-Centre).

Sous-Chef de bureau de gare : à Besançon-Mouillière, M. *Bord* Jean (Tarare) ; à Marseille-Saint-Charles, M. *Rouxmas* Félix.

Sous-Chef de gare de 3^e classe : à Nevers, M. *Moreau* Michel (Thiers) ; à Perrigny, M. *Lachambre* Jean (Dijon-Ville).
 Employé : à Paris-Centre, MM. *Berry* Eugène ; *Bonnard* Georges (Dijon-Ville) ; à Nevers-Centre, M. *Pezot* Fernand ; à Dijon-Centre, M. *Housse* Gabriel (Mouchard) ; à Lyon-Centre, M. *Corraze* Jean (Bureau de ville de Lyon-Préfecture) ; à Saint-Etienne-Centre, M. *Raffier* Léon ; à Valence-Centre, M. *Richard* Georges ; à Nîmes-Centre, M. *Dion* Etienne (Lyon-Centre).

Facteur-Chef : à Andelat (Jura), M. *Maurivard* Auguste (Beaufort) ; à Ambérieu, M. *Cornu* Hervé (Lépm-le-Lac-la-Bauche).

Contrôleur de résidence : à Lyon-Guillotière, M. *Riche* Joseph.

Commis principal : à Fontainebleau-Avon, M. *Chavoet* Fernand (Melun) ; à Nîmes P.V., M. *Hébrard* Noël ; à Modane, M. *Cattin* Héli (Annemasse).

Chef de gare de 5^e classe : à Avoudrey, M. *Gauthier* Georges (Commenailles) ; à Maligny-Lacanhe, M. *Blanchet* Pierre (Novillars) ; à Darcey (Côte-d'Or), M. *Moniot* Alfred (Ermagny) ; à Beaubery, M. *Fiquet* Edmond (Gibles) ; à Vaugris, M. *Péquey* Pierre (Lyon-Perrache) ; à Saint-Trivier-de-Courtes (Ain), M. *Lamar* Théodore (Trambly-Matour) ; à Aures, M. *Davenas* Eugène (Le Pertuiset) ; à Saint-Gérard-le-Puy-Magnet, M. *Vial* Jean (Landos) ; à Montalieu-Vercieu, M. *Berthelon* Marcel (Lépin-le-Lac-la-Bauche).

Sous-Chef de gare de 4^e classe : à Culoz, M. *Jacquimod* Maurice (Bellegarde-Ain).
 Contrôleur-adjoint des trains : à Badan-Triage, M. *Bourlis* Joseph (Port-de-Bouc).

Michel DELOLME

Entreprise de Travaux Publics
 Travaillant pour la C^{ie} P. L. M.
 depuis 1875

Spécialité de Travaux
 de Voie et de Ballastage



STYLOMINE
 2, Rue de Nice - PARIS XII^e

Chef de manutention principal : à Nîmes G.V., M. *Farragut* Joseph.

Chef de gare de 6^e classe : à Ermagny, M. *Viennot* Louis (Voujaucourt) ; à Villers-le-Lac, M. *Mazuer* Prosper (Pagny-Côte-d'Or) ; à Beaufort, M. *Guinard* Marius (Saint-Amour) ; à Gibles, M. *Large* Claude (Cuisery) ; à Trambly-Matour, M. *Grange* Jean (Chazey-Marcilly) ; au Pertuiset, M. *Thibaull* Camille (Firminy) ; à Courzieu-Brussieu, M. *Vallette*, Victor (Boën) ; à Charmes-St-Georges-les-Bains, M. *Verdol* Fernand (Le Pourzin) ; à Sarrains-Montmirail, M. *Lequint* François (Bollène-la-Croisière) ; à Chatillon-de-Michaille, M. *Gerra* Louis.

Intérimaire de 2^e classe : à Mouchard, M. *Eiau* Georges (Aisy) ; à Mâcon, M. *Nachury* Jean (La Clayette-Baudemont) ; à Montbrison, M. *Dutreuil* Jean (Meys) ; à Bellegarde (Ain), M. *Brondel* Joseph (Divonne-les-Bains).

Commis de 1^{re} classe : au bureau de ville de Lyon-Préfecture, M. *Mouraret* Arsène (Lyon-Perrache) ; à Villefranche-sur-Saône, M. *Perrayon* Jean ; à Tarare, M. *Durieux* Barthélémy (Villefranche-sur-Saône) ; à Marseille-Joliette-Arenc, M. *Maurin* Pierre (Menton) ; à Marseille-Saint-Charles, M. *Enestraw* André (Mar-

seille-Joliette-Arenc) ; à Nîmes P.V., M. *Roger* Auguste ; à Annemasse, M. *Foray* Camille ; à Chambéry-Challes-les-Eaux, M. *Durochat* Julien.

Chef de station : à Commenailles, M. *Linsard* Norbert (Simard) ; à Laignes, M. *Joly* Jean (Darcey-Côte-d'Or).

Sous-Chef-ouvrier : à Marseille-Saint-Charles, M. *Chevits* Louis.

Chef de manutention : à Saint-Etienne-Châteaureux, M. *Chassin* Antoine (Roanne).

Chef de manœuvres : à Villeneuve-Saint-Georges-Triage, M. *Boissier* Sylva.

Chef-lampiste : à Sète, M. *Vincent* Louis (Paris).

Chef-aiguilleur : à Marseille-Joliette-Arenc, M. *Pascal* Marius.

Receveur de 2^e classe aux billets : à Marseille-Saint-Charles, M. *Zuccat* Pierre ; à Bourg, M. *Voilly* Marie.

Commis de 2^e classe : à Lyon-Guillotière, M. *Ponton* Marcel ; à Villefranche-sur-Saône, M. *Girard* Raymond (Saint-Victor-Thizy) ; à Menton, M. *Chabartier* Gaston (Orion) ; à Port-de-Bouc, M. *Abram* Charles (Marseille-Saint-Charles) ; à Thonon-les-Bains, M. *Rommand* Marcel (Saint-Germain-de-Joux) ; à Bourg, M. *Gavend* Antoine (Annecy).

Facteur-enregistrant : à Talmay, M. *Renaud* Marcel (Genlis) ; à Dijon-Porte-Neuve, M. *Thoral* Henri (Magny-Fauverney) ; à Cousance, M. *Aillot* Charles (Collonges-Côte-d'Or) ; à Aisy, M. *Dangla* Georges (Montbéliard) ; à Beaucourt, M. *Haronsky* Gilbert (Montferrand-Thoraise) ; à Saint-Colombe-sur-Seine, M. *Gasquet* André (Montbéliard) ; à Lozanne, M. *Marchand* Gabriel (Villevert-Neuville) ; à Chazay-Marcilly, M. *Marin* Georges ; à Sembadel, M. *Regard* Antoine (Le Puy) ; à Boën, M. *Philit* Eugène (Couzou-Loire) ; à La Fouillouse, M. *Balley* Marius (Saint-Just-Saint-Rambert) ; à Vogüé, M. *Meysonnier* Albert (Uzer-Joyeuse) ; à Bollène-la-Croisière, M. *Veyssier* Alphonse (Saint-Paul-Trois-Châteaux) ; à Tarascon, M. *Saint-Michel* Antonin ; à Saint-Martin-de-Crau, M. *David* Louis (Simiane) ; à Meyrargues, M. *Grégoire* Jules (Pertuis) ; à Rognac, M. *Lacroix* Eugène (Sausset-les-Pins) ; à Marseille-Joliette-Arenc, M. *Anziani* Antoine (Marseille-Blancarde) ; à Saint-Germain-de-Joux, M. *Durouge* Léon (Culoz) ; à

ACIÉRIES DU NORD (S^{ie} A^{no})

MATÉRIEL DE TRANSPORT

Société Anonyme, 228, Rue Saint-Honoré, Paris-1^{er}

Sous l'immatriculation : C^{ie} Européenne p^r le Transport des Combustibles Liquides et Carbonisés

la filiale, la Société exploite un parc d'environ 850 Wagons-Réservoirs au dernier modèle, destinés à la location pour le transport d'ESSENCE, ALCOOL, Goudron, MELASSE, MOUE SULFURIQUE, etc.

Achat et vente — Exploitation de tout matériel roulant

CHARIOTS ÉLECTRIQUES



15, Rue Fénelon, 15 — PARIS (10^e)
 Usines à Saint-Ouen (Seine)

TRACTEURS, TRANSPORTEURS
 ÉLEVATEURS A GRANDE LEVÉE

pour Compagnies de Chemins de Fer (37 au P. L. M.)

CONSTRUCTIONS MÉTALLIQUES

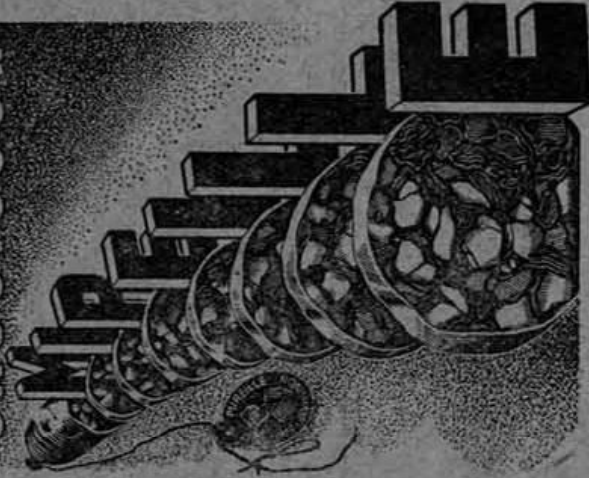
Charpentes - Ponts - Matériel fixe
 Pylônes - Tous signaux - Barrières, etc.

Fournisseurs des Grands Réseaux de Chemins de fer

Établissements PARA - GRENOBLE (Isère)

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

SAUCISSON



Moulin-des-Ponts, M. Cornaton Auguste (Bourg); à Dortian-Lavancia, M. Chéron Alfred (Molinges); à Simandre-sur-Suran, M. Charis Marcel (Culoz); à Ambérieu, M. Pral Fernand.

Chef de train : à Vesoul, M. Gros Narcisse; à Badan-Triage M. Darbousset François; à Clermont-Ferrand, M. Belin Daniel (Langéac); au Teil, M. Cheyrézy Adrien (Vogüé); à Bourg, M. Perret Marie.

MATÉRIEL ET TRACTION

Service Central. — Chef du laboratoire : M. Petit Roger.

Inspecteur divisionnaire de 2^e classe : M. Collomp Augustin (Miramas).

Sous-Chef de bureau de 1^{re} classe : MM. Mambon Henri; Coste Joseph.

Contrôleur technique principal : M. Pillard Claude (Oullins); à Belfort, M. Fontvieille Louis.

Sous-Chef de bureau de 2^e classe : M. Lomet Louis.

Chef de groupe : M. Fricbet René; à Villeneuve-Saint-Georges, M. Nicol Jean.

Employé principal : M. Salazet Emile; à Villeneuve-Saint-Georges, M. Crettez Marius.

Employé : à Villeneuve-Saint-Georges, M. Bourgade Roger (Arles); à Courbessac, M. Sabâtier Paul (Nevers).

Chef-distributeur : à Villeneuve-Saint-Georges, M. Martin Jean.

MATÉRIEL

Service Central. — Inspecteur divisionnaire de 1^{re} classe des Services centraux : M. Duchatel Hervé.

Inspecteur de 1^{re} classe des Services centraux : M. Lagrèverie Ismaël.

Inspecteur de 1^{re} classe des Services actifs : M. Lepoint Gabriel (Oullins).

Inspecteur de 2^e classe des Services actifs : M. Balliot Baptiste (Villeneuve).

Services régionaux. — Inspecteur de 2^e classe des Services actifs : à Lyon, M. Prévotat André (Marseille).

Chef-divisionnaire d'atelier 1^{re} catégorie : à Villeneuve, M. Robichon Louis; à Marseille, M. Rosset Maurice (Saint-Marcel).

Chef d'entretien : à Nevers, M. Pagés Georges.
Contremaître principal : à Oullins, MM. Dupuy Claudius (Villeneuve); Bertrand Armand.

Contrôleur du matériel : à Clermont, M. Alalain François; à Saint-Marcel, M. Ravoir Jules (Lyon).

Contremaître 1^{re} catégorie : à Villeneuve, M. Javelas Jean; à Lyon, M. Luce Francisque; à Clermont, M. Gérémy Eugène (Saint-Marcel).

Chef de magasin de 2^e classe : à Oullins, M. Molinier Jules.

Sous-Chef de magasin : à Vénissieux, M. Favart, Valmon (Chambéry).

Chef de groupe : à Conflans, M. Vacher Edouard (Paris).

Contremaître-adjoint : à Lyon, M. Roy Georges (Marseille); à Oullins, MM. Gabier André; Bonnot Charles; à Saint-Marcel, M. George Jean (Marseille).

Employé principal : à Villeneuve, M. Drivet François (Brignoud).

Employé : à Courbessac, M. Boyer René; à Brignoud, M. Malletin Louis (Oullins).

Chef-distributeur : à Oullins, M. Roger Werther (Lyon).

TRACTION

Service Central. — Inspecteur de 1^{re} classe des Services actifs : M. Schmitt Paul.

Services régionaux. — Chef de dépôt de 1^{re} classe : à Saint-Etienne M. Beaupiéd Alexis.

Attaché de traction (échelle 13) à Paris, M. Foltzer Raymond.

Chef-mécanicien : à Annemasse, M. Ber-gognoux André (Avignon); à Avignon, MM. Riou Emile (Ambérieu), Thoulouze Lucien (Nîmes).

Mécanicien de route : à Paris, MM. Pouteau Henri, Paris Georges; à Ville-neuve-Saint-Georges, M. Barbara Alphonse (Laroche); à Dijon-Perrigny, MM. Martinet Marcel, Mariller Georges;

à Badan, M. Bonjean Raymond; à Portes, M. Arsac Gaston; à Lyon-Vaise, MM. Dubois Joannès, Navel Henri.

Eleve-mécanicien : à Paris, MM. Besançon Octave, Boyer Albert, Deriano Joachim.

Michaux Hubert, Le Borène Yves, Balivet Henri; à Dijon-Perrigny, MM. Charton René, Grabin Gabriel, Deytieux Auguste (Mouchard); à Tarare, M. Sibuet Louis; à Moulins, M. Bonnet Gaston; à Clermont-Ferrand, M. Berger Paul; à Montchanin, M. Sautret Jean (Chagny).

Mécanicien de manœuvres : à Lyon-Mouche, MM. Rigaud Jean (Pont-de-l'Ane), Flattot François (Vémissieux); à Lyon-Perrache I, M. Pellaton Loussaint.

Service Central. — Sous-Chef d'études de 2^e classe : M. Martinot Emile.

Chef-dessinateur : M. Fiaux Georges.

Contrôleur technique principal : M. Mandin Fernand.

Employé principal : M. Baudot Albert, M. Rey René.

Expeditionnaire : MM. Dixmier Henri, Monroyal Edmond, Charbonnet Jean.

Aide-surveillant technique : à Saulon, M. Perrotte Paul.

VOIE

Contremaître principal : à Melun, M. Bérard Félix.

Employé principal : à Melun, M. Graillot Pierre; à Dijon, M. Estienne Marius; à Pontarlier, M. Georgeon Pierre; à Lyon, M. Trinquier Charles (Arles); à Avignon, M. Legros Georges; à Annemasse, M. Héritier Etienne (Saint-Etienne-Bellevue); à Saint-Etienne-Bellevue, M. Blancion François (Saint-Etienne-Châteaureux); à Montpellier, M. Turcan Louis (Manosque).

Employé : à Lyon, M. Gallet Robert; au Teil, M. Grand Fleury.

FROMAGE EXQUIS
Fabriqué à
DOLE (Jura)



**TOUJOURS APPÉTISSANT
TOUJOURS FRAIS
TOUJOURS BON**

**PRIMES DE LUXE
A TOUS CONSOMMATEURS**

Services régionaux. — Chef de section principal : à Pontarlier, M. Griceaud Armand (Besançon).

Chef de bureau de 1^{re} classe : à Marseille, M. Jouannaux Louis.

Chef de section : à Besançon, M. Dinard André (Vienne).

Sous-Chef de bureau de 1^{re} classe : aux Laumes-Alesia, M. Pontarlier (Maurice); à Marseille, M. Bouchet Pierre (Dijon); à Montargis, M. Ravinon Maurice; à Nîmes, M. Naud Antoine (Ales).

Sous-Chef de bureau de 2^e classe : à Dijon, M. Bourdin Henri; à Mâcon, M. Bernard Désiré (Bourgoin); à Marseille, M. Girard Marius (Valence).

Chef de district de 2^e classe : à Belley, M. Mignot René (Voiron); à Nîmes, M. Labory Jean.

Chef de groupe : à Paris, M. Chigot Louis (Melun); à Dijon, M. Jaboulet Charles; à Cavallon, M. Vidal Reyné; à Valence, M. Catelin Emilien (Avignon); à Bourgoin, M. Roux Claudius (Lyon); à Langéac, M. Dorier René (Nîmes); à Lyon, M. Villon Charles (Ales).

Dessinateur-projeteur de 2^e classe : à Pontarlier, M. Garay Roger (Valence); à Besançon, M. Bardy René; à Cosne, M. Chausseret Pierre; à Clermont-Ferrand, M. Barbagelatta Emmanuel (Valence); à Moulins, M. Rivet Gaston; à Saint-Etienne-Bellevue, M. Rousset Noël.

Garde-magasin : à Melun, M. Bérard Félix.

Employé principal : à Melun, M. Graillot Pierre; à Dijon, M. Estienne Marius; à Pontarlier, M. Georgeon Pierre; à Lyon, M. Trinquier Charles (Arles); à Avignon, M. Legros Georges; à Annemasse, M. Héritier Etienne (Saint-Etienne-Bellevue); à Saint-Etienne-Bellevue, M. Blancion François (Saint-Etienne-Châteaureux); à Montpellier, M. Turcan Louis (Manosque).

Employé : à Lyon, M. Gallet Robert; au Teil, M. Grand Fleury.

Surveillant principal du Service Électrique : à Corbeil, M. Chareyron René ; à Saint-Etienne - Châteaureux, M. Montel Claude.

Surveillant principal de la voie : à Bellegarde, M. Gruffaz Ernest (Les Fourneaux) ; à Annemasse, M. Vergerpion Joseph (Saint-Denis-en-Bugey).
Expéditionnaire : à Montereau, M. Laporte Georges.

Chef de canton principal : à Beaune, M. Divers Georges (Dôle) ; à Lyon, M. Montouvert Varice.

CONSTRUCTION

Service Central. — Chef dessinateur : à Paris, M. Fabre Roger.

Employée : à Paris, Mme Couchard Marie.

Services régionaux. — Conducteur de travaux de 2^e classe détaché au Maroc : M. Boni Camille.

Par décision du Conseil d'Administration en date du 27 Avril 1934, ont été nommés ou promus :

SERVICES FINANCIERS

Chef de groupe : M. Guyonnaud Georges.

Employé principal : M. Papon Antoine.

Employé : MM. Catanes Marcel, Rodier Henri.

Surveillant technique : à Chorges, M. Crouzat Joseph.

RÉSEAU ALGÉRIEN

EXPLOITATION

Services régionaux. — Chef de gare de 4^e classe : à Djelfa, M. Meyling Claudius (El-Affroun).

Chef de gare de 5^e classe : à Marengo, M. Labaronne Auguste (Misserghin).

Chef de gare de 6^e classe : Le Barrage, M. Taffine Henri (Oran-Marine).

Sous-Chef de gare de 4^e classe : à El-Affroun, M. Maestre Joseph (Sidi-Bel-Abbès).

Facteur-Chef : à Boghari, M. Devillers René (Tlemcen).

Commis de 1^{re} classe : à Agha, M. Laguin Maurice (Maison-Carrée).

Commise de 2^e classe : à Alger, Mme Vve Cornet Joséphine (Agha).

EXPLOITATION

Service Central. — Inspecteur de 1^{re} classe : M. Grauin Paul.

Chef de bureau de 1^{re} classe : M. Curtel Georges (Valence-Centre).

Chef de bureau de 2^e classe : M. Décoray Claudius (Nîmes-Centre).

Sous-Chef de bureau de 1^{re} classe : M. Mégé Emile.

Facteur enregistrant : à Relizane, M. Huitre Henri (Agha) ; à Miliana-Marqueritte, M. Vergnes Barthélémy (Marango).

Chef de train : à Oran, M. Carasco Joseph (Tlemcen).

Chef de manutention : à Oran, M. Noual Ernest (Oran-Marine).

MATÉRIEL ET TRACTION

Services centraux. — Contrôleur des Services centraux : à Alger, M. Aillaud Pierre.

Contrôleur technique : à Alger, M. Jamot Louis.

Services régionaux. — Chef-mécanicien : à Oran, M. Vinauge Désiré (Blida).

Chef de réserve : à Blida, M. Lepori André (Oran).

Contrôleur technique principal : M.M. Passemard Benoît ; Bardot Franck.

Chef de groupe : M. Guisset Paul.

Rédacteur principal : M. Ardillon René.

Contrôleur technique : M. Debès Georges ; à Lyon, M. Castet Jean (Marseille).

Employé principal : MM. Legrand Eric ; Tartral Joseph, Briatte Louis.

Employée principale : Mme Vve de la

PNEUS BERGOUGNAN

TUYAUX

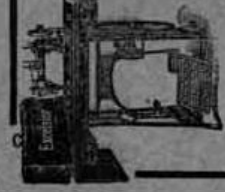
tous types

COURROIES

pour transporteurs et transmissions

TAPIS

Tous articles en caoutchouc pour l'industrie



MACHINES A COUDRE «EXCELSIOR» les plus appréciées. — Prix très avantageux.
Jolis meubles fermés, moteurs électriques
Liste de nos agents et catalogue franco
Écrivez : **Magasin d'Exposition**
104, Bd Sébastopol — PARIS
Condition spéciales au personnel du P.L.M.

Travaux Publics
Constructions Industrielles

A. POMMEROL et Fils
Saint-Fons (Rhône)

Travaux Publics

Entreprise

MOURET FRÈRES
10, rue Violette
à **AVIGNON**

BOSSY & GENOUD

ENTREPRISE GÉNÉRALE

Fournisseurs de la Compagnie P. L. M.

44, Rue La Boétie, 44 — PARIS

Le Fusil Téa

Production de la Manufacture
d'Armes
THÉATE FRÈRES, Liège (Belgique)

Concessionnaire exclusif pour la vente en France :

FERNAND MORTBONTEMPS

à **HOTONNES (Ain)**

TARIF FRANCO

BUFFET - CRAMPON S.A.

Anci Evette et Schaeffer

Ses instruments pour artistes, ses éditions pour Harmonie ou Fanfare universellement connues.

18-20, Passage du Grand-Cerf, PARIS (2^e)

Téléphone: LOUVRE 07-28

Roche Française; Mlle *Gondy* Marguerite.

Contrôleur technique adjoint; à Marseille, M. *Servent* Emile (Montpellier).

Employé; MM. *Chabalter* Raoul; *Frangois* René; *Vedel* Noël; *Souchard* Charles; *Rouvière* Emile.

Employée; à Paris, Mme *Fromonot* Claire. Commiss de 1^{re} classe; à l'Agence de Casablanca, M. *Bonnet* Roger.

Brigadier-Chef des garçons de bureau; M. *Limondin* Auguste.

Services régionaux. — Chef de gare de 1^{re} classe (adjoint); à Bercy, M. *Jouze* Raymond (La Seyne-Tamaris-sur-Mer).

Sous-Inspecteur; à Nîmes-Centre (Service Electrique), M. *Tourret* Claude (Lyon-Centre).

Chef de gare de 2^e classe; à Cosne, M. *Michallat* Auguste (Remoulins); à La Seyne-Tamaris-sur-Mer, M. *Galland* Antoine (Bourgoin).

Contrôleur de l'Exploitation; à Lyon-Centre (Service Electrique), M. *Gérin* Marcel.

Contrôleur principal du Service Electrique; à Lyon-Centre, M. *Claude* Clotaire (Paris).

Chef de gare de 3^e classe; à Bourgoin, M. *Chassy* Léon (Moirans); à Beaulieu-sur-Mer, M. *Pin* Honoré (Marseille-Saint-Charles); au Vigan, M. *Albregues* Gustave (Quissac); à Remoulins, M. *Dupont* David (Vidauban).

Chef de groupe; à Marseille-Centre, M. *Chouquet* Pierre.

Attaché (Chef de bureau de gare de 2^e classe); à Alès, M. *Calmels* Paul (Saint-Victor-Thizy).

Sous-Chef de gare de 2^e classe; à Perrigny, MM. *Brantat* Georges (Les Laumes-Alesia); *Michel* Jean (Nîmes P.V.); à Lyon-Guillotière, M. *Noël* Louis (Saint-Germain-au-Mont-d'Or); à Lyon-Vaise, M. *Girouin* Pierre (Lyon-Perrache).

Sous-Chef de gare de 2^e classe (dispat-cher); à Valence, MM. *Chomet* Théobald (Dijon-Ville); *Devo* Alphonse (Chambéry-Challes-les-Eaux).

Chef de gare de 4^e classe; à Ris-Orangis, M. *Guyon* Joseph (Corbeil-Essonnes); à Sérézim, M. *Larue* Jean (Chauffailles); à Lalevade-d'Ardeche-Prades, M. *Serre* Henri (Aubais); à Vidauban, M. *Donat* Léon (Menton-Garavan); à Quissac, M. *Mauget* Jean (Nîmes P.V.).

Magondeaux B.R.C.

83, Bd Gourvion-St-Cyr, Paris-17^e
Téléphone: Étoile 48-65, 48-66

Acétylène dissous — Électricité
Toutes signalisations routières
et ferroutaires.



Homme. 180 fr
Enfant. 140 fr.
Facil à partir de 220. Machine à coudre 625.
Garantis 5 ans — Catalogue franco.

Manufre des Cycles BALLIS

12, rue du Onze-Novembre
SAINT-ETIENNE
SUCCURSALE A PARIS: 9 bis, boulevard des Filles-du-Culvaire

Contrôleur des trains; à Lyon-Perrache, M. *Journet* Clément (Moulins).

Employé principal; à Marseille-Centre, MM. *Robert* Raoul; *Grand* Jean.

Caisnier de 3^e classe; à Bercy, M. *Neveux* Henri.

Contrôleur-adjoint du Service Electrique; à Nevers-Centre, M. *Mourat* Marcel (Lyon-Brotteaux); à Grenoble, M. *Terpend* Joseph.

Sous-Chef de gare de 3^e classe; à Marseille-Saint-Charles, M. *Mauroux* Hurbain (Marseille-Blancarde).

Sous-Chef de gare de 3^e classe (Dispat-cher); à Lyon-Perrache, M. *Bouvier* Maximilien; à Chambéry-Challes-les-Eaux, MM. *Lance* Jean (Lons-le-Saunier); *Passemard* Edmond (Lyon-Perrache).

Employé; à Marseille-Centre, M. *Michat* Alexandre.

Facteur-Chef; à Dijon-Ville, M. *Ménétrier* Maurice (Auxonne); à Lyon-Perrache, M. *Teyssier* Emile (Saint-Fons-Rhône); à Thiers, M. *Ravel* Pierre.

Commiss principal; à Bercy, M. *Dumoutier* Eugène; à Vichy, M. *Michel* Théodore; à Menton, M. *Martin* Emile (Marseille-Saint-Charles).

Chef de gare de 5^e classe; à Champs-Saint-Bris, M. *Sommelet* Arthur (Monéteau-Gurgy); à Chauffailles, M. *Galand* Mathieu (Chazay-Marcilly); à Darsac, M. *Richard* Antoine (Jullianges); à Saint-Genès-des-Mourgues, M. *Chambetier* Paul (Frontignan).

Sous-Chef de gare de 4^e classe; à Corbeil-Essonnes, M. *Lorizon* Alphonse (Malesherbes); à Delle, M. *Guignier* Augustin (Dijon-Porte-Neuve); à Pertuis, M. *Barral* Julien (Port-de-Bouc); à Lunel, M. *Dupont* Eugène (Sète); à Nîmes P.V., M. *Calcat* Honoré (Calvisson).

Contrôleur-adjoint des trains; à Paris, M. *Charrier* Emile (Port-de-Bouc); au Puy, M. *Pouleau* Louis (Pontarlier).

Chef de gare de 6^e classe; à Pagny (Côte-d'Or), M. *Petitjean* Roger (Pierre); à

Chazay-Marcilly, M. *Jannin* Arsène (Belleville-sur-Saône); à Jullianges, M. *Pampouille* Marius (Lorette); à Réclavier, M. *Roulin* Joseph (Cuers-Pierre-feu); à Simiane, M. *Restéque* Marcel (Saint-Maximin).

Intérimaire de 2^e classe; au Teil, M. *Volle* Ferdinand (Bourg-Saint-Andéol); à Nîmes G.V., MM. *Diot* Léopold (Marsillargues); *Gas* François (Saint-Julien-les-Fumades), actuellement détaché à la Compagnie des Chemins de Fer du Maroc.

Commiss de 1^{re} classe; à Laroche-Migennes, M. *Jolibois* Georges (Sens); à Sens, M. *Geogin* Ferdinand; à Auxerre-Saint-Gervais, M. *Deveau* Henri (Clamecy); à Lyon-Guillotière, MM. *Desplanche* Jean (Chalon-sur-Saône); *Pigneret* Claude; à Lyon-Perrache, M. *Blanc* Joseph; à Thiers, M. *Descombes* Jean (Langeac); à Marseille-Saint-Charles, MM. *Mezan* Louis; *Vacher* Ernest; *Antonioti* Ludovic (Marseille-Joliette-Arenc); à Sète, M. *Costes* Paul.

Chef de station; à Novillars, M. *Sebant* Eugène (Audincourt); à Villieu-Loyes, M. *Lansard* François.

Expéditionnaire; à Nevers-Centre, M. *Gouard* Charles (Langeac); à Valence-Centre, M. *Boissier* Marie.

Chef de manutention; à Marseille-Joliette-Arenc, MM. *Francheschi* Dominique; *Bossan* Jules; *Pichier* Edmond; à Marseille-Saint-Charles, M. *Bassier* Jean-Baptiste.

Chef de manoeuvres; à Montchanin, M. *Deschamps* Joseph (Montceau-les-Mines); à Nevers, M. *Bouchard* Jean (Saincaize); à Lyon-Vaise, M. *Salomon* Edouard.

Receveur de 2^e classe aux billets; à Lyon-Brotteaux, M. *Thévenet* Abel (Lyon-Perrache).

Commiss de 2^e classe; à Sens, M. *Collet* Gaston; à Paris, M. *Gaulard* Norbert; à Mâcon, M. *Henry* Jean; à Lyon-Perrache, M. *Giustiniani* Blaise; à Langeac, M. *Hébrard* Aimé; à Marseille-Saint-Charles, M. *Dupré* Charles (Perruis); à Marseille-Joliette-Arenc, MM. *Maspoli* Antoine (Marseille-Saint-Charles); *Favre* Paul; *Camisa* Auguste (Grasse); *Marcia* Charles; *Richert* Antonin (actuellement détaché à la Compagnie des Chemins de Fer du Maroc); à Sète, M. *Laurent* Joseph; à Nîmes P.V., M. *Dusset* Camille (Nîmes G.V.);

" MARSEILLE-PARIS "

Maison Fondée en 1836

HABILLEMENT ET ÉQUIPEMENT
pour Administrations

Hubert de Vautier & Fils

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

LAMPE ZÉNITH

Appareils
d'éclairage RAYNITH

AIX - EN - PROVENCE

HOTEL DE LORRAINE Face Gare VIOTTE
BESANCON - LES - BAINS
Ent'neuf - 90 Chambres - Tél. dans toutes
les Chambres - Confort moderne - Ascenseur

ARRÊTEZ-VOUS au BUFFET P. L. M.
Gare de BESANCON
SPÉCIALITÉS RÉGIONALES
GEORGES FENIEN, Chef de Cuisine, Concessionnaire

VICHY - HOTEL DE LA SEINE
Pour les Fonctionnaires de la Cie
Pension complète de 32 à 45 fr. Tout confort

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

AIX-LES-BAINS Guérit les rhumatismes
HOTEL de la RÉGENCE (face la gare P.L.M.)
Prix spéciaux et rendez-vous des Agents P.L.M.

Facteur-enregistreur : à Dijon-Porte-Neuve, M. Rossignaux Pierre (Saint-Germain-du-Bois-Devrouse); à Aisy, M. Soufflet Marius (Laignes); à Auxonne M. Saugier Henri (Laisey); à Audincourt, Greusard Victor; à Pierre, M. Chauve Pierre (Saint-Bonnet-en-Bresse); à Morez, M. Mounier Joseph (Byans); à Chauxfaillies, M. Berthoud Jean (Saint-Germain-du-Plain); à Saint-André-le-Gaz, M. Dideron René (Saint-Julien-Changy); à Lozanne, M. Charmetant Marius (Lyon-Croix-Rousse); à Belleville-sur-Saône, M. Desolme Jean; à Saint-Fons (Rhône); M. Séon Jean (Chasse); à Thiers, M. Barnaudière Hippolyte (Saint-Pourçain-sur-Sioule); à Estivareilles, M. Cortial Albert (Saint-Martin-Sail-les-Bains); à Lorette, M. Pommier Albert (La Voute-sur-Loire); à Sorgues-Châteauneuf-du-Pape, M. Dubois Euzèbe (Livron); à Pierrelatte, M. Ollier Victor (Avignon); à Port-de-Bouc, MM. Mayre Charles (Golfes-Juan-Vallauris); à Massiani Jean (Peillon-Sainte-Thècle); à Berre, M. Carrie Jean (Istres); à Saint-Louis-les-Aygallades, M. Nègre Auguste (Nice-Saint-Augustin); à Miramas, M. Sicard Raymond (Grans); à Aix-en-Provence, M. Rouzier Pierre (Toulon); à Marseille-Saint-Charles M. Tiran Hilaire (Saint-Antoine) à Puyfont, M. Convers Marius (Jeurre-Vaux).
Chef de train : à Nevers, MM. Baume Henri; Lelu Charles; à Pontarlier, M. Greffier César; à Paray-le-Monial, M. Degrange Antoine; à Firminy, M. Nicolas Michel; à Pertuis, M. Agnely Marcel; à Alès, M. Lacroix Joachim; à Ambérieu, MM. Masséna Paul; Pellier Marie; Ray Marcel; à Annemasse, M. Donque Auguste; à Chamonix-Mont-

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.

AVIGNON — HOTEL D'ANGLETERRE
29, Boulevard Raspail, 29
Téléphone 10.06
Confor Moderne
Prix spéciaux pour MM. les Employés

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

RESTAURANT du PETIT TERMINUS
20, Boulevard Voltaire — MARSEILLE
Service à la Carte et à prix fixe. — Cuisine de ménage
Radiophon 10% aux Agents P.L.M. — PELLAT, propriétaire

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

JUAN-LES-PINS - PENSION SAADA
Rue de l'Oratoire — Près la Plage
Tout confort - Cuisine très soignée - Jardins
Pension complète de 35 à 50 francs

Blanc, MM. Besson Pierre; Feige Jean; à Chambéry-Challes-les-Eaux, MM. Germanaz Augustin; Raymond Camille; à Modane, M. Gaillard Hippolyte (Bellegarde-Ain).

MATÉRIEL ET TRACTION

Service Central. — Contrôleur technique principal : au Creusot, M. Duboz Félix. Employé : à Paris, M. Arnac Emile; à Clermont-Ferrand, M. Fontbostier Henri.

MATÉRIEL

Service Central. — Employé, M. Raclot Robert.
Services régionaux. — Contremaître-adjoint : à Villeneuve-Saint-Georges, MM. Dumont Henri; Jourdan Eugène (Marseille); à Oullins, M. Labonde Jacques.
Employé : à Marseille, M. Collet Paul.

TRACTION

Services régionaux. — Chef de réserve : à Clamecy, M. Montagnier Henri; à Montbéliard, M. Maupas François (Paris).
Mécanicien de route : à Villeneuve, M. Mathieu René, à Laroche, M. Bourret Maurice; à Paris, MM. Rajaud Pierre, Fritch Roger, Roifert Marcel, Fléchon Claude; à Annemasse M. Bichon Louis (Ambérieu); au Teil, MM. Rey Jean, Bonnefoy Roger, Saussac Albert, Ozil Louis, Imbert Germain; à Alès, MM. Escudier Georges, Chanéac Joseph, Durand Joseph, Crozamarie Jean (Langeac). Abard Paul (Langeac); à Nîmes, M. Bonnet Denis, au Puy, M. Clausse Jean; à Carnoules, M. Guillaume Louis (Veynes).

NICE — PENSION GILBERT
14, Rue Perrinax, 5 minutes gare
Rendez-vous des Cheminots
Pension complète 28 à 32 fr. suiv. sais. - Écrire

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

NICE — HOTEL P. L. M.
Avenue de la Victoire
Se recommande au Personnel de la Cie P.L.M.

LE PROVENÇAL DE NICE
17, Avenue Shakespère, 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 orom.-Anglais et plage, de la gare tram 12
Pension complète 30 et 35 fr. - 10% familles Agents P.L.M. - Ecrire

Élève-mécanicien : à Nevers, M. Henry Charles; à Bellegarde, M. Rossillon Francis; à Alès, MM. Stritler Henri, Bertrand André; au Teil, MM. Kucnitz Charles, Dejeux Louis; à La Voulte, M. Roux Marcel; à Nice, M. Lacroix Edouard; à Cannes-la-Bocca, M. Marcelin Auguste (Marseille); à Miramas, MM. Julien Baptistin (Avignon), Grimaud Théophile.

Mécanicien de manoeuvres : à Bercy, MM. Chesnay Léon (Paris), Vieille Jean (Paris); à Valence, M. Guillot Marius.

VOIE

Service Central. — Surveillant technique : M. Vacherot Gabriel.
Services régionaux. — Employé principal : à Marseille, M. Vespier Paul; à Nevers, M. Chamouard Louis.
Dessinateur-calqueur : à Valence, M. Mandrin Edmond; à Cavaillon, M. Bérard René (Valence).
Employé : à Dijon, M. Durand André; à Lyon, M. Beillard Joseph.
Surveillant principal de la Voie : à Alès, M. Jourdan Fernand (Montpellier).
Aide-Surveillant technique : à Paris, M. Pouillat André.

Chef de canton principal : à Dijon, M. Taulard Léon (Plombières-les-Dijon); à Ambérieu, M. Gaillard Alexis; à Montmélan, M. Bouvet Fernand.

RÉSEAU ALGÉRIEN

EXPLOITATION

Services régionaux. — Intérimaire de 2^e classe : à Boghari, M. Maurice Lucien (Oran).

MATÉRIEL ET TRACTION

Services centraux. — Employé : à Alger, M. Perez Vincent.
Employée : à Alger, Mme Priot Emeline

Vin Sup^r d'Algérie 12^o

l'hectolitre : 260 francs

en pièce 220 litres.

Fût, port, régie tout compris
2 échantillons 2 francs.

Grandes Caves Mascara
(Algérie)

BUFFET D'AVIGNON

— SA CUISINE — SA CAVE —

M. Silvestre AIMÉ

EX-CHEF DE CUISINE
AU CHATEAU D'ARDENNE

NOUVEAU CONCESSIONNAIRE

Le meilleur accueil est réservé aux Agents et à leur famille

HUILLIER

Correspondant de la Sté T. P. L. M.

Service quantitatif

Grenoble, à Villard-de-Lans

Bureau à Villard-de-Lans

Bureau à Grenoble : Tél. 24

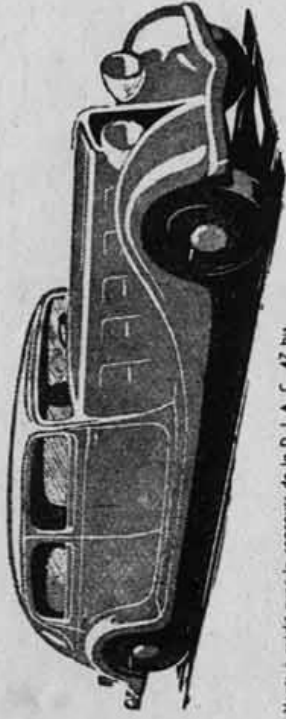
CAFFÉ RAYNAL

Pl. de la Manutention - Tél. 5-78

Les voitures les plus intéressantes du marché par leur prix sans concurrence et leur qualité hors de pair.

La gamme la plus complète de voitures de qualité répondant exactement à tous les désirs et à tous les budgets :

**Les Stella 6 et 8 cylindres
Les 4 cylindres de tourisme**



Vente à crédit avec le concours de la D. I. A. C. 47 bis, Avenue Hoche, PARIS - Renseignements et essais à nos Usines à BILLANCOURT (Seine) et chez tous nos Agents.

RENAULT

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

SUC^{tes} LYON - MARSEILLE - MONTPELLIER
NANCY - RENNES

USINE A SEURRE (COTE-D'OR)

FOURNISSEUR DE LA COMPAGNIE P.L.M.

BROCHURE ENVOYÉE FRANCO SUR DEMANDE

Les voitures les plus intéressantes du marché par leur prix sans concurrence et leur qualité hors de pair.

La gamme la plus complète de voitures de qualité répondant exactement à tous les désirs et à tous les budgets :

**Les Stella 6 et 8 cylindres
Les 4 cylindres de tourisme**



Vente à crédit avec le concours de la D. I. A. C. 47 bis, Avenue Hoche, PARIS - Renseignements et essais à nos Usines à BILLANCOURT (Seine) et chez tous nos Agents.

RENAULT

A.N.F.

**ATELIERS DE CONSTRUCTION
DU NORD DE LA FRANCE
ET DES MUREAUX**

SIÈGE SOCIAL ET ATELIERS
à **CRESPIN**
(Nord)

Adr. téleg. Noratel-Valenciennes
Téléphones 11 - 57 Valenciennes

AGENCE GÉNÉRALE
à **PARIS**

65, rue de la Victoire
Adr. téleg. Auresop-Paris 22
Téléphones Trinité 32 - 91

MATÉRIEL ROULANT pour chemins de fer,
tramways, mines, etc.

VOITURES à voyageurs, VOITURES métalliques
AUTOMOTRICES, AUTORAIS
WAGONS à marchandises, WAGONS à déchargement 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 Esder

AU PONT-NEUF
122 - 124 - 126 - Rue de Rivoli
PARIS

LYON 67-69 Rue de la République
Marseille Succurseller
34-36 - Rue Saint Ferréol

LILLE
18 et 14 Rue Focherhe

HABILLEMENTS
POUR
HOMMES · DAMES
FILLETTES · GARÇONNETS

*Bonneterie
Chemises
Chausures
Chapeaux*

**Avant de faire vos achats,
voyez nos étalages, comparez nos prix**