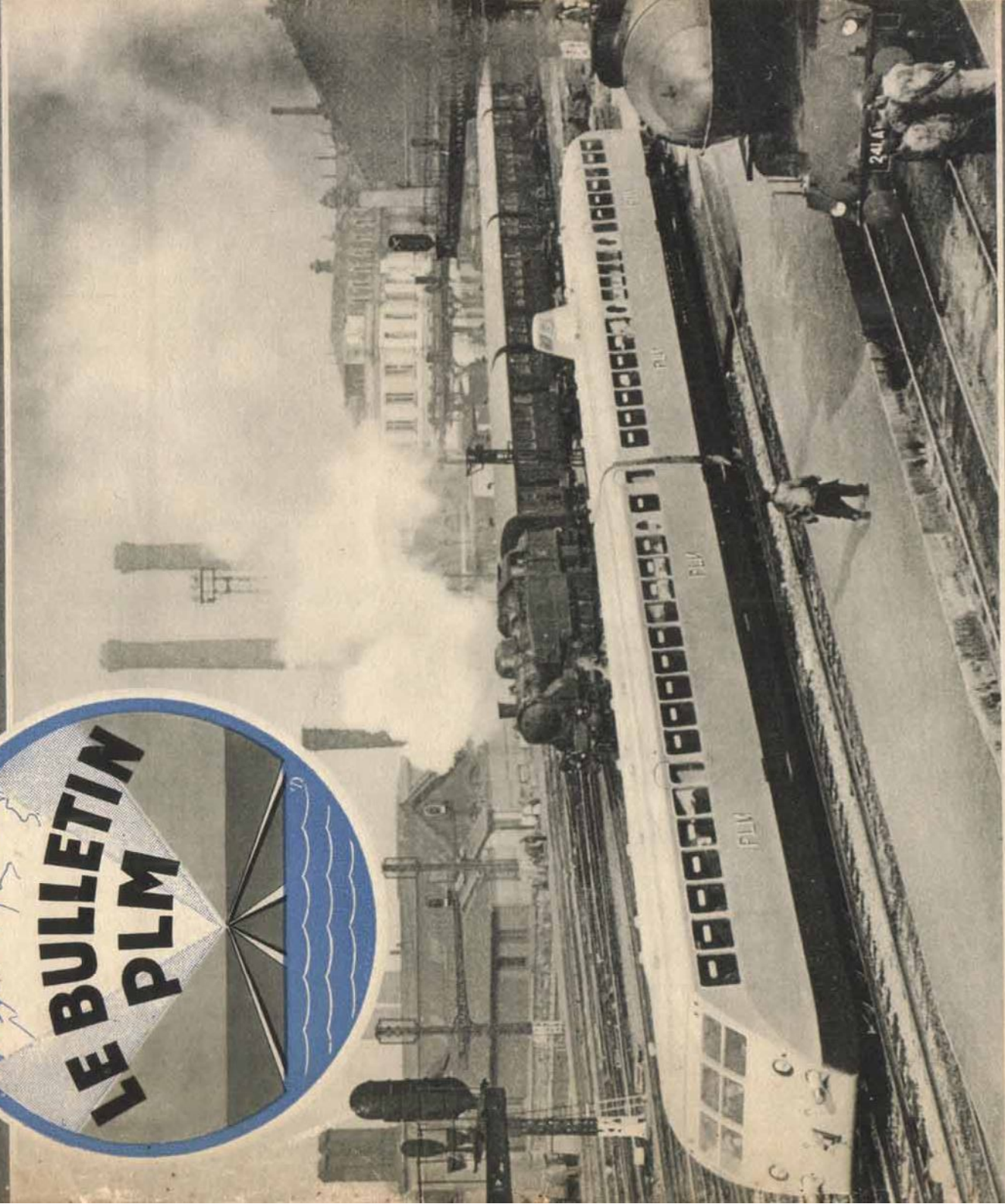
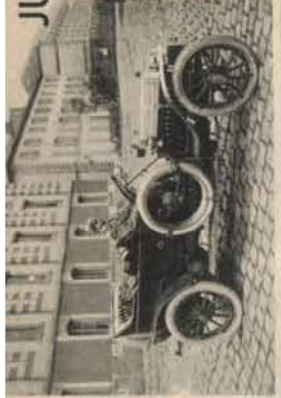
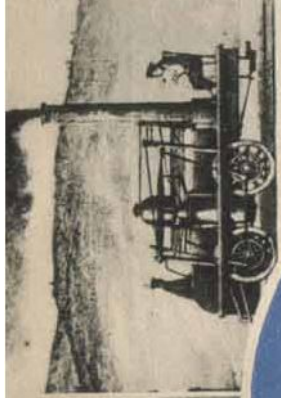
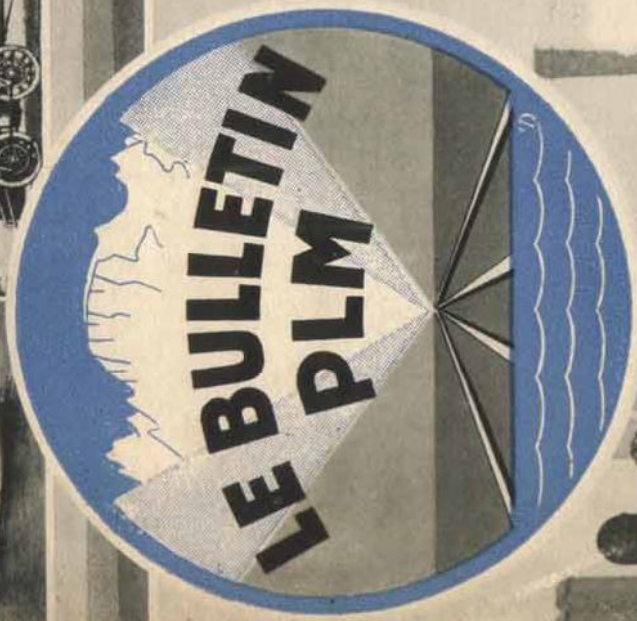


JUILLET 1934

NUMÉRO 34

Solutions d'hier



... et d'aujourd'hui





PARAIT TOUS LES DEUX MOIS — Le Numéro : 2 francs

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

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

Les abonnements doivent être acquittés sous forme de mandat-poste. Il n'est pas répondu des souscriptions qui parviennent au Bulletin P.L.M. sous forme de timbres-poste.

Pour les Agents retraités du P.L.M. les prix sont réduits de moitié.

SOMMAIRE

Distinctions honorifiques. — Belles carrières P.L.M.
Nos aïeux Bugatti, par M. Tournier, Ingénieur
au Service Central du Matériel.

La récente extension de nos Services de domicile,
par MM. Lenoir, Inspecteur principal adjoint et
Lartilleux, Inspecteur, des Services Automobiles.

REVUE DOCUMENTAIRE. — Trafic du Réseau P.L.M.
— La coordination des transports en France.

Le poste 2 électrodynamique de la gare de Paris,
Ce qu'on pense de la régularité de nos trains
à l'étranger. — Trains spéciaux de vacances.

Quelques renseignements statistiques sur nos
cités P.L.M. et leur population. — Notre cité de
Fontcouverte, à Avignon. — Je voudrais bien
savoir... — Instruction professionnelle.

L'hygiène, par M. le Docteur Jules Renault.

Lectures.

Histoire vraie, conte de Simbad.

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

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

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

*(La couverture de ce numéro a été réalisée avec la collaboration
des photographes Kéystone et Triunpus.)*

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

DISTINCTIONS HONORIFIQUES

Légion d'honneur

Par décret du 27 avril 1934 ont été nommés dans l'Ordre National de la Légion d'Honneur :
Chevalliers : MM. Bonnetain Jean-Baptiste, Employé au 5^e arrondissement de la Voie à Valence; Bousnard Charles, Employé principal à Lyon-Centre.

Par décrets des 12 avril, 11 mai, 7 juillet, 7 octobre, 3, 8, 18, 19 et 23 décembre 1933 et 23 mars 1934, la Médaille Militaire a été conférée aux Agents dont les noms suivent :

Letondal Charles, Visiteur de gare à Besançon; Longet Paul, Chef de canton à Danne-Marie; Marbia Félix, Aide-ouvrier aux ateliers de wagons de Marseille-Prado; Marcellier Jean-nès, Manœuvre à Pont-de-l'Ane; Marey Jean, Mécanicien de route à Saint-Etienne; Matheron Léopold, Aide-ouvrier aux ateliers de wagons de Marseille-Prado; Michalot Charles, Contre-maître-adjoint aux ateliers de machines à Arles; Millo Jean, Cantonnier à Nice; Mouliard Antoine, Homme d'équipe à Saint-Etienne-Châteaueux; Moutton Antonin, Aide-ouvrier aux ateliers de wagons de Marseille-Prado; Murriss François, Brigadier de manutention à Nice-Ville; Nodin Elie, Visiteur aux ateliers de wagons de Marseille-Prado; Noirôt Henri, Employé à Dijon; Noly Jean, Manœuvre à Mâcon; Pairon Jean, Manœuvre spécialisé à Clermont-Ferrand; Parodot Louis, Aide-ouvrier au dépôt de La Roche; Pelen Lucien, Visiteur de gare à Rognac; Philippe Auguste, Ouvrier au dépôt de Grenoble; Pignier André, Aide-ouvrier à Lons-le-Saunier; Prochasson Armand, Employé principal aux ateliers de wagons de Marseille-Prado; Reiner Joseph, Aiguilleur à Villeneuve-sur-Yonne; Renaud Louis, Mécanicien de manœuvres à Roanne; Richard Félix, Facteur aux écritures au Puy; Roblin Jean, Cantonnier à Saint-Germain-du-Plain; Rolland Alphonse, Vagonnier à Gap; Sarpollet Marcel, Ouvrier à Lyon-Guillotière; Seuilard Augustin, Sous-Chef de manœuvres à Marseille-Prado; Seuzaret Louis, Sous-Chef de brigade d'ouvriers aux ateliers de machines d'Oullins; Sigaud Marius, Facteur aux écritures à Marseille-Saint-Charles; Surrau Jules, Ouvrier à Paris; Trillaud Georges, Employé à Paris; Viallet Honoré, Chef de train à Avignon; Biancheri Marius, Homme d'équipe à Nice-Ville; Chareyron Jean, Cantonnier à Saint-Etienne; Denoizé Louis, Employé à Nice; Franck Alphonse, Sous-Chef de brigade d'ouvriers à Sidi-Bel-Abbès; Guenard Claude, Chef

de canton à Saint-Bonnet-en-Bresse; Julien Henri, Garde P.N. (commune de Marguerittes); Neuvy Marie, Ajusteur-électricien à Alger; Pellet Alphonse, Sous-Chef de canton (canton 155 bis) (Lyon-Marseille); Allaud Louis, Aide-ouvrier aux ateliers de machines d'Arles; André Georges, Brigadier à Nevers; Anibeau François, Expéditionnaire au dépôt de Montargis; Anté Jean, Homme d'équipe à Saint-Germain-des-Fossés; Badin Louis, Ouvrier à Vénissieux; Barthélémy Albert, Ouvrier aux ateliers de wagons de Marseille-Prado; Bastide Augustin, Homme d'équipe à MontPELLIER; Baudoin Georges, Aide-ouvrier aux ateliers de wagons de Villeneuve-Saint-Georges; Belver Juan, Cantonnier à Perrégaux; Blaint Joseph, Aide-ouvrier aux ateliers de machines d'Oullins; Bobichon Louis, Ouvrier aux ateliers de machines d'Oullins; Boudouani M'Hamed, Aide-cantonnier à Hussein-Dey; Bouletin Marius, Sous-Chef de manutention à Bercy; Bourgeois Paul, Manœuvre spécialisé au dépôt de Villeneuve; Bouvier Marie, Aide-ouvrier aux ateliers de wagons de Dijon-Perrigny; Bouvier Paul, Homme d'équipe à Montpellier; Bret Pierre, Manœuvre spécialisé à Marseille-Saint-Charles; Cardenas Joseph, Facteur aux écritures à Boufarik; Chapeland Louis, Garde-signaux à Bourg; Charton Alphonse, Chauffeur de route aux Laumes; Alésia; Chassin Joseph, Mécanicien de route à Nevers; Chet Joseph, Conducteur à Saint-Germain-des-Fossés; Coulon Arthur, Chef de train à Badan-Triage; Curvat Constant, Conducteur à Bourg; Decombat Antonin, Chef-visitateur à Saincaize; Devaux Jean, Brigadier-Chef à Rive-de-Gier; Diète Darius, Mécanicien de manœuvres au dépôt de Villeneuve-Saint-Georges; Dorier Joseph, Homme d'équipe à Bellegarde; Gantes Eugène, Vagonnier à Affreville; Gide Fernand, Sous-Chef de brigade d'ouvriers aux ateliers de wagons de Marseille-Prado; Giraud Pierre, Aida-ouvrier à La Blanche; Gonzalez José, Brigadier à Oran; Gré-

Médaille militaire

zaud Antoine, Ouvrier aux ateliers de machines d'Oullins; Guichart Victor, Brigadier de manœuvres à Villeneuve-Triage; Guillaume Eugène, Commis à Sorgues-Châteauneuf-du-Pape; Isnardon Adrien, Mécanicien de route à Aubagne; Lager Léon, Sous-Chef de manœuvres à Ambérieu; Larnaud Eugène, Homme d'équipe à Tournon; Laugier Victorin, Sous-Chef de brigade d'ouvriers aux ateliers de voitures d'Oullins; Lévêque Emile, Visiteur à Moulins; Marlo Emile, Manœuvre à Nice; Mestre Raymond, Surveillant de dépôt à Bida; Michel Louis, Commis à Pontarlier; Michel Louis, Manœuvre spécialisé au dépôt de Chagny; Mira Jean, Conducteur à Dielfa; Monin Jean, Mécanicien de route au dépôt de Chagny; Moulin Jean, Brigadier de manutention à Vichy; Nicollier Eugène, Ouvrier aux ateliers de voitures d'Oullins; Ollier Joseph, Mécanicien de route au Teil; Paire Claude, Homme d'équipe à Paris; Pascal Paul, Homme d'équipe à Die; Peloux Gustave, Facteur-mixte à Saillans; Perrin Sauveur, Homme d'équipe à Marseille; Saint-Charles; Picard Firmin, Mécanicien de route à Lyon-Vaise; Piston Gustave, Homme d'équipe aux Arcs; Pithoud Auguste, Conducteur à Bourg; Racine Paul, Manœuvre spécialisé à Melun; Raffin Benoît, Elève-mécanicien à l'annexe d'Autun; Rebella Pierre, Manœuvre spécialisé (annexe d'Aranc); Rimbaud Auguste, Sous-Chef de manutention à Badan-Triage; Ripoll Jayme, Aiguilleur à Perrégaux; Solier François, Garçon de bureau à Alger; Stom Romain Marius, manœuvre à Avignon; Sylvestre Jean, Homme d'équipe à Die; Terrisse Gustave, Mécanicien de manœuvres au Puy; Vigoureux Claude, Chef de train à Bourg; de Villaine Pierre, Sous-Chef de manœuvres à Lyon-Guillotière; Vincent Louis, Commis à Clermont-Ferrand; Vollierin Léon, Brigadier à Culoz; Vuillez Jean, Manœuvre spécialisé au poste d'entretien de Conflans.

Citations à l'Ordre du Réseau

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



Le 19 novembre 1933, s'est précipité au secours d'une voyageuse qui, sans tenir compte de ses avis, tentait de monter à contre-voie dans un train au moment où un rapide croiseur allait franchir la gare.

M. Ariès Marcel, Facteur-mixte de la gare d'Aubagne.



Le 17 mars 1934, a fait preuve de beau coup d'initiative et de courage en se portant, au péril de sa vie, au secours d'un piéton en danger de se faire écraser et qu'elle a réussi à sauver.

Mme Fournier Joseph, Garde-barrières à La Folatière.



Le 30 mars 1934, a montré sa vigilance et son courage en se portant au secours d'un imprudent qui allait être écrasé, faute d'avoir écouté ses avertissements.

M. Gambut, Facteur-enregistreur de la gare de La Tour-du-Pin.



Le 3 avril 1934, a réussi, grâce à sa présence d'esprit et son courage, à éviter un grave accident à une voyageuse qui venait de rouler sous un convoi, en voulant descendre avant l'arrêt.

M. Denoyer Jean,
Homme d'équipe à la gare du Coteau.



Le 26 avril 1934, a sauvé la vie d'un bébé de 2 ans et demi, égaré sur la voie et que le train 12, survenant en pleine vitesse, allait écraser.

M. Arnaud Joseph, Chef de gare
de 4^e classe à Bollène-la-Croisnière.



Le 12 mai 1934, a fait preuve de sang-froid et de beaucoup de dévouement, en sauvant la vie d'un mécanicien, desservant dans l'entre-voie pour visiter sa machine et qui, absorbé par son travail, ne prenait pas garde à un train venant sur lui.

M. Boyer Louis,
Homme d'équipe à la gare de Cavallion.

Mentions pour actes méritoires

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

MM. Courty Jacques, Homme d'équipe à Montpeller; Guiot Marcel, Facteur-enregistreur à Charenton; Martin Georges, Chauffeur de

route à Badan; Montgaillard Adrien, Facteur aux écritures à Villeneuve-Saint-Georges; Saugier Henri, Facteur-enregistreur à Auxonne;

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

Exploitation. — MM. Batt Joseph, Chef de train à Dijon; Baudot André, Facteur-mixte à Avoudrey; Bazin René, Brigadier à La Ferté-Alais; Bécamel Marius, Vagonnier à Langogne; Mime Bibet Marie, Commise à Paris; MM. Bonnefoy Emile, Vagonnier à Audincourt; Charconnet Louis, Receveur à Annemasse; Charrier Paul, Homme d'équipe à Paris; Chave Ernest, Sous-Facteur à Paris; Dupont Eugène, Aiguilleur à Saint-Jean-de-Maurienne; Eschenbrenner René, Facteur aux écritures à Paris; Ferrogia Dominique, Homme d'équipe à Paris; Gally Henri, Facteur-mixte à Saint-Sauveur; Giraud Gabriel, Sous-Chef de manutention à Orange; Gros Lucien, Facteur-mixte à La Brillanne-Oraison; Lacroix Jean, Homme d'équipe à Saint-Etienne-Châteaureux; Laroche Pierre, Surveillant des trains à Paris; Laville Charles, Homme d'équipe

au Tell; Leguéné Clément, Sous-Facteur à Paris; Magot Maurice, Sous-Facteur à Paris; Malbe Louis, Vagonnier à Nevers; Marquet René, Receveur à Paris; Mesnier René, Homme d'équipe à Avoudrey; Père Henri, Homme d'équipe à Paris; Pujolas Jean, Homme d'équipe à Paris; Robert Ernest, Brigadier à Rives; Tempère Jean, Homme d'équipe à Saint-Etienne-Châteaureux; Vialat Albert, Sous-Chef de bureau de gare à Paris.

Matériel et Traction. — MM. Auvergne Léonce, Manœuvre à Marseille; Bardin Jean, Visiteur à Lyon-Guillotière; Berthaut Albert, Manœuvre à Epinac-les-Mines; Bouchet Jean, Manœuvre à Saint-Etienne; Bouclans Séraphin, Manœuvre à Dôle; Combet Joly, Manœuvre à Annecy; Grandjean Robert, Manœuvre à Confians;

Joyeux Joly, Sous-Chef de brigade de manœuvres à Annecy; Marillier Lazare, Manœuvre à Autun; Marlo Emile, Manœuvre à Nice; Monot Louis, Manœuvre à Dijon-Ville; Patrat Jean, Manœuvre à Lyon-Guillotière; Pitaval Joannès, Manœuvre à Saint-Etienne; Rostan Eugène, Manœuvre à Veynes; Runet Antoine, Manœuvre à Badan; Turrel Joseph, Aide-Ouvrier à Saint-Gervais-les-Bains.

Voie. — M. Beaussart Gaston, Sous-Chef de canton à Paris.

Algérie. — M. Adjal Boulanouar, Cantonnier à Ain-Oussera; Benzerga Aïssa, Cantonnier à Ain-Oussera; Grellou René, Facteur aux écritures à Maison-Carrée.

Belles carrières P. L. M.

M. Deschamps. — M. Deschamps, Inspecteur divisionnaire de l'Exploitation, chargé de la direction du Bureau Commun des Chemins de fer à la Maison de France, a cessé ses fonctions le 1^{er} janvier 1934, après plus de 45 ans de services.

Fils d'Agent, il entra à la Compagnie à l'âge de 18 ans, accéda rapidement au grade de Sous-Chef de gare, puis dirigeait successivement les gares de Thonon-les-Bains, Evian-les-Bains, Annecy et Vichy, et, au début de 1914, était appelé à Paris pour créer les services de l'Agence P. L. M. de Renseignements.

Après la guerre, de nombreuses missions délicates lui étaient confiées et, en 1930, c'est à lui que l'on faisait appel pour organiser le Bureau Commun des Chemins de fer à la Maison de France. Les difficultés qu'il eut à surmonter pour arriver à un bon fonctionnement de cet important organisme ont, mis tout spécialement en relief ses belles qualités d'initiative, de tact et de persévérance.

A la veille de son départ en retraite, le Conseil d'Administration de notre Compagnie, en reconnaissance de ses excellents services, a conféré à M. Deschamps le titre d'inspecteur principal adjoint.

M. Drôme. — M. Drôme, Chef de gare principal à Nice, a été admis à faire valoir ses droits à la retraite le 1^{er} janvier 1934, après 42 ans de services.

Fils d'Agent, il entra au Réseau dès l'âge de 16 ans. Son service militaire accompli, il était nommé Commis, puis successivement Facteur-suppléant, Facteur-chef et Sous-Chef de gare. Il ne tardait pas à montrer dans ce dernier grade les plus belles qualités professionnelles, qui lui valurent, en 1918, d'être appelé à la direction de notre importante gare de triage de Portes.

Le 1^{er} mars 1924, enfin, il était nommé Chef de gare principal à Nice. C'est là que, pendant près de 10 ans, il a donné toute sa mesure, alliant à une expérience consommée des questions de chemin de fer un tact et une distinction qui l'ont fait hautement apprécié de notre clientèle.

M. Drôme est Chevalier de la Légion d'honneur depuis janvier 1932.

NOS

AUTORAILS BUGATTI

LE BULLETIN a rendu compte à plusieurs reprises de la mise en service des autorails commandés en 1932 et qui sont affectés, soit à la

desserte de lignes secondaires (autorails S.O.M.U.A. et Baudet-Donon-Roussel du centre de Pontarlier, autorails Charentaises du centre d'Alès, autorails Aciéries du Nord de la ligne de Toulon aux Salins-d'Hyères), soit à un service de banlieue (autorails C.G.C. de la région de Nice), soit, enfin, à des relations semi-directes à distance moyenne sur lignes principales (autorails Renault de la ligne Lyon-Grenoble). D'autres autorails, destinés à des services analogues, sont en cours de construction et doivent être livrés avant la fin de 1934.

par M. Tourneur, Ingénieur
au Service Central du Matériel

souvent possible de les faire circuler sur les lignes secondaires à des vitesses plus élevées que les trains, sans qu'il en résulte de fatigue excessive pour la voie.

Les autorails construits par les usines Bugatti, qui se sont acquises une réputation mondiale dans la construction automobile, répondent à un autre problème : pourvus de moteurs à explosion, notablement plus légers, à l'heure actuelle, que les moteurs Diesel, ces engins disposent d'une puissance par tonne très importante et ont été conçus pour circuler à vitesse élevée sur les lignes principales, en vue d'assurer des relations rapides entre grands centres.

On sait que tous ces engins, équipés avec des moteurs Diesel relativement peu puissants et qui brûlent un combustible assez bon marché, sont plus économiques que les trains qu'ils remplacent, tout en permettant d'améliorer sensiblement le service.

Bien que leur vitesse maximum ne dépasse guère 90 à 100 km à l'heure suivant les types, ils réalisent des vitesses moyennes intéressantes en raison de leur aptitude aux démarrages rapides. Par ailleurs, du fait de leurs faibles charges par essieu, il est

Neuf autorails ont été commandés aux Usines Bugatti par la Compagnie P.L.M. : Trois couplages de 800 ch, dont la première unité vient d'être mise en service entre Paris et Clermont-Ferrand, et six autorails de 400 ch seulement, à deux bogies.

Dans la présente note, nous nous proposons de décrire les couplages de 800 ch en cours de livraison.

Ces couplages, numérotés ZZA-K-1 à 3, sont constitués par deux voitures à bogies accouplées en permanence



FIG. 1. — VUE D'ENSEMBLE
DE L'AUTORAIL BUGATTI.

par un attelage à rotule : une des voitures est motrice, l'autre est poussée ou remorquée par la précédente, suivant le sens de circulation du couplage.

Les caractéristiques principales sont les suivantes :

—	Longueur hors tampons.	43,500 m
—	Largeur extérieure de la caisse.	2,834 m
—	Hauteur totale au-dessus du rail.	4,045 m
—	Hauteur intérieure sous plafond.	2,015 m
—	Poids à vide en ordre de marche	31,8 t
—	Empattement des bogies	61,0 t
—	Diamètre des roues.	2,700 m
—	Nombre de moteurs	4
—	Puissance de chaque moteur.	200 ch à 2 000 tours/mn
—	Capacité des réservoirs de combustible	1 140 l
—	Vitesse maximum.	150 km/h

Formes extérieures de l'autorail. — Profilage.

La résistance à l'avancement d'un véhicule comprend la résistance due aux rampes et aux courbes, la résistance causée par les frottements des essieux et du mécanisme et la résistance de l'air.

Dans le cas d'un autorail appelé à circuler à grande vitesse sur des lignes à profil facile, l'influence de la résistance de l'air est prépondérante et relativement plus importante que dans le cas d'un train, en raison de la légèreté du véhicule. C'est la raison pour laquelle les autorails Bugatti ont une forme générale très particulière, qui facilite leur pénétration dans l'air (fig. 1).

Les extrémités et les faces latérales ne présentent que des saillies très réduites ; toutes les glaces des baies sont fixes, afin d'éviter les remous d'air. Pour la même raison, un « jupage » prolonge les faces latérales jusqu'au voisinage du sol, en cachant presque complètement les bogies, et de grandes feuilles de caoutchouc sont tendues entre les deux voitures de façon à supprimer toute solution de continuité dans les faces latérales et le pavillon.

Les extrémités du couplage ont une forme effilée mais, contrairement à ce qu'on rencontre généralement sur les autres autorails, la surface cylindrique formant l'extrémité se raccorde avec la toiture au lieu de se raccorder avec les faces latérales. Cette disposition a l'avantage de réduire beaucoup les poussées latérales qui se produisent au passage des trains croiseurs, et d'augmenter la charge sur le bogie avant aux grandes vitesses.

Aménagement intérieur du couplage.

Les figures 2 et 11 donnent les dispositions générales d'aménagement intérieur du couplage.

Les compartiments des voyageurs avec fauteuils, garnis de velours brun, sont analogues à ceux des voitures Pullman de 1^{re} classe.

Des tables amovibles peuvent être placées devant les voyageurs qui en font la demande.

Aux extrémités du couplage un poste d'observation est ménagé pour le chef de train. Des boutons et lampes de signalisation lui servent à communiquer avec le conducteur (fig. 10).

Le buffet-cuisine, installé dans la remorque, permet de servir des consommations et petits repas ; il comporte un réchaud à gaz butane et des installations analogues à celles des wagons restaurants (glacière, éviers, etc...).

Châssis et caisses.

Le châssis de chaque voiture est constitué par deux longerons en tôle d'acier emboutie, réunis par des traverses et diagonales rivées. Les deux châssis sont reliés entre eux par un attelage à rotule, avec glissière rappelée par deux ressorts à lames (fig. 3).

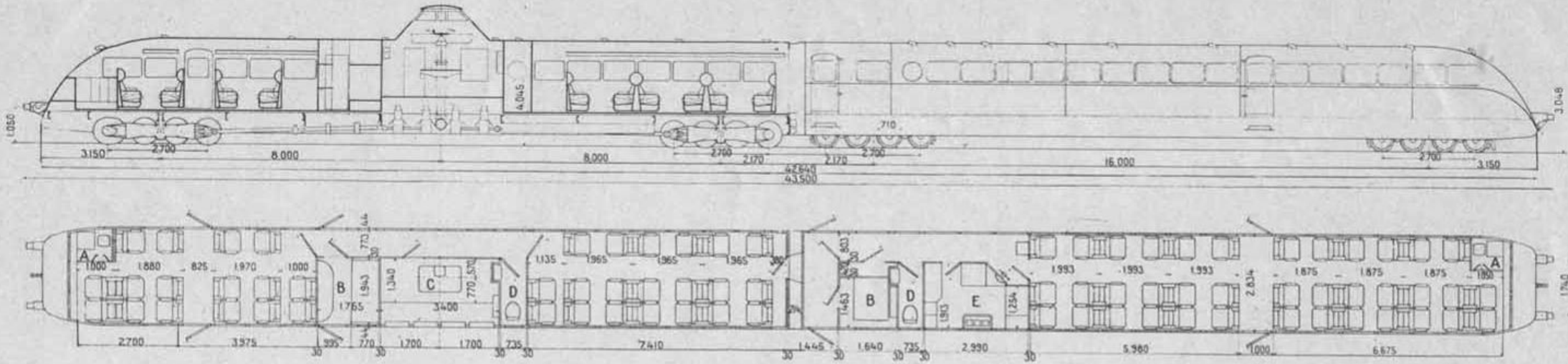
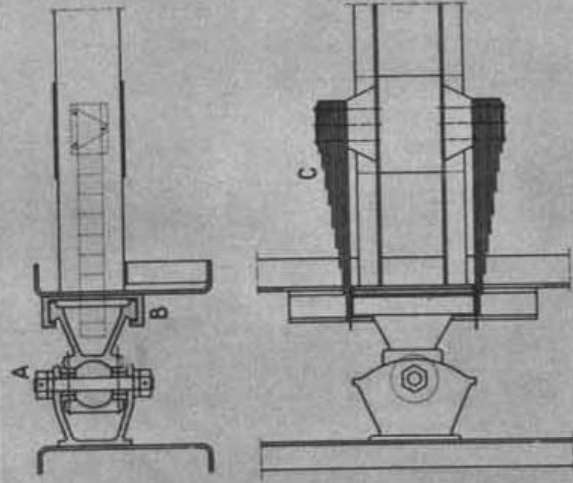


FIG. 2.

A, POSTE D'OBSERVATION. — B, BAGAGES A MAIN. — C, POSTE DE COMMANDE. — D, WATER-CLOSET. — E, CUISINE.



A, PIVOT A ROTULE SPHERIQUE.
B, GLISSIERE.
C, RESSORT DE RAPPEL.

FIG. 3.

La voiture motrice comporte en son milieu le compar- timent des moteurs dont les parois sont directement fixées sur le châssis. Partout ailleurs, les caisses sont formées de plusieurs éléments juxtaposés de 5 m de longueur environ, assemblés entre eux par boulons, avec interposition de caoutchouc, et qui reposent sur les longerons par des rotules qui s'appuient dans des crapaudines garnies de caoutchouc (fig. 4).

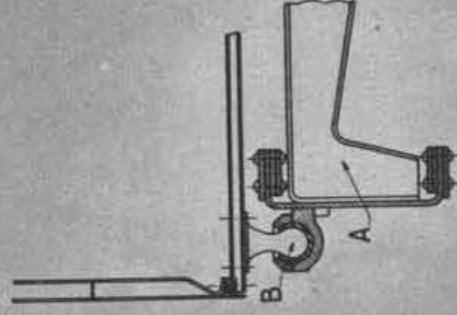
Le plancher est en bois protégé par une tôle sur sa face inférieure et recouvert d'un tapis de caoutchouc et d'une moquette. La charpente des éléments de caisse comporte des cintres formés par un fer à double té et distants les uns des autres de 1 m. Ces fers sont assem- blés par soudure avec des traverses longitudinales.

Les faces et le pavillon sont formés d'une tôle extérieure en acier, soudée par points sur la charpente, et d'un revêtement intérieur : tôle d'aluminium peinte couleur crème au-dessus de la ceinture, tôle d'aluminium peinte ou contreplaqué garni de simili-cuir brun au-dessous de la ceinture. L'isolement thermique est assuré par un matelas d'air et un revêtement en « cellotex » (fibre de canne comprimée).

Toutes les glaces sont en verre de sécurité (verre « Sécurité » sur les faces latérales, verre « Triplex » aux extrémités et dans le kiosque de commande) ; elles sont maintenues par des châssis en aluminium.

Les cloisons intérieures, laquées crème, sont en bois contreplaqué recouvert de tôle sur ses deux faces.

E, PIVOT DE CAISSE.
F, RESSORT DE SUSPENSION DU BOGIE.



A, LONGERON. — B, ROTULE.

FIG. 4.

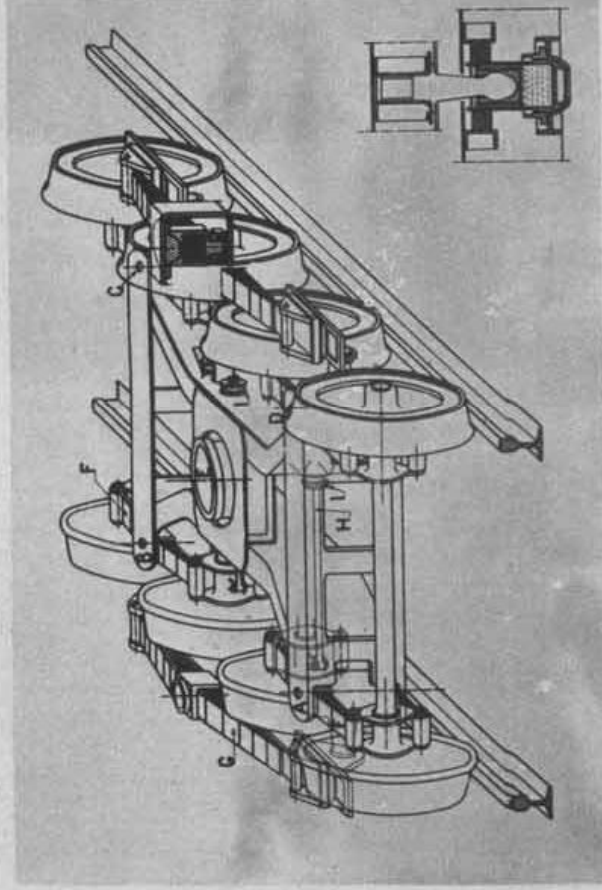
Les couplages comportent à chaque extrémité deux tampons de choc latéraux et un attelage à tendeur ordinaire mais allégé, permettant le dépannage éventuel de l'autorail au moyen d'une locomotive.

Bogies et suspension.

Les bogies des autorails Bugatti constituent une des particularités les plus saillantes de ces engins.

Ils sont à quatre essieux, les deux essieux médians de chacun des bogies de la voiture motrice étant seuls moteurs. Chaque bogie est formé d'un châssis en acier forgé auquel sont fixés en A B C D (voir fig. 5) quatre groupes de deux ressorts à lames qui peuvent tourner en ces points autour d'un axe vertical ; les essieux sont articulés aux extrémités de ces ressorts avec inter- position de « silentbloks », de telle façon qu'ils consti- tuent deux à deux, avec les ressorts, un parallélogramme déformable horizontalement. Les ressorts sont combinés avec des amortisseurs verticaux.

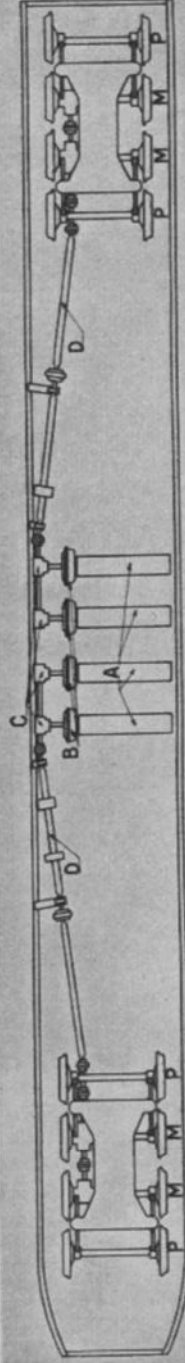
Les essieux porteurs sont du type automobile, c'est- à-dire que les roues tournent folles sur des fusées fixes reliées entre elles par un axe creux. Les essieux moteurs comportent un axe qui tourne dans des boîtes à rouleaux fixées aux ressorts. Les roues sont rendues solitaires de l'arbre par des emmanchements coniques avec



G, RESSORT DE SUSPENSION DE CAISSE.

H, BIELLETTE DE RAPPEL DES ROUES AVEC AMORTISSEUR I.

FIG. 5.



A, MOTEURS. — B, EMBRAYAGE HYDRAULIQUE. — C, CHANGEMENT DE MARCHÉ. — D, ARBRE A CARDAN. — M, ESSEIUX MOTEURS. — P, ESSEIUX PORTEURS.

FIG. 6.

clavettes. Le couple développé par les moteurs est transmis aux deux essieux moteurs les plus voisins du centre de la voiture par un arbre à cardans disposé latéralement (fig. 6) et par des couples d'engrenages coniques; les deux essieux moteurs d'un même bogie sont reliés entre eux de la même manière.

Les roues sont à bandages métalliques au profil habituel, mais, pour amortir les vibrations, ces bandages sont fixés sur les centres par des boulons avec plusieurs intermédiaires élastiques (voir fig. 7) constitués par des bandes et bagues en caoutchouc. Un dispositif spécial assure une liaison conductrice entre centre et bandage, afin de permettre le fonctionnement des circuits de voie. La construction de ces roues a nécessité des essais poussés et des soins tout particuliers, en raison des vitesses de rotation très élevées auxquelles elles sont soumises (1 120 tours/mn à 150 km/h).

La caisse repose sur chaque bogie par l'intermédiaire de deux grands ressorts longitudinaux G (fig. 5) disposés le long des longerons. La bride de ces ressorts est reliée à la caisse par crapaudine et rotule à sa partie supérieure, et, à sa partie inférieure, par un axe coulisant dans une glissière parallèle à l'axe de la voiture.

Les extrémités des ressorts portent des patins qui reposent sur des glissières en bronze fixées au châssis de bogie. Des blocs de caoutchouc sont interposés entre ressorts et patins. Le pivot de bogie ne sert qu'au guidage de celui-ci et ne supporte pas le poids de la caisse; il est essentiellement constitué par :

— un cylindre vertical rempli d'huile reposant sur le bogie par une rotule sphérique et maintenu latéralement par des blocs en caoutchouc,

— un piston fixé à la caisse par une rotule et se déplaçant dans le cylindre. Ce piston est percé de trous de façon à permettre un passage graduel de l'huile lors des oscillations verticales, en amortissant celles-ci.

D'autres amortisseurs freinent les mouvements de rotation du bogie autour de son pivot.

Pour limiter les déformations des parallélogrammes articulés formés par les essieux et leurs ressorts, les extrémités de ceux-ci sont reliées au châssis de bogie par des biellettes rendues élastiques par la présence de blocs en caoutchouc.

Grâce à toutes ces dispositions et à la perfection de l'usinage, la tenue de l'autorail aux vitesses élevées est excellente. La circulation dans les courbes s'effectue sans aucun mouvement parasite et la douceur du roulement est telle que, de l'intérieur de la caisse, on perçoit à peine le passage en vitesse de l'autorail sur des appareils de voie. Enfin, l'emploi de roues élastiques réduit sensiblement les bruits provoqués par les joints de rails.

Appareils moteurs et poste de commande.

Les moteurs et les appareils de commande sont installés dans un compartiment situé au centre de la voiture motrice et surmonté d'un kiosque vitré dans lequel se tient le conducteur.

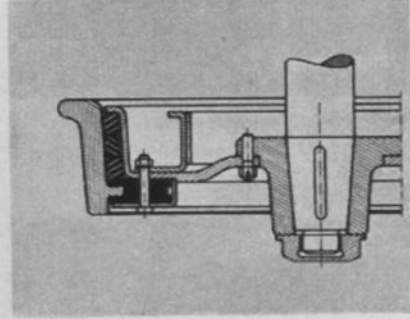


FIG. 7.

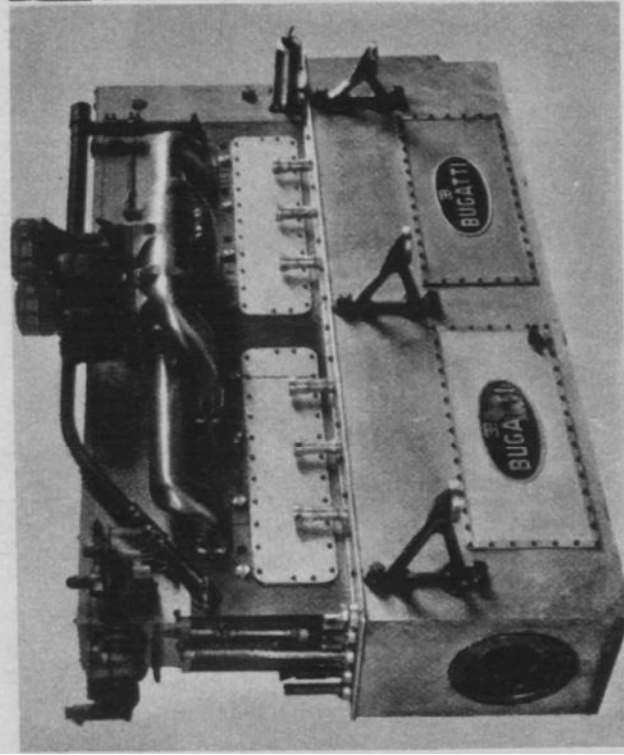
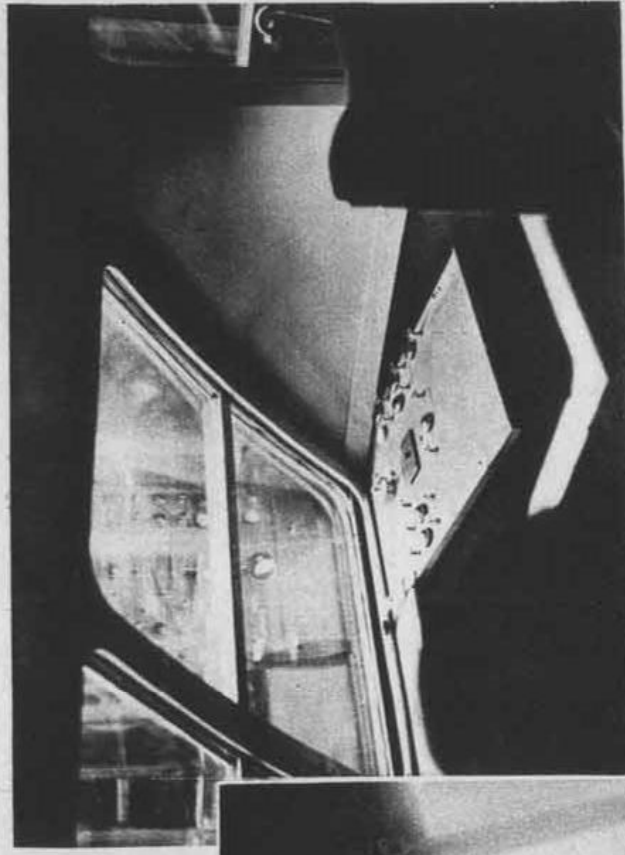
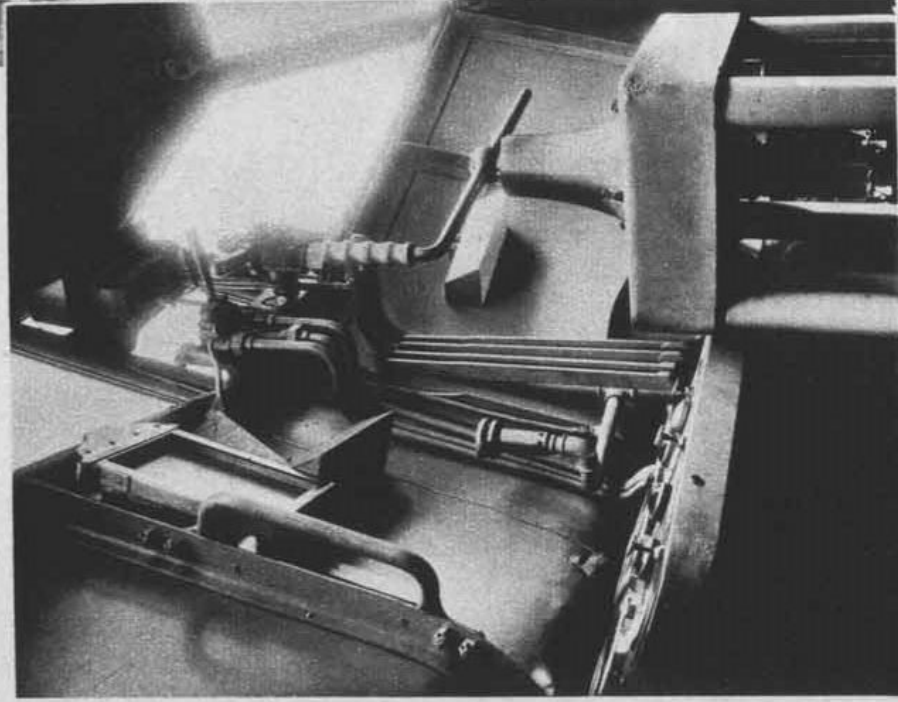


FIG. 8. — MOTEUR BUGATTI, TYPE ROYAL (200 CH A 2 000 TOURS/MN).



FIG. 9. — VUE DES QUATRE RADIATEURS DE REFROIDISSEMENT.

CI-DESSOUS, VUE INTÉRIEURE DU KIOSQUE
OU SE TIENT LE CONDUCTEUR.



CI-DESSUS, POSTE D'OBSERVATION DU CHEF DE TRAIN
(A CHAQUE EXTRÉMITÉ DE L'AUTORAIL).

Les quatre moteurs sont disposés les uns à côté des autres sous le plancher mobile du compartiment, au niveau des longerons. Ce sont des moteurs Bugatti à explosion (fig. 8), type Royal, à huit cylindres en ligne, de 125 mm d'alésage et 130 mm de course, développant une puissance de 200 ch à la vitesse de 2.000 tours par minute (120 km/h).

Actuellement, le combustible utilisé est un mélange de 55% d'essence, 30% de benzol et 15% d'alcool. Il est emmagasiné dans quatre réservoirs cylindriques de 285 l (un affecté à chaque moteur) à double enveloppe métallique, avec revêtement intermédiaire élastique. Ces réservoirs sont montés dans l'épaisseur du châssis entre les moteurs et les bogies ; ils sont ainsi particulièrement bien protégés contre les chocs.

Chaque moteur attaque un des deux arbres de transmission longitudinaux (fig. 6) par l'intermédiaire d'un embrayage hydraulique automatique et d'une boîte de changement de marche. Ces arbres sont reliés aux essieux moteurs du bogie correspondant par les arbres à cardan dont il a été question plus haut. Il n'y a pas de boîtes de changement de vitesse et les moteurs fonctionnent constamment en prise directe.

Quatre radiateurs de refroidissement sont disposés sur la face latérale du poste de commande (fig. 9), au droit de chaque moteur. La circulation d'air est assurée par des volets réglables et des ventilateurs commandés par le moteur.

L'arbre de transmission entraîne par courroies les génératrices de charge de la batterie d'accumulateurs, un compresseur d'air et l'appareil Flaman. Un deuxième compresseur d'air est actionné par un moteur électrique. Les circuits d'éclairage et de signalisation sont alimentés par une batterie alcaline de 218 Ah.

Le conducteur se tient dans le kiosque, dont la hauteur est suffisante pour assurer une bonne visibilité de la voie, même lorsque le couplage circule remorque en avant.

Le poste de commande comporte des tableaux (fig. 10) sur lesquels sont disposés les appareils de contrôle des moteurs et de l'équipement (manomètres, thermomètres, tachymètres, etc...) ainsi que divers appareils auxiliaires de commande (interrupteurs d'éclairage et de signalisation, boutons de lancement et d'arrêt des moteurs, etc...).

Le conducteur a également à sa disposition les quatre leviers d'accélération (commande des carburateurs des

FIG. 10.



FIG. 11.

moteurs), les robinets du frein et des sablières et la manivelle de frein à main.

La conduite de l'autorail est particulièrement aisée puisque le démarrage, puis le réglage de la vitesse en pleine marche, s'effectuent en agissant exclusivement sur les leviers d'accélération. Les embrayages hydrauliques, système Daimler-Fottinger, fonctionnent automatiquement.

Il importe de remarquer que, les quatre groupes moteurs étant entièrement distincts, une avarie survenant à l'un d'entre eux n'a pas de graves conséquences pour le fonctionnement de l'autorail, qui peut continuer sa route.

Freins.

L'autorail est pourvu de freins à tambours montés sur toutes les roues. Les mâchoires des freins des seize roues d'une voiture sont actionnées par des câbles en acier reliés par des palonniers équilibrateurs (fig. 12) au piston d'un cylindre de frein (1). Les freins sont commandés à l'air comprimé, soit par le robinet de frein direct dont dispose le conducteur, soit en produisant une dépression d'air dans la conduite générale (rupture d'attelage, mise en action du signal d'alarme).

Essais et mise en service.

Le premier couplage, reçu au mois de mai dernier, a été soumis à de nombreux essais systématiques et, notamment, à des essais de vitesse sur les lignes de Melun à Montereau par Moret et par Héricy.

La ligne d'Héricy, qui présente plusieurs courbes de 500 m de rayon seulement et où la vitesse des trains est limitée à 95 km/h, a été parcourue à 140 km/h de bout en bout dans de très bonnes conditions de stabilité. En service courant, la vitesse a été fixée, pour cette ligne, à 120 km/h.

Sur la ligne de Moret, dont le rayon minimum des courbes atteint 1.000 m, la vitesse de 155 km/h a été réalisée sans aucune difficulté. Elle aurait certainement pu être largement dépassée en munissant la transmission de l'autorail d'une démultiplication appropriée à cette performance (2), mais qui serait moins avantageuse en service courant.

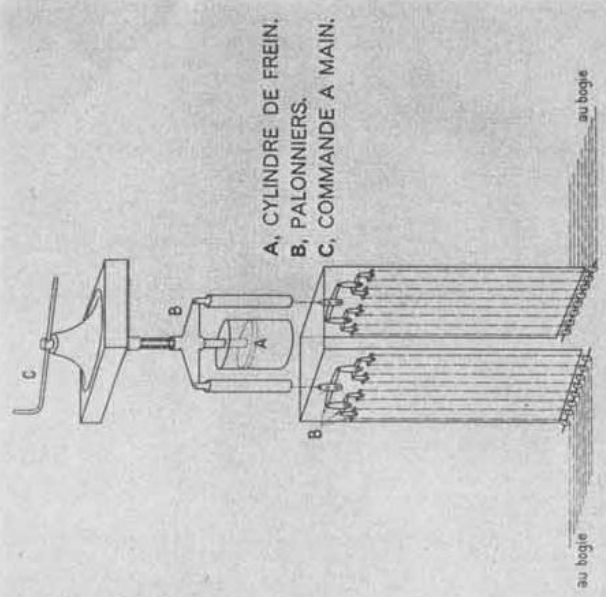


FIG. 12.

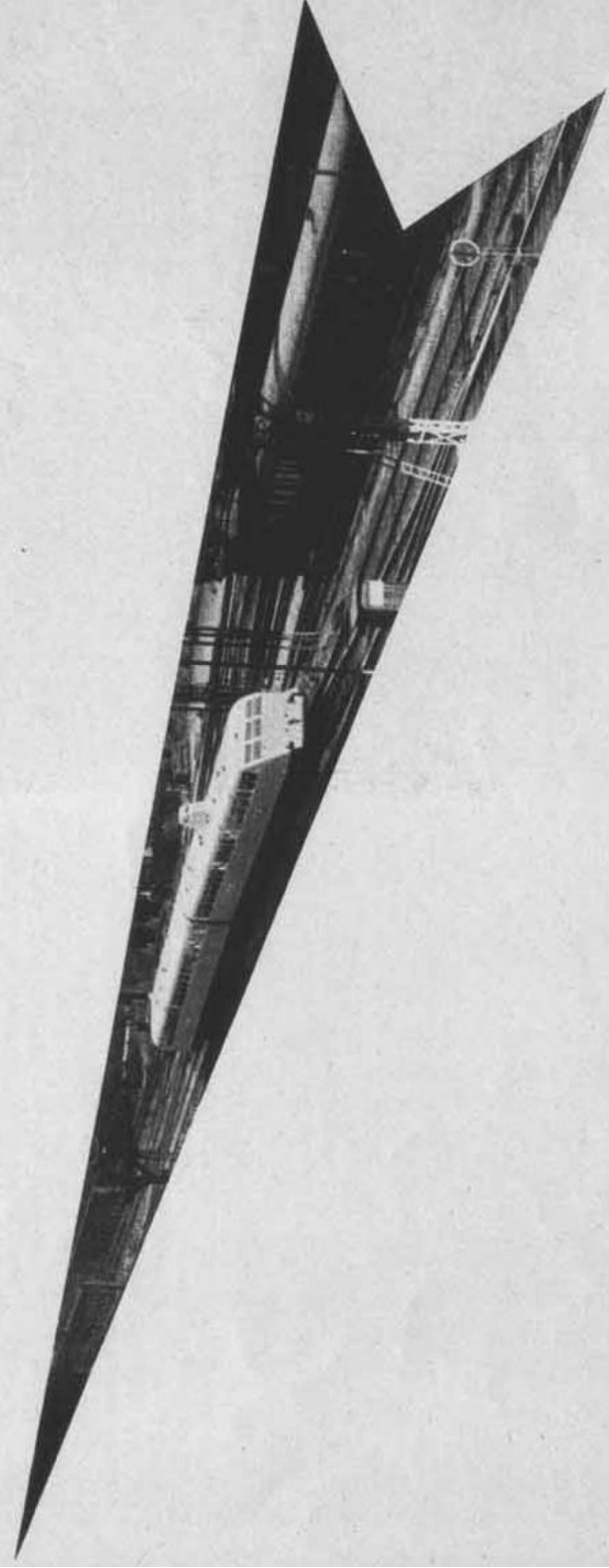
A la suite de ces essais, la vitesse maximum de l'autorail a été fixée à 150 km/h sur la majeure partie de la ligne de Paris à Lyon et à 140 km/h sur celle de Paris à Clermont-Ferrand. A ces vitesses il est possible, grâce à l'efficacité des freins, de s'arrêter sur des distances notablement inférieures aux distances de couverture. C'est ainsi qu'à 150 km/h en pente de 8 mm par mètre, l'arrêt est obtenu sur 950 m.

Le trajet Clermont-Paris est réalisé en service normal en 260 mn (y compris 7 arrêts totalisant 8 mn), ce qui fait ressortir une vitesse commerciale de 98,5 km/h, alors que celle-ci ne dépasse pas 79 km/h avec le train le plus accéléré (1004).

Sur la ligne de Paris à Lyon, qui pourra être desservie par autorails Bugatti dès que les trois couplages seront livrés, la vitesse commerciale atteindra 109,5 km/h.

(1) Il y a un cylindre de frein dans la motrice et un autre dans la remorque.

(2) Avec un autorail Bugatti de 800 ch à deux bogies appartenant au Réseau de l'Etat et essayé sur cette même ligne en novembre 1933, la vitesse de 175 km/h a été soutenue.



P. L. M.

Le Chemin de fer à votre Porte

IMPORTANTE AMÉLIORATION
DANS LES
TRANSPORTS DE MARCHANDISES

Inutile de vous rendre à la gare pour
recevoir ou expédier des colis de toute
nature (y compris les bagages), de
pour n'importe quelle région.

AU DÉPÔT DE
(Métro)

Vous pouvez
ranger les colis à

Vous pouvez
ranger les colis à



par MM. Lenoir, Inspecteur principal adjoint
et Lartilleux, Inspecteur des Services Automobiles

Le Chemin de fer à
votre Porte

P. L. M.



Services
de domicile



ENLEVEMENT ET LIVRAISON
DE NOS COLIS A DOMICILE

La récente extension



ALUZY
la Compagnie P.L.M.
ENLEVEMENT A DOMICILE
de nos colis à votre porte

IMPORTANT
dans les
de MARCHANDISES

ENLEVEMENT ET LIVRAISON
DE NOS COLIS A DOMICILE



P. L. M.
ENLEVEMENT A DOMICILE
de nos colis à votre porte

INTRODUCTION

Le Décret-Loi du 19 avril 1934 se propose à la fois de réaliser une meilleure répartition du trafic entre le rail et la route et leur liaison plus étroite. Cet effort législatif permet d'espérer une coordination généralisée des deux modes de transport, mais nous allons voir comment notre Réseau s'était attaqué au problème, en se lançant résolument, depuis de nombreuses années, vers une « collaboration » du rail et de la route, amorce de cette union raisonnée et complète qu'appelle l'intérêt général, celui des usagers comme celui des transporteurs.

En ce qui concerne les VOYAGEURS, rappelons d'abord que nos premiers Services de tourisme P.L.M. datent de 1908 et que l'an dernier, à pareille époque, nous fûmes les « Noces d'Argent » du rail et de la route. On sait quel développement a pris depuis son origine le réseau de nos autocars grâce au concours d'entrepreneurs aussi dévoués à notre Compagnie qu'attentifs à satisfaire les désirs de notre clientèle de tourisme.

Depuis le 1er janvier 1927, le Réseau, faisant également appel à des garagistes, commença de substituer des Services d'autobus à certains de ses trains mal utilisés. Ces Services de remplacement, dans le cadre d'une législation encore sommaire et hésitante, prirent une extension très sensible dans les années suivantes grâce à la constitution de la Société Auxiliaire T.P.L.M. Actuellement nous comptons 35 Services parallèles à la voie ferrée et la Société T.P.L.M. contrôle en outre 25 Services qui prolongent le rail ou relient transversalement des lignes P.L.M.

En outre, des traités, dits de correspondance, unissent nos intérêts à ceux de certains Services de voyageurs pénétrant dans les campagnes au départ de nos gares. Dans ces derniers mois, nous nous sommes attachés à rendre la liaison plus étroite entre notre organisation ferroviaire et ces divers Services routiers de pénétration, qu'ils soient ou non exécutés sous l'étiquette T.P.L.M.

C'est ainsi qu'est maintenant au point — et ce n'est qu'un commencement — la délivrance de billets conjoints par toutes les gares P.L.M. à destination de plus de 300 localités rurales éloignées de nos voies.

« Collaboration étroite du rail et de la route pour le transport des MARCHANDISES », afin de réaliser et de généraliser le « porte à porte », telle a été une des préoccupations dominantes de notre Compagnie depuis le début de 1933.

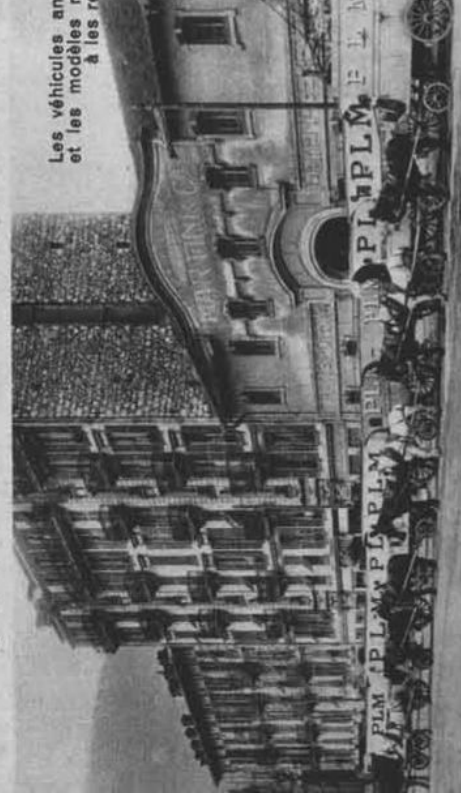
La tâche était multiple: il fallait réorganiser au point de vue technique et tarifier les Services de domicile P.L.M. préexistants et en créer de nouveaux — non seulement dans les villes de moins de 5000 habitants, pour lesquelles le factage ou le camionnage n'est pas rendu obligatoire par notre Cahier des Charges, mais aussi dans les campagnes —, soit par accords avec des entreprises, libres jusque-là de leurs horaires et de leurs prix, soit en suscitant des lignes nouvelles pour la desserte de localités isolées.

AMÉLIORATION DES SERVICES DE DOMICILE POUR LES MARCHANDISES

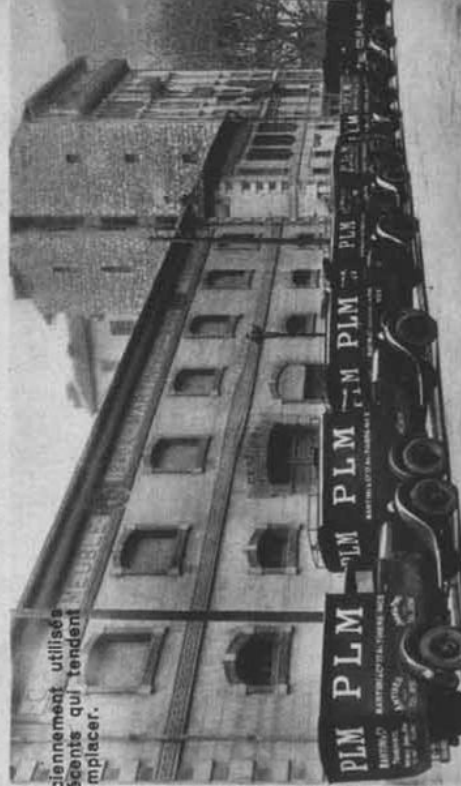
La réorganisation technique de ceux des Services de domicile P.L.M. qui fonctionnaient déjà au début de 1933 a été réalisée en 12 mois environ et peut être considérée comme terminée.

Nous allons passer en revue les points sur lesquels elle a porté.

L'enlèvement à domicile, dont l'importance est primordiale pour éviter l'évasion du trafic, a été généralisée; des postes centralisateurs pour recevoir les demandes d'enlèvement des colis ont été établis, partout où leur utilité était reconnue, et reliés par téléphone aux réseaux urbains; la création de « bulletins d'enlèvement » a donné de grandes facilités à la clientèle en même temps qu'elle assurait la rapidité et la correction du travail des gares; des tournées régulières d'enlèvement dans les villes (exemple, fig. 3), dont les horaires et les itinéraires ont été signalés à la clientèle, lui permettent



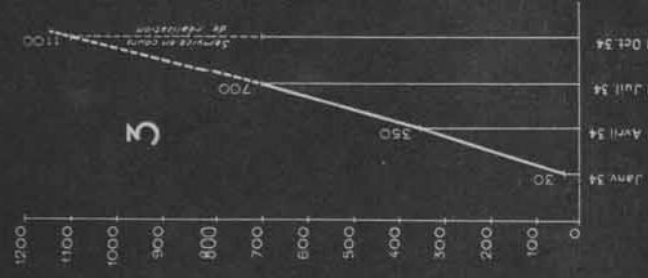
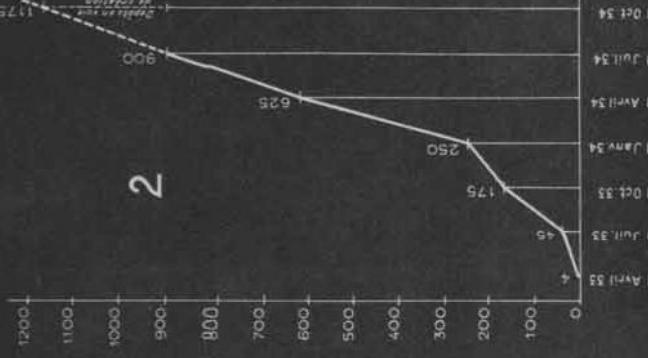
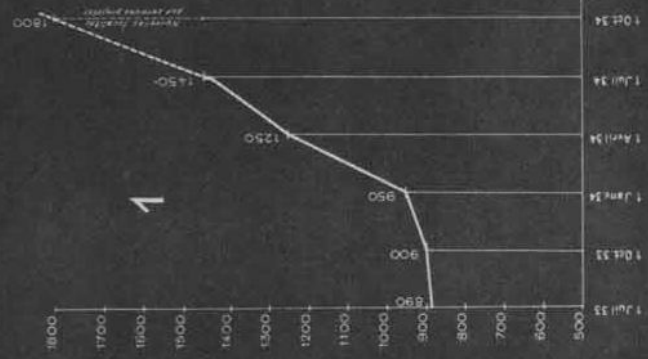
Les véhicules anciennement utilisés et les modèles récents qui tendent à les remplacer.



1) Services de domicile, nombre de localités desservies.

2) Progression du nombre des Dépôts de colis.

3) Services d'enlèvement et de livraison des bagages (nombre de localités desservies).



de préparer les envois jusqu'à la dernière minute ; sur ces tournées, le transport du domicile à la gare bénéficie de prix plus réduits qu'en cas d'enlèvement aux heures fixées par l'expéditeur lui-même.

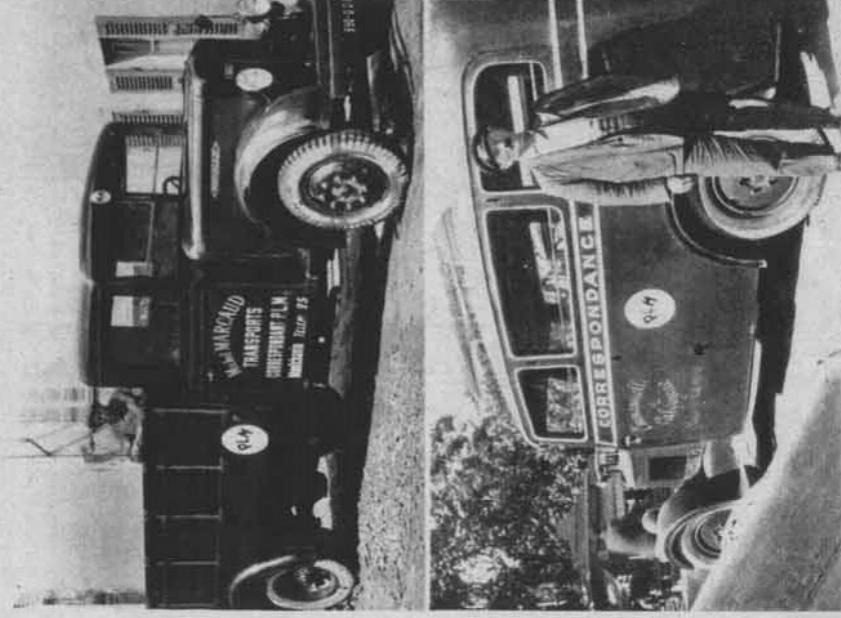
La livraison à domicile a été d'autre part accélérée par l'augmentation du nombre des tournées de livraison. En fait, toutes les localités pourvues d'une gare sont désormais desservies deux fois, parfois trois fois par jour et les localités éloignées au moins une fois. Grâce à quoi la livraison d'un colis de petite comme de grande vitesse ne dépasse jamais 12 heures pour les villes et 24 heures pour les campagnes.

En ce qui concerne le matériel, nous nous attachons à obtenir de nos correspondants l'emploi de camions et de fourgons répondant le mieux possible aux besoins à satisfaire et présentant une certaine homogénéité. Les illustrations du présent article donnent une idée des véhicules anciennement utilisés et des modèles récents qui tendent à les remplacer.

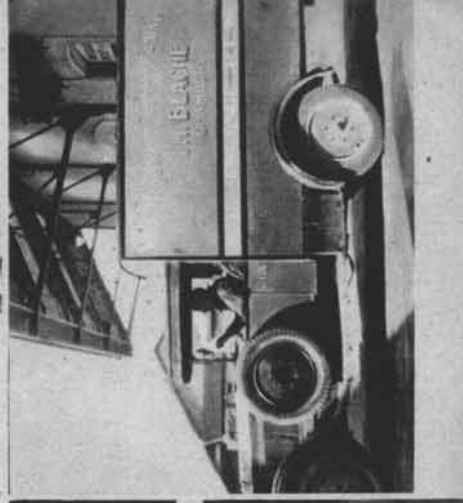
Dans cet ordre d'idées, il est évident que les améliorations ne peuvent être entièrement réalisées dès la première année. Dès maintenant, on constate cependant que les voitures assurant les Services de domicile P.L.M. ont adopté les couleurs Standard que la Compagnie a choisies et qu'elles portent notre nouveau monogramme.

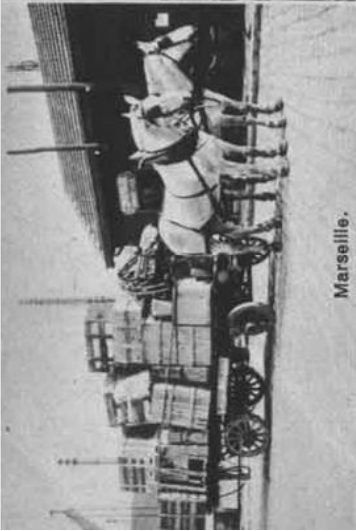
A côté des fourgons et des camions servant à l'ensemble des transports, nos correspondants s'outillent en matériel spécial pour assurer l'enlèvement et la livraison de certaines marchandises : c'est ainsi qu'ils commencent à utiliser des camions-citernes pour apporter les vins à nos gares dans les régions de production et pour les livrer dans certaines villes de consommation du Centre. Un gros effort est actuellement tenté vers le développement de ces Services à domicile pour les liquides.

De même un matériel adéquat assure le ramassage des bois dans certains quartiers d'abattages, dans la Savoie notamment, et leur livraison, à l'arrivée à desti-

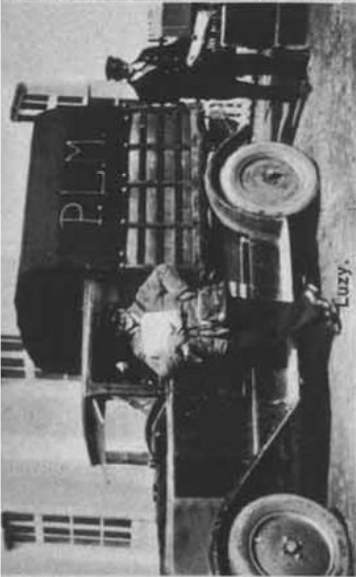


L'adaptateur du nouveau monogramme P.L.M. sur la plupart des voitures assurant les services de domicile P.L.M.





Marseille.



Luzy.



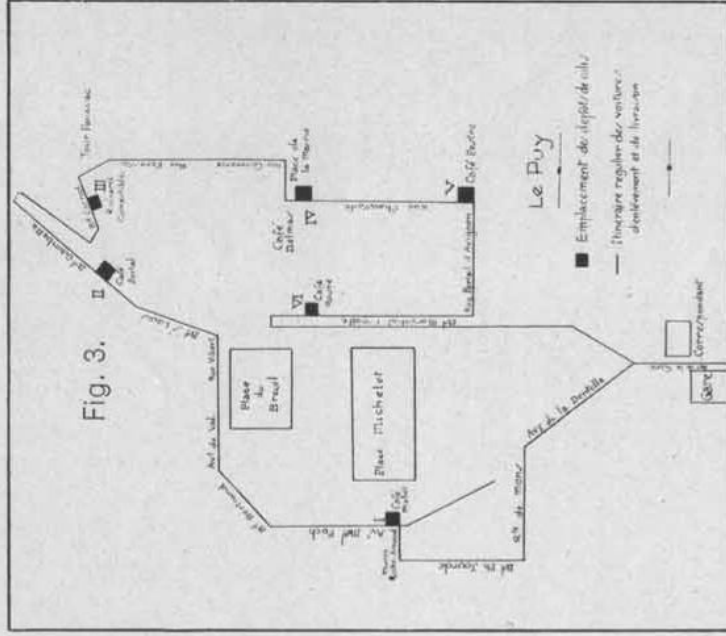
Le Breuil-sur-Couze.

nation, dans la vallée du Rhône et dans la région méditerranéenne.
Ajoutons, pour être complets, que la réorganisation technique des Services préexistants a été l'occasion de l'extension des zones de desserte, aussi bien pour les Services urbains que pour les Services de réexpédition dans les campagnes. Dans certains centres, cette extension a augmenté de près de 50% la surface habitée où passent régulièrement nos voitures.

MULTIPLICATION DES SERVICES

Parallèlement à l'amélioration des Services P.L.M. anciens, les derniers mois de 1933 et les premiers de 1934 ont été caractérisés par de très nombreuses créations de nouveaux Services à domicile, soit urbains, soit ruraux.

Nous nous sommes attachés à établir la desserte à domicile de toutes les localités de quelque importance



pourvus d'une gare ; chaque fois qu'il a été impossible de trouver un entrepreneur, nous avons créé le Service à domicile par nos propres moyens en munissant nos gares de l'outillage nécessaire. Dans les derniers mois, 60 localités nouvelles ont été dotées d'une desserte à domicile et une quarantaine de projets sont à l'étude pour achever cette œuvre.

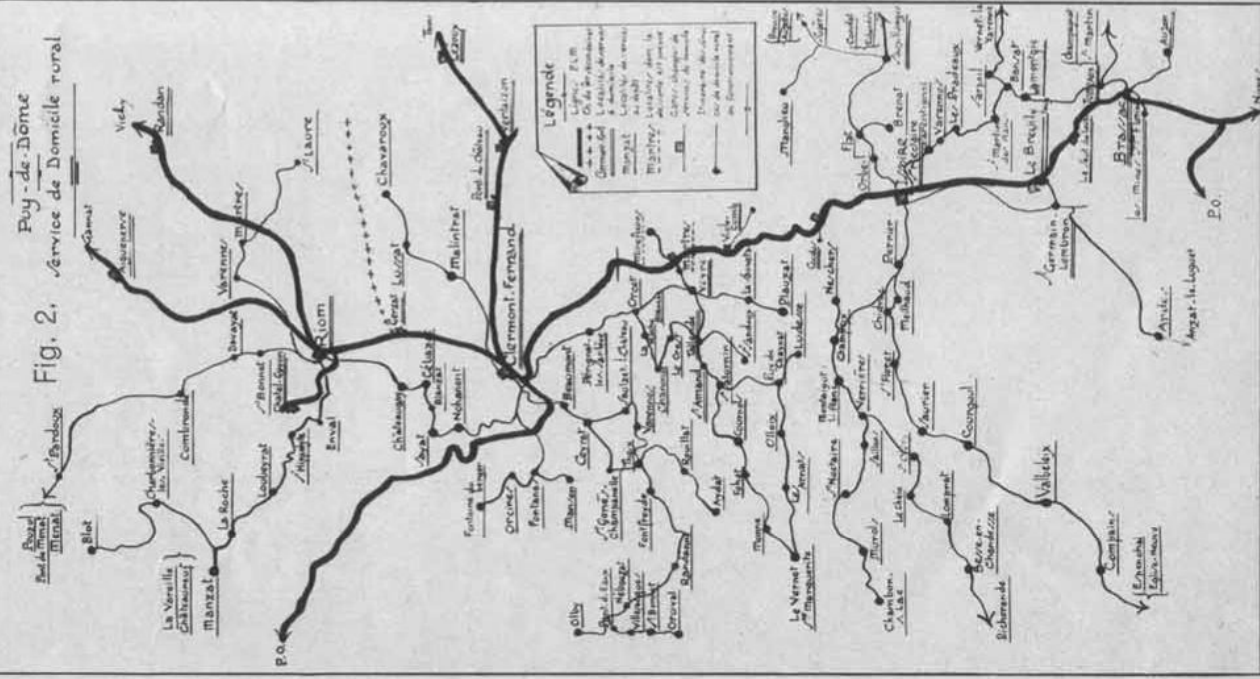
Dans toutes les campagnes, nous nous sommes efforcés de multiplier les Services de « domicile rural » au départ de « gares de rattachement » judicieusement choisies. Les anciens Services de réexpédition rentrent dans la formule nouvelle qui permet de donner aux localités isolées les mêmes facilités que si elles possédaient une gare. Dans ces localités, nos clients peuvent non seulement expédier ou recevoir des marchandises G.V., P.V., soit à domicile, soit, le plus souvent, dans certains dépôts désignés, mais ils peuvent, de plus, recevoir et expédier des bagages, des colis express, des colis agricoles et ce sans formalités compliquées.

L'expédition de marchandises ou de bagages donne seulement lieu à l'établissement d'un bulletin très simple, toutes les formalités comptables étant faites ensuite dans nos gares.

Les Services de domicile rural ont obtenu un gros succès et nous avons trouvé de très nombreuses entreprises, dont certaines de grande envergure, pour entrer dans cette nouvelle organisation.

C'est ainsi que nous avons créé depuis 1933 des Services de domicile rural desservant 600 localités au départ de 90 gares et nous préparons la desserte de 300 localités nouvelles au départ de 110 autres gares (voir graphique N° 1). Notre but est d'arriver à desservir toutes les localités de quelque importance situées dans la zone d'action de notre Réseau, quel que soit leur éloignement de nos voies.

On peut voir (fig. 2) la carte d'une des régions où,





Le factage par traineau à Chamonix.



Saint-Gilles (transport des vins par camions-citernes).



Saint-Etienne (transport par cadres).

avec le concours de la Société Générale des Transports Départementaux, la réalisation de notre programme est à peu près complète.

On remarque également, en comparant les fig. 4 et 5, comment, tant au point de vue rural qu'au point de vue urbain, nous venons en quelques mois de compléter la desserte d'une région.

Enfin, la fig. 6 montre comment une grande ville (Grenoble) peut jouer le rôle de centre de distribution et d'enlèvement sur un périmètre important.

MULTIPLICATION DES « DÉPÔTS DE COLIS »

Une des facilités nouvelles les plus appréciées des usagers dans la réorganisation et l'extension des Services à domicile est la multiplication des « Dépôts de colis ». Dans les villes, dans les bourgs, une plaque indicatrice à notre monogramme (fig. 7) avertit la population des points, — souvent simple boutique ou habitation d'un cheminot retraité —, où l'on peut remettre ou recevoir les expéditions comme dans une gare.

Le travail comptable des gérants de Dépôts est simplifié à l'extrême.

La rapidité de ce développement, tout récent, des dépôts de colis ressort du graphique No 2.

Ajoutons qu'indépendamment des simples Dépôts, nous créons de véritables « Bureaux de ville » lorsque

l'importance du trafic est suffisante pour légitimer les frais d'établissement, de personnel et d'entretien auxquels ils entraînent.

UNE TARIFICATION SIMPLE

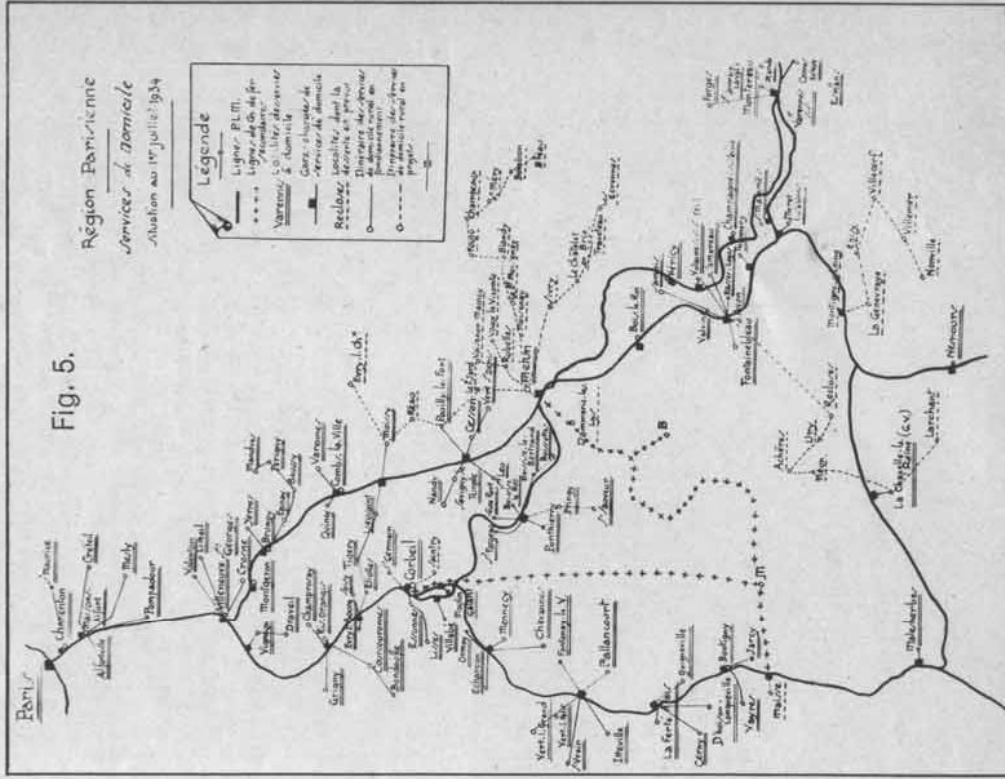
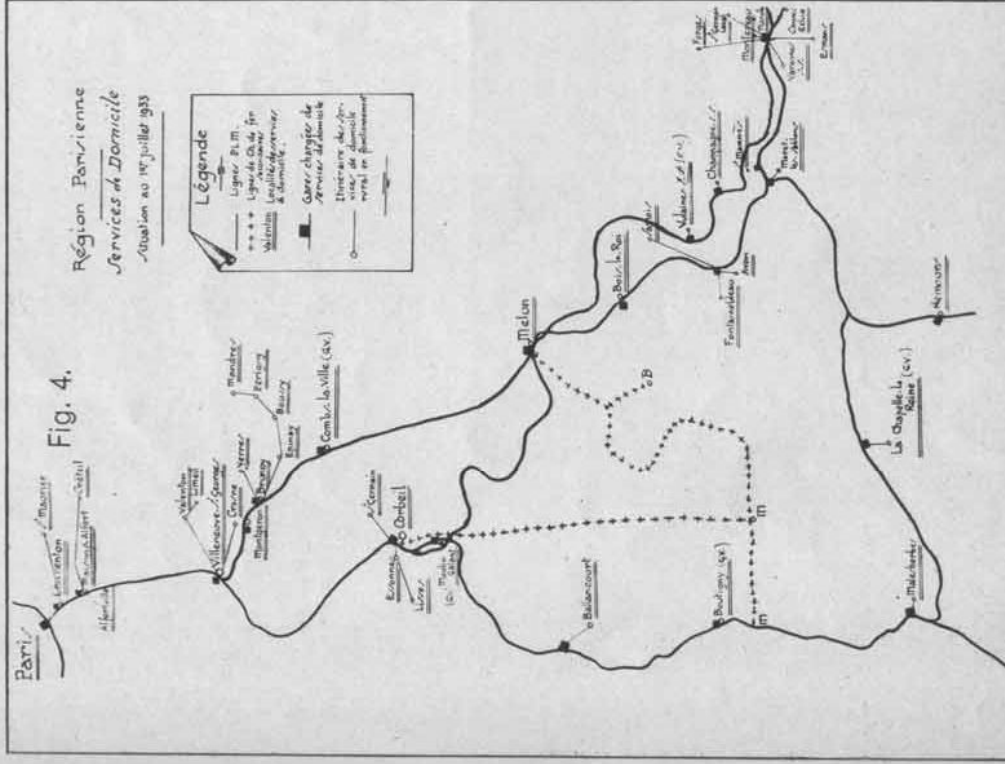
Le « porte à porte » paraît séduire notre clientèle, mais il exige bien entendu une tarification unifiée aussi simple que possible.

Sur ce point les Grands Réseaux se sont mis d'accord, au printemps 1934, pour adopter des règles communes valables dans tous leurs Services tant urbains que ruraux. Nous procédons actuellement à l'adoption de cette tarification unifiée qui comporte une série de barèmes très simples découlant, suivant les difficultés ou la distance, de 3 barèmes types seulement :

- un pour les petits colis jusqu'à 50 kgs,
- un pour les envois au-dessus de 50 kgs,
- un pour les finances et valeurs.

Les barèmes applicables à une localité donnée sont les mêmes pour la P.V. et la G.V.; pour les opérations d'enlèvement et de livraison à domicile; pour les opérations d'enlèvement et de livraison dans les dépôts et bureaux de ville.

Lorsque, au plus tard le 1^{er} avril 1935, nous aurons achevé la révision des tarifs de nos Services de domicile sur les nouvelles bases, les gares et les usagers, par



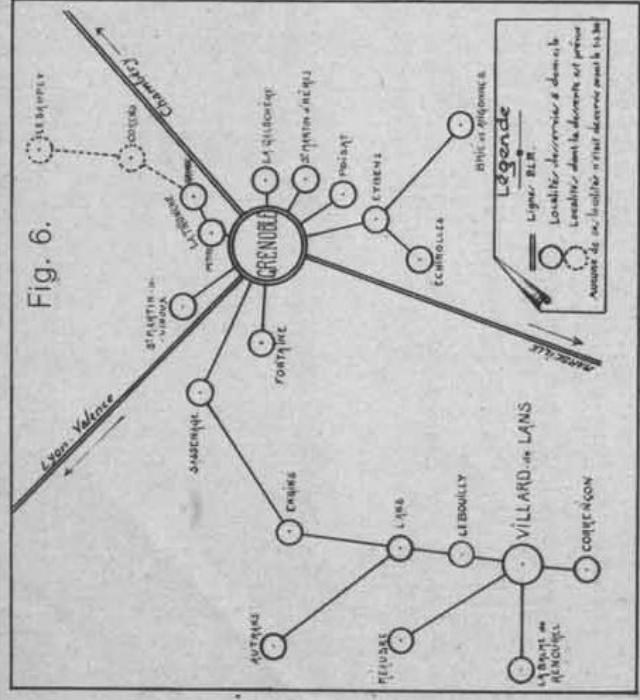


Fig. 6.

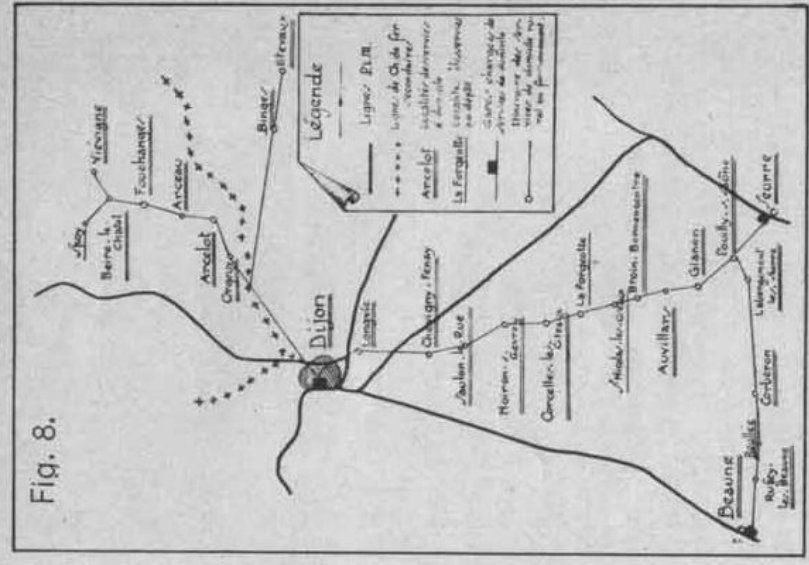


Fig. 8.



Fig. 7. — Notre plaque indicatrice des dépôts de colis.

lecture directe sur un simple tableau, trouveront en face du nom de chaque localité desservie tous les renseignements utiles : gares d'attache, distances aux gares, barème à appliquer pour l'enlèvement et la livraison de toutes expéditions soit à domicile, soit dans les dépôts.

LE PORTE A PORTE POUR LES BAGAGES

Voilà donc l'état actuel, rapidement esquissé, du développement du « porte à porte » pour le transport des marchandises G.V., P.V., des colis postaux, des colis agricoles et des colis express.

Nous dirons aussi un mot des efforts en cours pour généraliser le Service des bagages à domicile. On sait que dans quelques grandes villes du Réseau fonctionne un « Service de ville » P.L.M. que nous modifions progressivement pour prendre et conduire à domicile les voyageurs et leurs bagages ; que dans une dizaine de ces villes et leurs banlieues immédiates existe un Service d'enlèvement et de livraison des bagages à domicile sur demande des voyageurs au départ.

Depuis un an, nous cherchons à développer considérablement ces Services de bagages de manière que toutes les localités de quelque importance soient dotées d'une organisation de ce genre.

Nous avons actuellement 70 Services en projet que nous espérons voir fonctionner au cours de l'été. Corrélativement, nous avons créé l'enregistrement direct des bagages pour un grand nombre de localités éloignées des gares.

Au total, 700 localités reçoivent actuellement les bagages en enregistrement direct, comme l'indique le graphique No 3.

L'enlèvement et la livraison des bagages a lieu :
 — à domicile, dans les villes, dans les localités directement desservies par une gare et dans certaines localités importantes éloignées des gares ;
 — dans des dépôts de colis, dans les autres localités.

CONCLUSION

Le « porte à porte » à la fois pour les voyageurs, pour leurs bagages, pour les marchandises, voilà, pour toutes les localités de notre territoire, le but visé par la Compagnie et le but souvent atteint intégralement dès maintenant : la carte de la fig. 8 en est un exemple.

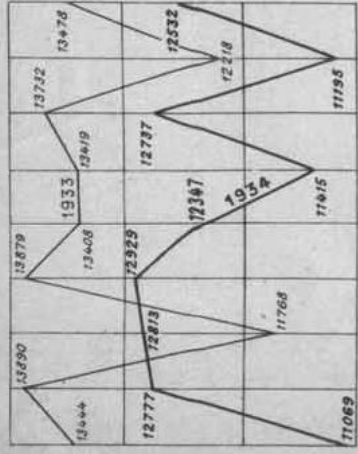
Plus de 500 entrepreneurs routiers, collaborateurs anciens ou récents de la Compagnie, renonçant d'avance par leurs traités à faire concurrence au Réseau, ont travaillé à mettre en œuvre cette fructueuse coordination du rail et de la route. Elle n'a pu être menée à bien dans de très courts délais que par l'activité et par le zèle qu'y ont apportés les Agents de notre Service de l'Exploitation sur tous les points du Réseau.

Le Décret du 19 avril 1934 va-t-il, comme certains l'ont cru, sinon espéré, détruire l'édifice plein de promesses, plein d'avenir, que nous sommes en train d'achever ?

Certainement pas. Aux entreprises déjà liées au Réseau et travaillant pour lui, vont sans nul doute s'en ajouter d'autres qui, en unissant aux premières leurs moyens d'action, permettront d'amplifier cette communauté des buts, ces facilités de circulation et d'échanges sur tout le territoire que nous desservons.



Le Service de ville P.L.M. à la gare de Paris.



14*844 15* 16* 17* 18* 19* 20* 21* 22*

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 2 avril au 3 juin 1934 (fig. 1) et la moyenne journalière des parcours des locomotives durant chaque décennie d'avril et de mai 1934 (fig. 2).

Les minima observés au cours des périodes correspondantes de 1930 avaient été de 15 136 wagons chargés (16^e semaine) et de 450 751 km (1^{re} décennie d'avril). Ces minima sont supérieurs de 4 067 wagons et de 65 843 km aux minima actuellement enregistrés.

LA COORDINATION DES TRANSPORTS EN FRANCE

Dans ses numéros de novembre 1933 et de mars dernier, le Bulletin a donné de brèves analyses des textes législatifs fixant le nouveau régime des chemins de fer : loi du 8 juillet 1933 et décrets en résultant.

Depuis cet ensemble de mesures tendant à adapter aux nécessités économiques modernes l'exploitation ferroviaire, voici que sont intervenus d'autres textes d'ordre plus général, à savoir des décrets-lois tendant à la coordination des principaux moyens de transports.

Analysons ici, en quelques mots, ces décrets-lois :

A. Décret-loi du 19 avril 1934 (coordination du rail et de la route). La figure 3 donne le schéma de fonctionnement du Comité de coordination créé. Ce Comité, dont le rôle pourra être étendu par la suite, a pour mission de susciter entre les transporteurs intéressés des ententes régionales pour l'organisation des transports publics de voyageurs et de marchandises, par fer et par route, y compris les transports à grande distance.

Le décret s'est inspiré :

1^o des conclusions du Conseil national économique, en s'efforçant, avant d'agir par voie d'autorité, de susciter des ententes (à noter que

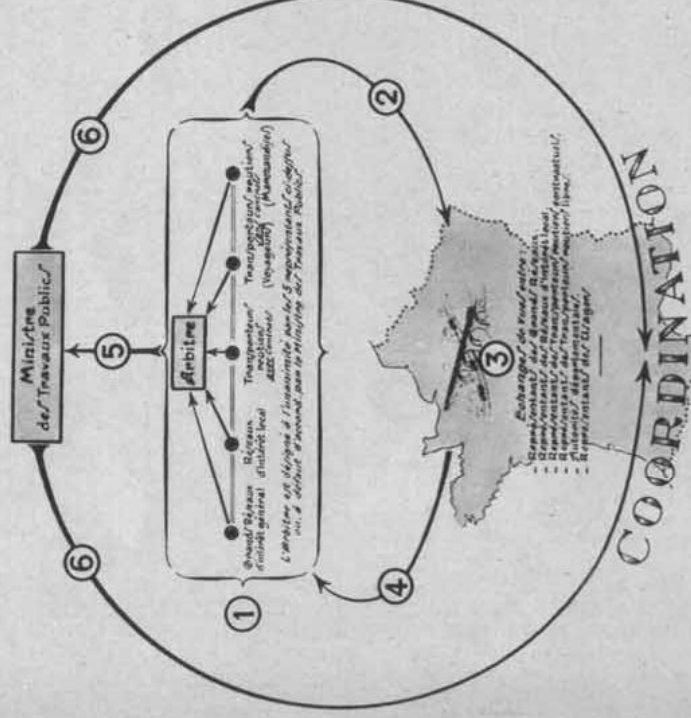


Fig. 3

1, Composition du Comité de coordination ; 2, le Comité a pour mission de susciter des ententes régionales pour organiser les transports de toutes natures ; 3, comment se préparent les ententes régionales ; 4, propositions résultant des réunions locales ou régionales ; 5, examen, par le Ministre, des ententes intervenues ou des propositions de l'arbitre ; 6, Arrêtés ministériels rendant exécutoires les ententes ou arbitrages proposés.

REVUE DOCUMENTAIRE

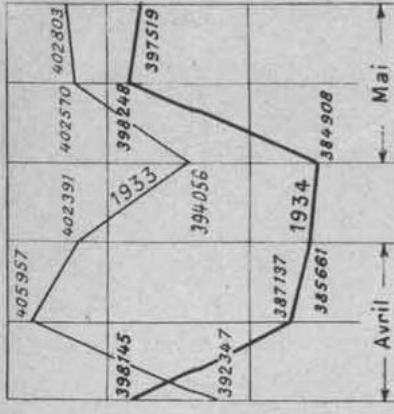


Fig. 2. — Moyenne journalière des parcours du matériel locomoteur.

cette solution, à laquelle on tendra progressivement et avec toute la souplesse voulue, est la plus libérale de toutes celles qui ont été envisagées, en la matière, dans les différents pays).

2^o des directives de la loi précitée du 8 juillet 1933.

Les quatre sortes de répercussions suivantes sont à attendre de la mise en application de ce décret de coordination :

- a) les pertes de recettes qui entraînent pour le chemin de fer la concurrence automobile cesseraient immédiatement de s'aggraver ;
- b) le retour à la voie ferrée du trafic auquel les autres modes de transports renonceraient à l'avenir, notamment des transports à longue distance, procurerait à l'ensemble des réseaux des recettes nettes supérieures aux recettes nettes des transports abandonnés à l'automobile ;
- c) la suppression de tout ou partie du service des voyageurs et des marchandises sur les lignes où dans les gares dont le trafic serait réservé désormais à la route se traduirait par une économie d'exploitation pour les grands réseaux de chemins de fer ;
- d) enfin, serait supprimée une concurrence qui conduisit les diverses entreprises à effectuer du transport à perte.

B. Décret-loi du 15 mai 1934 (coordination du rail et de la voie navigable).

Comme pour le rail et la route, il est prévu auprès du Ministre des Travaux publics un Comité central de coordination des transports par fer et par eau, fonctionnant de façon analogue, en liaison avec des commissions régionales, de façon à rechercher le plus possible des ententes directes.

Ces ententes directes tendront à un partage rationnel du trafic : en principe on réservera à la navigation une part convenable de transport de marchandises pondéreuses (s'effectuant par bateaux complets), mais on l'empêchera d'assurer d'une façon excessive les transports de marchandises diverses, qui doivent normalement venir à la voie ferrée.

Enfin, pour lutter contre un avilissement excessif des frets — lourd de répercussions fâcheuses sur les tarifs des chemins de fer et par conséquent sur le budget de l'Etat — il est prévu que toute immatriculation de nouveau bateau est désormais subordonnée à une autorisation ministérielle préalable.

Signalons, pour terminer, que les contrevenants aux dispositions des décrets précités sont passibles de sanctions plus ou moins sévères.

LE POSTE II ÉLECTRODYNAMIQUE DE LA GARE DE PARIS

Le Poste I électrodynamique de la gare de Paris, décrit dans le numéro du Bulletin de janvier dernier, et mis en service le 18 juin 1933, remplace les postes mécaniques 1 Saxby et 1 bis Vignier aujourd'hui disparus.

Ce remplacement, qui s'est fait en une seule nuit, dans le délai d'une heure, a consisté dans le report au nouveau poste de la commande et du contrôle des aiguilles et des signaux.

Conformément au programme établi par le Service de la Voie, après la mise en service du poste ont commencé les remaniements de la tête de gare, afin d'obtenir le plus tôt possible la situation définitive des 8 voies à trottoirs de la gare de Paris.

Ce programme comporte 32 phases dont 11 sont déjà réalisées. Les voies principales (sauf les voies 2 et 2-R) ont été dédoublées à partir du km 0,865 en deux branches dont l'une est l'ancien tracé de ces voies, toujours en service pour desservir les voies de l'ancienne gare, l'autre se dirigeant vers les voies de la nouvelle gare (fig. 4). Cette bifurcation provisoire, dont seule la branche nouvelle est appelée à subsister dans l'avenir, a nécessité la construction d'un poste provisoire électrodynamique à leviers d'itinéraires, le Poste M, qui a remplacé en outre un poste mécanique Vignier insuffisant. Le Poste M a été mis en service le 14 novembre 1933.

Les voies de la nouvelle gare, naguère réunies en un tronçon commun, ont été reliées avec les voies principales nouvelles par l'intermédiaire de 5 cisailles apportant par la possibilité de mouvements simultanés de grosses facilités à l'exploitation des voies de la nouvelle gare (fig. 5). En même temps, 3 nouvelles voies de sortie du dépôt ont été construites. Ces nouvelles installations ont exigé la construction d'un nouveau poste électrodynamique, logé dans le même bâtiment que le Poste I et qui a pris la commande de cette zone, au lieu et place du Poste 1. C'est le Poste II électrodynamique, mis en service le 21 janvier 1934.

Ce poste comprend 160 leviers d'itinéraires dont 81 en service. Il commande la manœuvre de 87 aiguilles et de 41 signaux et permet 119 passages (fig. 6).

Fig. 4 — Les nouvelles voies principales et le Poste M électrodynamique de Paris.

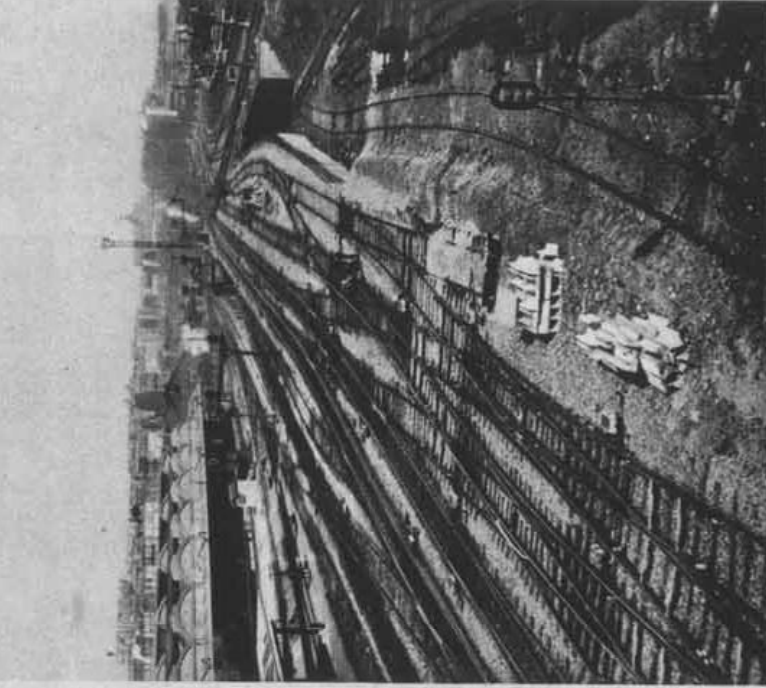
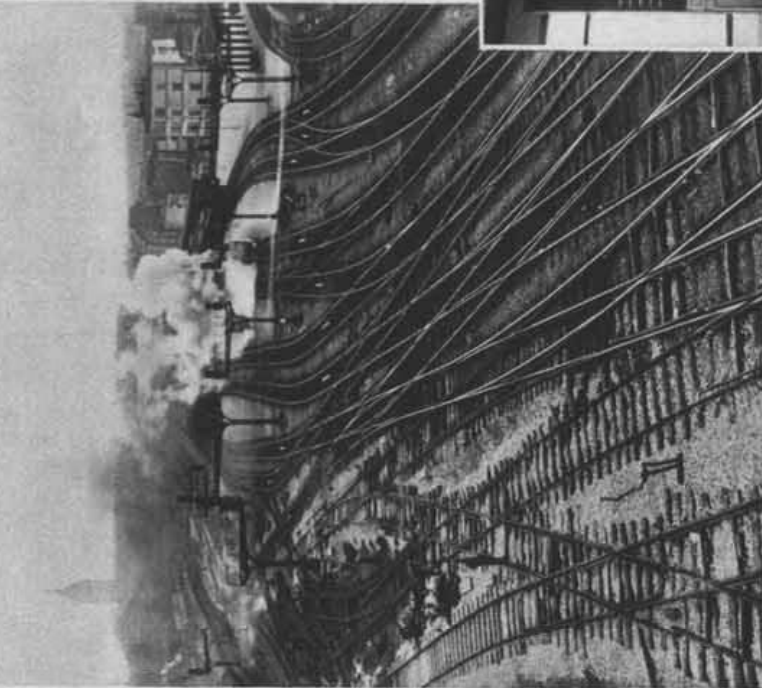


Fig. 5. — Zone d'action du Poste II.



Grâce à cette situation, l'exploitation de la gare de Paris s'est trouvée facilitée d'une façon importante, comme cela a été mis en évidence notamment pour les départs et les arrivées des fêtes de Pâques et de la Pentecôte.

Il reste à faire subir aux voies de l'ancienne gare, dépendant du Poste 1 électrodynamique, diverses transformations en vue de remplacer leurs 4 cisailles anciennes qui seront supprimées par autant de nouvelles cisailles qui seront rattachées aux cisailles du Poste II.

Cette opération est déjà accomplie pour la 1^{re} et la 2^e cisailles, sur une partie des voies du Poste I.

Grâce au système extrêmement souple des postes électrodynamiques à leviers d'itinéraires, système Bieynié-Ducoussou, ainsi qu'à l'expérience et à l'activité de tous, chacune des phases de transformation s'est effectuée en une seule nuit et en quelques heures, malgré le travail parfois considérable à accomplir dans certaines d'entre elles, et en n'apportant aux mouvements des trains que des perturbations nulles ou insignifiantes.

CE QU'ON PENSE DE LA RÉGULARITÉ DE NOS TRAINS A L'ÉTRANGER

L'importante revue anglaise « Railway Gazette » (n° du 11 mai dernier) a publié l'opinion suivante d'un de ses lecteurs : « ... lors de ma récente visite en France, où j'ai parcouru environ 3 000 km sur les trains rapides des Réseaux du Nord, de l'Etat et du P.L.M., pas un seul des trains dans lesquels j'ai voyagé (sans compter les nombreux autres que j'ai observés à leur heure d'arrivée) n'était en retard. Ceci constitue un record — plus remarquable qu'il ne semble tout d'abord — car les trains dont il est question sont les plus rapides de France, tels le Paris-Saint-Quentin, le Pullman-Côte d'Azur, le Paris-Le Havre... ».

Cette opinion ne saurait évidemment être taxée de partialité et c'est avec plaisir que le *Bulletin* la cite. Et puisque nos trains P-1 et P-2 sont ainsi évoqués par ce voyageur britannique, donnons ici quelques détails sur leur marche au cours du dernier service :

Les trains P-1 et P-2 ont circulé du 15/16 décembre 1933 au 13/14 mai 1934, soit 148 fois chacun (ils n'ont pas eu lieu les jours de Noël et du 1^{er} janvier).

Considérablement améliorés par rapport aux années précédentes, ces trains ont obtenu un remarquable succès au point de vue commercial et au point de vue technique.

Leur fréquentation a été des plus satisfaisantes. Le train P-1 a transporté au total 9 671 voyageurs, soit, par jour, une moyenne de 65, supérieure de 23 % à celle de l'hiver 1931/1932. Le train P-2 a transporté 12 053 voyageurs, c'est-à-dire 81 par jour, soit 27 % de plus que dans l'hiver 1931/1932.

Ces trains, composés de 4 salons Pullman de 1^{re} ou 2^e classe, offraient 131 places. Il faut noter qu'ils couvrent leurs frais de traction et d'accompagnement dès qu'ils transportent 25 voyageurs en moyenne.

Le temps de parcours de Paris à Menton, pour le P-1, était de 13 h 16 dans l'hiver 1933/1934, au lieu de 14 h 45 dans l'hiver 1931/1932. La vitesse commerciale du P-1 est ainsi passée de 75,3 km/h à 83,7 km/h.

Pour le P-2, la durée du trajet était fixée à 13 h 32 dans l'hiver 1933/1934 au lieu de 15 h 10 dans l'hiver 1931/1932. La vitesse commerciale du P-2 est passée ainsi de 73,3 km/h à 82 km/h.

Malgré ces accélérations sensibles, la régularité de la marche de ces trains a été remarquable. Dans l'ensemble des 5 mois de circulation, malgré les intempéries et tous les incidents de circulation ayant pu survenir, à ces trains mêmes ou à ceux qui les précédaient, le retard moyen du P-1 à l'arrivée à Nice n'a été que de 4 mn ; quant au retard moyen du P-2 à l'arrivée à Paris, il est resté inférieur à 2 mn.

Sur un tel parcours (1 086 km) — le plus long de tous les Réseaux français —, de tels résultats sont particulièrement méritoires et — comme le pense le lecteur de « Railway Gazette » — tout à l'éloge du personnel de notre Réseau.

TRAINS SPÉCIAUX DE VACANCES

A différentes reprises, le *Bulletin* a parlé de l'organisation des trains spéciaux d'excursions. Il est une autre organisation de trains spéciaux à prix réduits, qui — bien que remontant à l'époque d'avant-guerre — mérite également d'être mentionnée ici, en raison de son succès croissant : c'est notre organisation de trains spéciaux dits « de vacances ».

Chaque année, pendant l'été, nous mettons en marche au départ de Paris sur la Province un certain nombre de trains spéciaux à prix réduits dans le but de faciliter les vacances des familles provinciales travaillant à Paris.

Pour l'été 1933, il avait été prévu 37 trains de vacances dont deux ont été dédoublés, savoir :

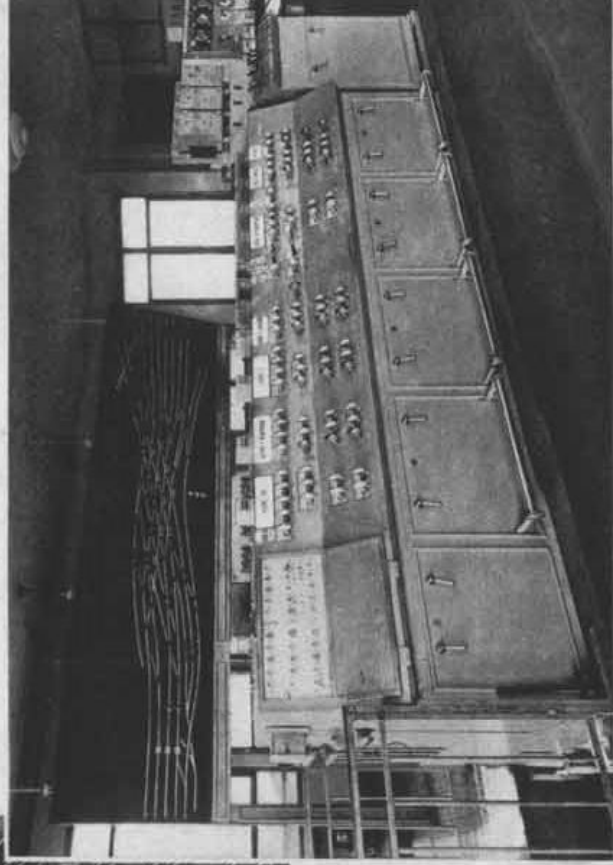


Fig. 6. — La cabine du Poste II.

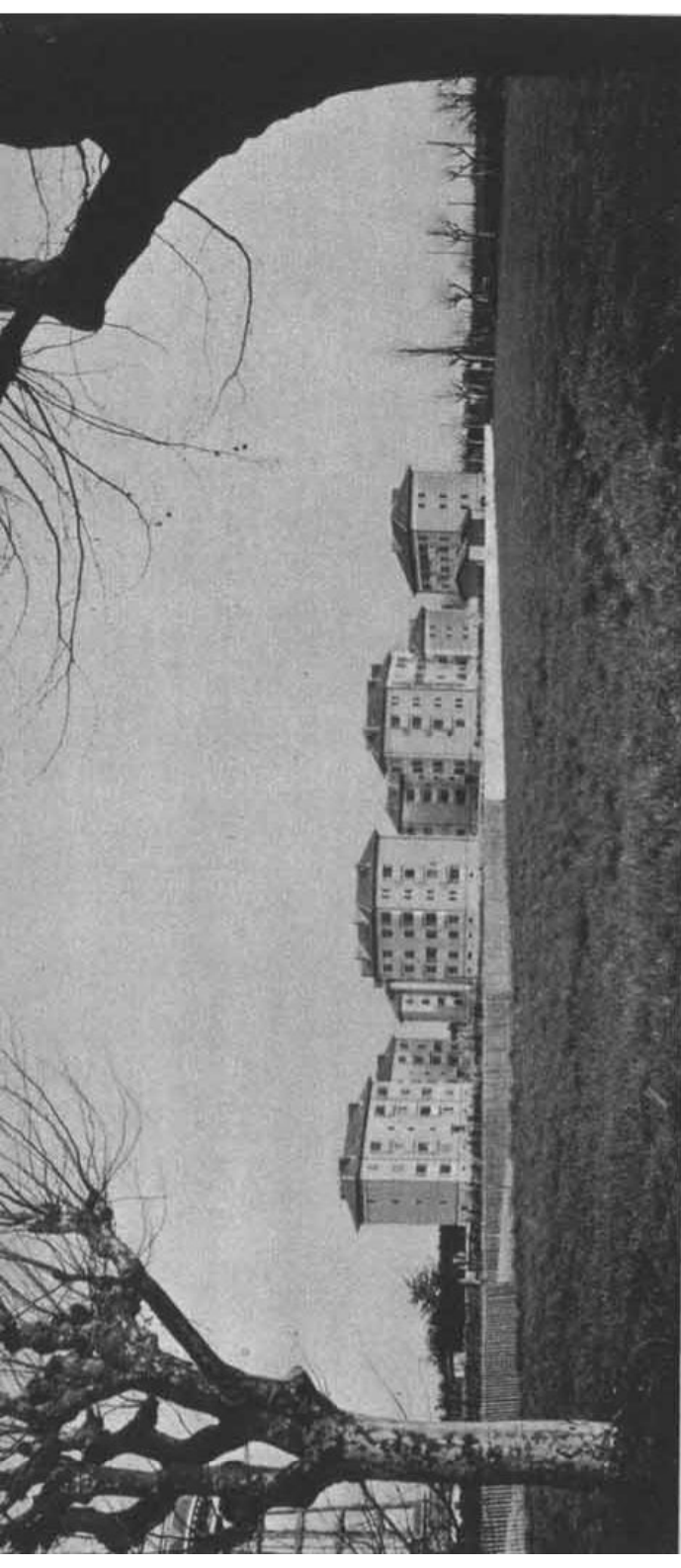


Fig. 7. — Cité P.L.M. de Fontcouverte.

- 14 trains sur la Savoie et le Dauphiné (un a été dédoublé),
- 13 trains sur l'Auvergne,
- 3 trains sur la Côte d'Azur (un a été dédoublé),
- 2 trains sur la Franche-Comté et le Jura,
- 2 trains sur le Morvan et l'Avalonnais,
- 1 train sur le Nivernais et le Bourbonnais,
- 1 train sur l'Ardeche et la Drôme,
- 1 train sur le Gard et l'Hérault.

Ces trains avaient transporté au total 33 743 voyageurs — contre 31 203 en 1932 — et produit une recette de 5 064 226 f — contre 4 651 487 f en 1932 — (taxes de location non comprises).

Comme ces trains et en particulier ceux de la Côte d'Azur, ont de plus en plus la faveur du public, nous avons dû, cette année, prévoir 3 trains de plus que l'an dernier — 1 train sur l'Auvergne et 2 trains sur la Côte d'Azur — ce qui a porté à 40 le nombre des trains de vacances partant de Paris pendant la période du 16 juin au 31 août.

Rappelons, en quelques mots, comment fonctionne l'organisation : Il est accordé aux voyageurs des réductions variant de 32 à 42 % suivant les distances.

Les billets sont délivrés uniquement au départ de Paris pour des zones déterminées. Ils sont valables, à l'aller, dans le train spécial en vue duquel ils ont été émis et, au retour, au gré des voyageurs jusqu'au 1^{er} novembre inclus, dans l'itinéraire suivi à l'aller, par tous les trains du service régulier sans arrêt en cours de route. Toutefois les voyageurs utilisant les trains à destination de la Côte d'Azur peuvent s'arrêter, au retour, à Marseille dans la limite de validité de leurs billets.

A l'origine, tous les trains de vacances comportaient des voitures de 2^e et de 3^e classes; celles de 2^e classe ont dû, par la suite, être supprimées, en raison de leur très faible fréquentation, dans les trains du Morvan et de l'Avalonnais, du Nivernais et du Bourbonnais, de l'Ardeche et de la Drôme, du Gard et de l'Hérault.

La coopération d'associations régionales ou d'organes de presse permet de toucher un grand nombre de familles originaires de la Province et contribue, pour une grande part, au succès de ces trains. Parmi ces collaborateurs, on peut citer l'Agence des Trains Bonnet de Paris à qui nous concédons, depuis l'année dernière, la moitié des trains à destination de la Savoie et du Dauphiné, soit 7 trains sur 14 mis en marche.

QUELQUES RENSEIGNEMENTS STATISTIQUES SUR NOS CITÉS P.L.M. ET LEUR POPULATION

Le nombre total des logements mis par notre Compagnie à la disposition du Personnel était, au 31 décembre 1933, de 17 738 (en comprenant dans ce chiffre les logements offerts, dans les bâtiments des gares et passages à niveau, aux Agents statutairement logés).

Que représentent les cités P.L.M. dans ce total ? Nos cités sont au nombre de 90 et voici, dans l'ordre décroissant, quelles sont les 12 plus importantes (comportant au moins 100 logements) :

1. Laroche-Migennes	7. Badan
2. Miramas	8. Montchanin
3. Paray-le-Monial	9. Oullins
4. Vénissieux	10. Chalon-sur-Saône
5. Villeeneuve-Saint-Georges	11. Ambérieu
6. Les Laumes-Alésia	12. Saint-Priest

L'ensemble des logements offerts dans nos 90 cités se monte à 5 763 au 1^{er} janvier 1934 et la population correspondante (y compris femmes et enfants) est de 20 138 habitants.

Cette population se compose dans l'ensemble comme suit :

Ménages sans enfants	782
Ménages avec enfants	4 543
Nombre total d'enfants (jusqu'à 17 ans)	8 553

Il est intéressant d'observer comment s'est comportée en 1933 cette population, en ce qui concerne la natalité et la mortalité infantile, deux facteurs extrêmement importants, par lesquels se traduit l'état de santé et les conditions d'hygiène de nos foyers d'Agents.

Pour obtenir le pourcentage de la natalité en France, on sait qu'il faut diviser le nombre des naissances par le chiffre total de la population (pour la France entière, le pourcentage a été en 1933 de 1,63 %). Si l'on fait le même calcul pour la population de nos cités, on trouve, avec un nombre de 429 naissances en 1933, le pourcentage de 2,13 %.

En ce qui concerne la mortalité infantile (décès des enfants de moins d'un an), le pourcentage s'établit en divisant le nombre des décès d'enfants n'ayant pas atteint un an par le chiffre total des enfants de moins d'un an. Alors que, pour l'ensemble de la France, ce pourcentage a été de 7,50 %, en 1933, on trouve qu'il ne dépasse pas 4,43 % dans nos cités P.L.M. (19 décès sur 429 enfants de moins d'un an). La comparaison de nos pourcentages P.L.M. et de ceux de l'ensemble de la France est, on le voit, intéressante et tout à l'avantage de nos foyers d'Agents P.L.M.

NOTRE CITÉ DE FONTCOUVERTE A AVIGNON

Encerclée dans ses remparts et sa banlieue immédiate, la ville d'Avignon n'offre que des ressources insuffisantes pour loger le personnel de l'important dépôt d'Avignon et celui du triage de Fontcouverte. La Compagnie P.L.M. a été ainsi amenée à édifier, aux abords les plus immédiats de ces deux établissements, une Cité assez importante que le Bulletin présente aujourd'hui (fig. 7).

Elle se compose de 9 maisons avec 84 logements, ainsi répartis : 2 maisons à 5 logements chacune, pour Agents dirigeants (logements de 5 pièces) ;

4 maisons d'angle de 12 logements chacune, pour Agents subalternes (logements de 4 pièces) ;

3 maisons à 8 logements chacune, pour Agents subalternes (logements de 4 pièces).

Tous ces logements ont l'eau, le gaz et l'électricité. Ils sont pourvus de W.-C., cave et grenier. Les locataires ont à leur disposition trois lavoirs couverts et fermés sur trois côtés.

Enfin, les terrains disponibles aux abords de la Cité ont été divisés en parcelles, mises à la disposition du personnel pour y organiser des jardins.

JE VOUDRAIS BIEN SAVOIR... (1)

... CE QU'EST LE CHEMIN DE FER CONGO-OCEAN.

Le chemin de fer du Congo-Océan, qu'on inaugure ce mois-ci, représente une œuvre considérable, de longue haleine, que notre pays peut légitimement se féliciter d'avoir menée à bien, car elle va donner, à notre Afrique Equatoriale Française — la dernière venue de nos possessions africaines — les débouchés commodes qui lui manquaient sur l'Océan et faute desquels son essor fut longtemps paralysé.

En effet, si l'intérieur de la partie française du pays dispose d'un remarquable réseau naturel de communications (voir carte, fig. 8) avec les 5 300 km. de voies navigables offertes par le fleuve Congo et ses affluents, il n'en est pas de même lorsqu'on se tourne vers l'Océan : la chaîne montagneuse du Mayumbé, parallèle à la côte, constitue une solide barrière s'opposant à l'essor du pays, barrière contre laquelle vient se heurter le réseau navigable, à 400 km. de l'Océan : au large cul-de-sac du Stanley-Pool succèdent, à travers la montagne, 280 km. environ de rapides et de chutes jusqu'au port belge de Matadi où commence l'estuaire navigable du Congo, à 120 km. de l'Océan.

(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 le lecteur.

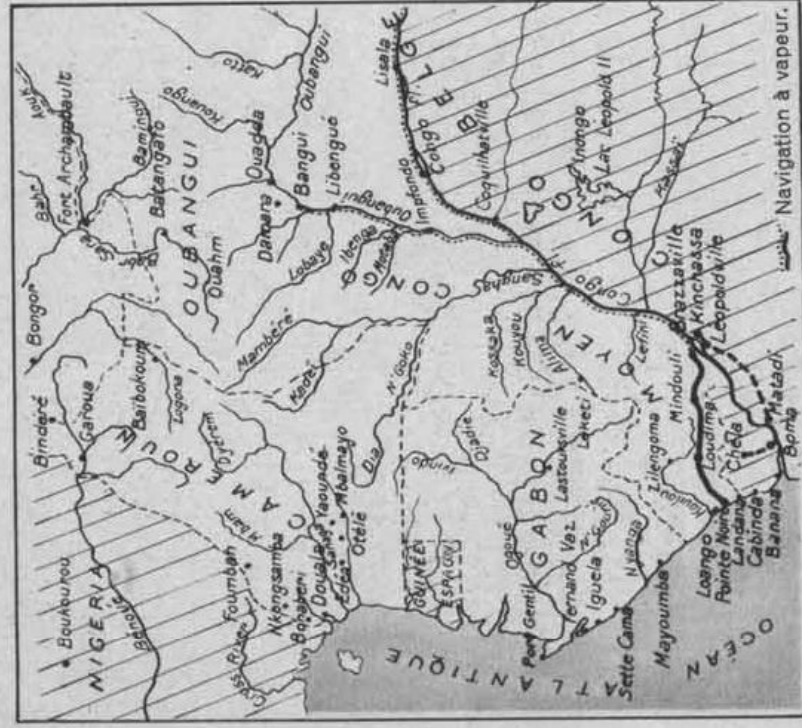


Fig. 8. — Carte de l'A.E.F.

On comprend ainsi que l'idée d'un chemin de fer ait pu s'imposer avec force dès les premières explorations et que Stanley ait dit : « sans chemin de fer, le bassin du Congo ne vaut pas un penny ! »

Notons qu'une solution avait déjà été apportée, bien avant la guerre, par nos voisins de colonie, les Belges, avec leur chemin de fer de Matadi à Kinchasa (long de 390 km) assurant les transports sur cette partie non navigable du Congo. Ce chemin de fer a rendu d'immenses services à la colonie belge ainsi qu'à la nôtre, mais il ne pouvait constituer qu'une solution d'attente, dont l'imperfection est devenue en année plus fragmentaire, à mesure que le trafic s'amplifiait. De notre point de vue français, il convenait donc d'assurer à notre colonie un système de transports tablant sur une organisation entièrement française et susceptible de répondre à toutes les exigences de l'avenir. C'est chose faite aujourd'hui et les quelques lignes qui suivent vont montrer l'importance du travail qu'il a fallu accomplir pour venir à bout de l'obstacle du Mayumbé et de ses contreforts.

Quelques mots, tout d'abord, sur l'histoire de cette ligne du Congo-Océan, dont la longueur totale est de 512 km — soit exactement notre parcours Paris-Lyon — et qui représente une mise de fonds supérieure à 1 milliard de francs, le prix de revient du km construit s'établissant à environ 2 millions de francs.

C'est de 1887 que datent les premières études d'un chemin de fer français au Congo. En 1907 étaient déposées des conclusions formelles sur la nécessité de la voie ferrée Congo-Océan, et Pointe-Noire était désignée comme l'endroit le meilleur pour établir le futur port au terminus de la ligne projetée. Diverses missions pour les études du port de Pointe-Noire et du tracé de la ligne entre ce port et Brazzaville eurent lieu et, en exécution d'une loi du 14 juillet 1914, les premiers travaux allaient être inaugurés, lorsque survint la guerre.

Ce ne fut ainsi qu'en 1921 que les travaux de construction purent être commencés, en partant de Brazzaville. Puis, au début de 1923 s'ouvraient les premiers chantiers à l'autre extrémité (Pointe-Noire). Il a fallu, on le voit, plus de 12 années pour arriver à joindre les deux sections, c'est-à-dire à achever complètement la ligne.

Quelles ont donc été les difficultés de cette construction et quelles sont les caractéristiques du chemin de fer établi ?

Au départ de Pointe-Noire, la ligne traverse pendant une cinquantaine de km une région de savanes peu accidentées, puis elle pénètre dans la forêt où désormais elle ne trouve passage qu'au prix d'un profil plus tourmenté. La traversée du massif du Mayumbé n'est obtenue qu'à l'aide d'ouvrages d'art importants; des tranchées profondes et de très hauts remblais ont dû être établis en vue de conserver à la ligne des caractéristiques satisfaisantes de profil. Le chemin de fer emprunte les vallées profondes de diverses rivières en pleine forêt équatoriale; après une longue rampe il franchit, entre les km 141 et 143, le sommet du Massif, le mont Bamba, par un souterrain de 1 690 m — le plus long des souterrains d'Afrique. On sort ensuite de la forêt, pour descendre dans la vallée du Niari, dont les affluents importants sont traversés sur de grands ponts en béton armé à large ouverture (de 50 à 92 m). Après avoir franchi la zone minière de Mindouli et le col de Missafo, on aborde enfin la vallée du Congo, en suivant les rives de plusieurs de ses affluents : la Loualou, la Madzia et la rivière Djoué qui vient se jeter dans le fleuve un peu en aval de Brazzaville.

Comme on peut le penser, la tâche la plus difficile a été le percement du souterrain du mont Bamba. C'est à l'accomplissement tout récent de cette tâche qu'était subordonné l'achèvement de la ligne, presque entièrement terminée par ailleurs. Ce percement a demandé plus de 4 ans de persévérants efforts et la galerie du côté Pointe-Noire (commencée en mars 1929) put, le 8 septembre 1933, rencontrer la galerie du côté Brazzaville (commencée en août 1931) ; la rencontre se fit à 1 225 m

de l'origine en partant du côté Pointe-Noire, les deux galeries se raccordant exactement, à moins de 10 cm près, en profil et en plan.

Les dispositions adoptées pour l'établissement du Congo-Océan vont permettre de faire face à un important développement du trafic. Dans le sens des plus fortes charges (à l'exportation) les rampes ne dépassent pas 15 mm; dans l'autre sens (Pointe-Noire — Brazzaville) elles atteignent 20 mm. Le rayon minimum des courbes est de 100 m et l'alignement droit minimum entre deux courbes de sens contraire est de 80 m. Les stations sont espacées l'une de l'autre de 18 km en moyenne et chaque station comporte 300 m de voies de déchargement. La voie est à écartement de 1,067 m (de façon à recevoir sans encombrement le trafic du Congo Belge et celui de l'Afrique du Sud).

Les ponts ont été calculés pour donner passage à des locomotives pesant 100 t. C'est en effet vers un matériel puissant qu'on s'est orienté, de façon à pouvoir remorquer dans l'avenir d'importants tonnages, malgré les profils difficiles de certaines sections; le Congo-Océan dispose déjà de machines Mikado pesant 76,5 t et qui peuvent remorquer à 35 km/h des charges de 350 t sur les plus fortes rampes de la ligne. Il emploiera sur la difficile section du Mayumbé une machine-tender Golwé 130+031 à châssis articulé, pesant 85 t.

Les wagons de marchandises ont une capacité de 20 t et sont munis de l'attelage automatique et du frein à air comprimé. Leur nombre permet d'envisager un trafic annuel d'environ 1 million de t.

Le Gouvernement Général de l'Afrique Equatoriale Française se propose, d'autre part, de faire des expériences de traction diesel-électrique. A l'instar de la Métropole et des Réseaux coloniaux plus anciens, il est entré dans la voie de l'utilisation des engins légers et deux Michelinnes sont déjà en service sur le Congo-Océan.

Terminals en signalant que l'exploitation de cette ligne a été confiée à l'Administration des Chemins de fer de l'Etat, qui l'assurera pour le compte de l'A.E.F.

... COMMENT SONT RÉPARTIS LES CHEMINS DE FER DANS LE MONDE ENTIER

La longueur totalisée des lignes de chemins de fer exploitées dans le monde entier était en 1931 de 1 271 911 km, se répartissant de la manière suivante :

Europe	412 104 km
Amérique	607 745 km
Asie	134 146 km
Afrique	68 314 km
Australie	49 602 km

La densité pour l'ensemble des continents ressort à 1 km de ligne par 100 km² et à 6,5 km par 10 000 habitants.

Depuis 1927, l'augmentation a été seulement de 22 471 km. Ce chiffre ne représente pas l'ensemble des lignes réellement construites, car il tient compte de fermetures de lignes, en particulier en Amérique et en Australie.

Les pays possédant des réseaux ferrés de plus de 30 000 km sont les suivants : Etats-Unis, 401 822 km; Russie, 77 046 km; Canada, 68 600 km; Indes Britanniques, 56 758 km; Allemagne, 56 586 km; France, 53 650 km (1); Argentine, 38 232 km; Grande-Bretagne, 34 416 km; Brésil, 31 736 km.

En Europe, c'est le réseau belge qui est le plus dense : 36,5 km de lignes par 100 km²; viennent ensuite le Luxembourg avec 21,2 km; la Suisse avec 14,6 km, la Grande-Bretagne avec 14,2 km, l'Allemagne avec 12,4 km, le Danemark avec 12,3 et la France avec 11,6 par 100 km².

INSTRUCTION PROFESSIONNELLE



Une série de cours a eu lieu récemment à l'Ecole élémentaire du Mouvement d'Ambérieu. Voici la photographie des élèves entourant leur instructeur, grâce auquel chacun s'est sérieusement perfectionné dans le « métier ».

(1) Dans ces 53 650 km, sont comprises les lignes à voie étroite. On sait, d'autre part, que la longueur moyenne exploitée par les 7 grands Réseaux était en 1933 de 42 135 km, dont 9 949 pour notre P.L.M.

HISTOIRE — VRAIE

Le « Tingad » ou le « Lamoricère »?... Je ne sais plus bien, mais il est certain que le paquebot tenait bien la mer ou que la mer se tenait bien, sans quoi j'eusse été prudemment étendu sur ma couchette. Or nous étions sur le pont ou plutôt dans le rouf.

Il y avait là le second du bateau, le médecin du bord, deux Marseillais, le chef de gare Césaire B..., leur condisciple de l'école du quartier Saint-Jérôme et le professeur de philosophie d'un lycée africain.

La nuit venait. La brume s'épaississait. On allait naviguer à la sirène et cette circonstance, toujours un peu lugubre, imprima à notre conversation un tour plus sérieux.

On évoqua des drames, des actes de bravoure, des cas de conscience. Les marins contaient des abordages, une tempête. Césaire avait surenchéri avec des histoires de cheminots où il avait naturellement le beau rôle. Seul, le professeur de philosophie, qui n'avait jamais trouvé, dans les spéculations métaphysiques ou la rigueur des syllogismes, l'occasion d'un coup de barre ni d'un coup de frein héroïques, n'apportait au débat que des considérations psychologiques.

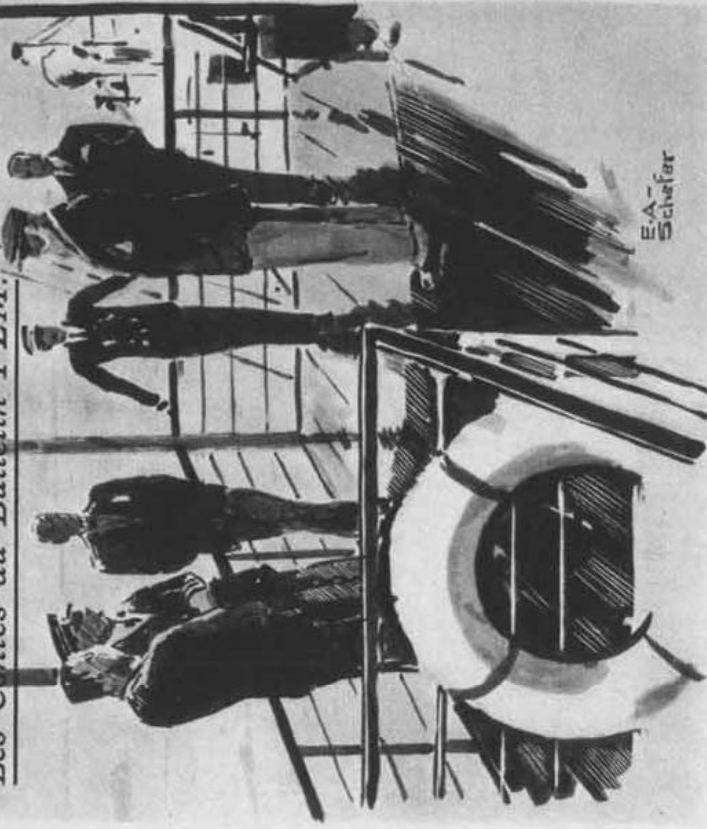
Non loin de nous, assis dans un rocking-chair, un monsieur d'âge, très barbu, arborant à la boutonnière de son veston le mince ruban tricolore des vieux serveurs, suivait discrètement, mais avec un intérêt évident, les propos de notre groupe auxquels l'accent provençal de la majorité d'entre nous ajoutait du pittoresque.

— En somme, laissa tomber le professeur de philosophie, je n'aperçois dans tous vos récits que des actes très honorables certes, mais prévus et même prescrits par vos règlements respectifs.

« Vous, commandant, en forçant de vitesse pour esquiver l'abordage; vous, docteur, en saisissant avec vos doigts, faute de ligature immédiate, l'artère sectionnée de votre timonier; vous, monsieur Césaire, en plaçant vos pétards sur les rails, vous n'avez fait qu'obéir à des réflexes, nés, il est vrai, de la pratique de votre état et aussi de l'habitude quotidienne du devoir professionnel.

« Chacun de vos gestes participe de la « norme exceptionnelle », si j'ose risquer cette antilogie, de vos fonctions. Comme il y a des règles pour assurer le fonctionnement correct d'une machine ou d'un organisme, il existe aussi tout un ensemble de « mesures à prendre » pour parer aux ratés ou aux à-coups. Qu'il y ait du mérite, des difficultés, voire même quelque risque à les appliquer ces mesures d'exception, je n'en disconviens pas. Mais tout cela ne dépasse pas le niveau du devoir sinon quotidien, du moins extraordinaire, dans le sens strict du mot.

Les Contes du Bulletin P.L.M.



« Pour moi, j'appelle héroïque une action qui suppose non seulement tout cela, mais quelque chose de plus encore, quelque chose qui consiste à agir en dehors des règles ordinaires ou exceptionnelles, je dirai même contre ces règles...

— Cependant, objecta le capitaine en second, on nous a toujours enseigné que l'initiative consiste dans le meilleur choix des moyens **réglementaires**.

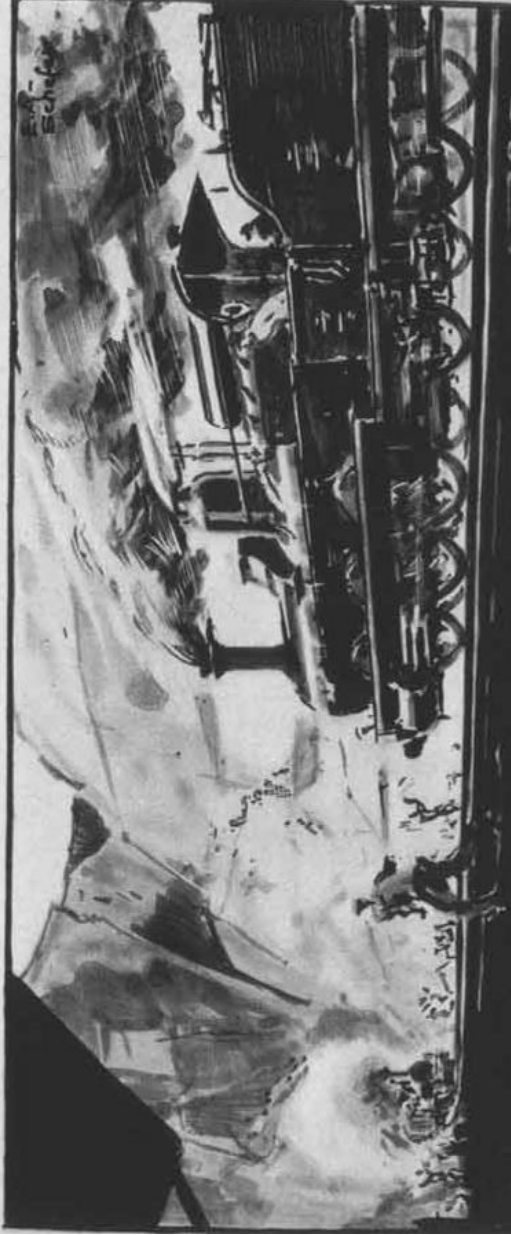
— Je n'ai pas prétendu autre chose, répliqua le professeur, et c'est ce qui distingue l'initiative de l'héroïsme...

Depuis quelques instants, le monsieur barbu et décoré s'était approché de nous avec la plus grande politesse, comme pour s'excuser d'avoir suivi malgré lui notre entretien.

L'atmosphère du bord autorise un peu de familiarité et nous accueillîmes sans façon l'inconnu dans notre cercle.

— Permettez-moi, monsieur, dit-il en s'adressant au professeur, d'apporter au débat un élément personnel, qui confirme votre thèse. Pardonnez-moi aussi, ajouta-t-il en se tournant vers nous tous, mais je suis un peu de la famille et il se présente : M. B..., chef-mécanicien en retraite.

— Vous connaissez sans doute, nous dit-il, la gare maritime d'O... Elle est logée tant bien que mal entre le bassin du vieux port et la falaise, et la ligne qui y aboutit suit une pente de 30 millimètres par mètre sur une longueur de 5 kilomètres. Les travaux d'extension du port ont, ces dernières années, modifié totalement l'accès de cette gare. Le souterrain, qui la précédait au pied de la déclivité, a disparu en même temps que la montagne qu'il traversait et dont les déblais ont servi à créer de nouveaux terre-pleins. A la sortie du tunnel, la voie unique se dédoublait sur une longue



Tout cela ne dura pas plus d'une seconde. Ma résolution était prise d'instinct. J'ouvris en grand le régulateur...

de 500 mètres environ pour aboutir, à l'autre extrémité, à la voie qui desservait le bassin de la douane. Si je précise ces détails, c'est qu'ils ont, vous le verrez, leur importance. Bref, à cette époque déjà lointaine, on entendait venir les trains, on ne les voyait pas. Ils émergeaient mystérieusement du trou noir du souterrain, où, avant de pénétrer en gare, ils marquaient obligatoirement l'arrêt.

« Ce que je vais vous raconter remonte à une trentaine d'années. Si donc j'ai donné quelques crocs-en-jambe aux règlements, il y a bien prescription. J'étais alors mécanicien de manœuvres et depuis plusieurs mois je me livrais sans beaucoup d'enthousiasme à l'incessant va-et-vient de la gare sur le port et du port dans la gare, avec tout le luxe de précautions qu'une prudente consigne avait accumulées : drapeau rouge, appels de trompe, coups de sifflets, marche au pas, etc... Ce n'était pas un luxe inutile, car à droite et à gauche des voies maritimes s'élevaient de longs bâtiments où fourmillaient des dockers indigènes, d'énormes masses de sacs de céréales, des entassements de charbon et des milliers de fûts de vin. Les rails traversaient les voies d'accès sans cesse parcourues par des attelages bruyants. Ce grouillement humain et ce vacarme perpétuel incitaient à la vigilance.

« Or, ce matin-là, il pouvait être 9 heures, je venais de retirer du port une rame de wagons vides et j'avais arrêté ma machine à côté de la grue hydraulique installée à la jonction des voies de la gare et des terre-pleins. Le chef d'équipe m'avait prescrit de rester là et s'était lui-même porté à la rencontre du train attendu, à la sortie du souterrain. La matinée était brumeuse, il avait plu dans la nuit et les rails étaient humides. Depuis quelques instants, on percevait au loin des coups de sifflet saccadés, mais il n'y avait jusque-là rien de bien alarmant : il en était ainsi très souvent, surtout par temps de pluie. Cependant, je ne sais pourquoi et malgré l'accoutumance, une vague inquiétude me vint. Devant moi, dans la direction du souterrain, la voie de réception s'allongeait absolument vide et la double file des rails lui sautait paisiblement. En apparence tout était normal et pourtant un sentiment indéfinissable m'envahissait. Ai-je bien eu, à ce moment précis, comme une intuition de ce qui pourrait arriver si, par exemple, un train emballé venait à s'écraser sur les voies du port au milieu de ces grappes humaines de dockers et de charretiers, ou bien, après ce qui se passa et que je vais vous dire, ai-je eu une sorte d'hallucination rétrospective ? Les deux hypothèses sont possibles. En tout cas mon esprit était, à coup sûr, occupé par la pensée d'un train fou.

« Ainsi s'expliquerait peut-être la promptitude avec laquelle, quelques instants plus tard, ma décision fut prise instinctivement en face de l'inévitable.

« L'inévitable ! A trente ans d'intervalle, je revis encore cette minute d'angoisse, qui parfois encore hante mes insomnies...

« Les coups de sifflet, maintenant ininterrompus, se faisaient plus tragiques et résonnaient de façon sinistre en se heurtant aux échos de la falaise. L'angoisse avait soudain modifié à mes yeux l'aspect paisible de

la gare. Mon regard scrutait l'orée du souterrain où, déjà, l'équipe de manœuvres, qui attendait le train pour l'aiguiller après l'arrêt sur la voie de réception, donnait des signes d'agitation. Tout à coup, une énorme vague de fumée reflua du tunnel et, dans un roulement de tonnerre, le train emballé déboucha.

« Au même instant, tous mes nerfs tendus, ma main se posa instinctivement sur le régulateur... Que faire ? Laisser le champ libre au train fou en garant ma machine sur la voie 2 ?... Mais alors, c'était l'hécatombe sur le port... Abandonner ma machine sur la voie 1 pour faire obstacle ?... C'était probablement la mort du mécanicien, du chauffeur et, peut-être, d'autres agents du train emballé...

« Notez aussi que j'avais reçu l'ordre de ne pas bouger et que la marche à contre-voie sur la voie 1 m'était rigoureusement interdite par les règlements. Mais vous pensez bien qu'à ce moment même, ces réflexions, que je pus faire après coup, n'effleurèrent pas ma pensée.

« Mon chauffeur, les yeux fixés sur moi, semblait attendre mon premier geste pour s'y conformer. Tout cela ne dura pas plus d'une seconde. Ma résolution était prise d'instinct. J'ouvris en grand le régulateur et je partis à la rencontre du train à toute vitesse.

« J'apercevais vaguement tout le personnel de la gare criant, levant les bras, s'affolant. Sans défailir, imperceptiblement, j'allais toujours. Deux cents mètres à peine me séparaient du train déferlant du tunnel. Je stoppai brusquement, le chauffeur était agrippé au frein avec la dernière énergie, je renversai la marche. Tout le mécanisme gronda, cabré sous l'effort et la machine se remit en marche comme pour fuir le danger. Les secondes me parurent des siècles... Le train approchait gagnant de vitesse ma machine, qui semblait tendre son dos à la rafale... Enfin, brutalement, avec un fracas assourdissant, l'accostage se produisit et ma machine craqua de tous ses longerons meurtris. Je restais debout cramponné à mon régulateur, tandis que le chauffeur roulait à mes côtés. Un deuxième choc, moins violent, nous bouscula encore, puis, mes freins serrés à refus, je luttais contre la force qui me poussait irrésistiblement. Tous, sur le train, mécanicien, chauffeur, conducteurs, qui avaient compris mon geste, redoublaient d'action sur leurs freins. La vitesse s'amortissait peu à peu, la masse déchaînée se laissait dompter. Les étincelles jaillissaient partout sur les rails fumant d'humidité surchauffée. Enfin, maîtrisée, puis vaincue, la vague furieuse vint s'arrêter et mourir à quelques mètres des premiers docks... »

...Un silence suivit ce récit et, dans la brume, tinta le premier coup de gong du dîner. Cet appel secoua à point notre torpueur.

Mais M. Césaire, un peu vexé de n'avoir pas trouvé mieux, voulut encore nous étonner et murmura : « Moi, je me suis souvent demandé, au cours de mes traversées, en cas de naufrage, qui sauverais-je, ma femme ou ma fille ?... »

— Té, mon bon, répliqua le docteur en lui donnant une bourrade sur l'épaule, fais-nous grâce de tes galéjades. Tu ne sais même pas nager...

SIMBAD.



Tout le mécanisme gronda, cabré sous l'effort et la machine se remit en marche comme pour fuir le danger.

(Illustrations de E.-A. Schefer.)



Comme chaque année, la saison du printemps... et des congrès fournit au Bulletin PLM l'occasion de faire le point de l'activité des Sociétés d'agents. Nous extrayons des comptes rendus qui nous sont parvenus les intéressants détails qui suivent :

A l'Orphelinat des Chemins de fer français. — Le samedi 21 avril, l'Orphelinat des Chemins de fer français (Flamand, fondateur) terminait son Assemblée générale annuelle par un grand banquet tenu au Palais de la Mutualité, sous la présidence de M. P.-E. Flandin, Ministre des Travaux Publics, entouré de nombreuses personnalités mutualistes et cheminotés. Dans son discours de bienvenue et de remerciements aux militants et aux bienfaiteurs, le Président Roche souligna le caractère indispensable de cette Œuvre qui, pour une cotisation des plus modestes, apporte une aide importante aux familles frappées par la disparition soit du père, soit de la mère, et fit un vibrant appel aux cheminotés, qui ont pour premier devoir d'assurer l'avenir de leurs enfants. Pendant la seule année 1933, l'Orphelinat des Chemins de fer français a soutenu 4 092 orphelins et leur a distribué plus de 2 900 000 f d'allocations statutaires et secours extraordinaires. Le Ministre félicita les animateurs de l'Œuvre et les remercia du geste qu'ils avaient accompli le matin même, en faisant faire aux pupilles de l'Orphelinat la visite du Refuge de Saint-Martin-d'Ablois, maison de retraite semblable à celle qui fonctionne sur notre Réseau à la Gorge-Noire, près de Marseille.

A la Protection Mutuelle. — Le 9 mai 1934, M. Flandin, Ministre des Travaux Publics, inaugura le Centre de récupération sociale de la Protection Mutuelle à Etrembières (Haute-Savoie), assisté de nombreuses personnalités et notamment des dirigeants des Grands Réseaux. M. le Directeur Jourdain représentait notre Compagnie en l'absence de M. Mugniot, Directeur Général, empêché. La visite de l'établissement se fit sous la conduite de M. Olivier, Président Général de la Protection Mutuelle, assisté de ses collaborateurs.

Etrembières, un coin du parc et, en médaillon, une des façades principales du bâtiment (on voit, en haut, la station du téléphérique du Salève).

Le Centre de rééducation sociale, destiné aux agents des chemins de fer blessés ou convalescents, érigé dans ce site merveilleux, à 460 m d'altitude, au pied du Salève, voit sa perspective s'ouvrir sur les monts du Jura, des Alpes et la vallée qui conduit à Genève, à quelques kilomètres de là.

Le bâtiment, dont l'aménagement intérieur s'inspire des conceptions les plus modernes de la médecine, est entouré d'un domaine de 8 hectares, planté d'arbres centenaires. Il contient 150 lits.

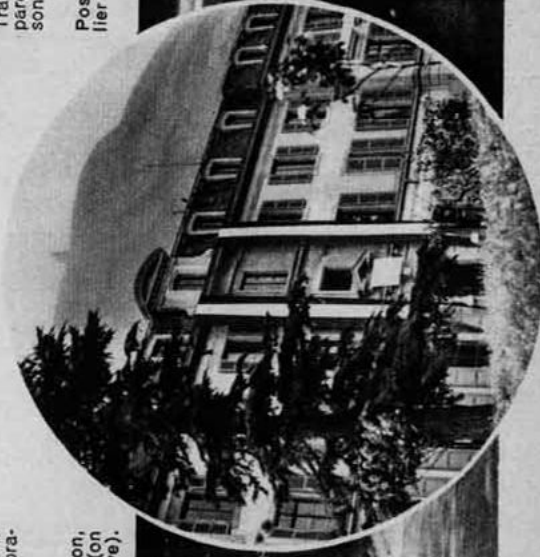
A l'issue de cette manifestation, a eu lieu l'inauguration d'un buste du Président Olivier, qui se trouve désormais placé au-dessus de l'entrée principale du bâtiment. En termes affectueux M. Gubert, Vice-Président, donna la signification de ce geste, en rappelant les éminents services rendus par M. Olivier qui, depuis plus de 30 ans préside la Protection Mutuelle. Tenant à associer le Gouvernement à cette manifestation de sympathie, le Ministre voulut bien rappeler les débuts modestes de M. Olivier et rendre hommage à son œuvre.

L'inauguration de ce Centre a été suivie d'un banquet au restaurant du Salève, sous la présidence de M. Flandin.

Les travaux de ce Congrès de 1934, commencés le 8 au matin, se terminèrent le 12 à midi. En levant la séance, le Congrès a adopté à l'unanimité l'ordre du jour suivant : « Avant de clore ses travaux, le Congrès de 1934 tient à exprimer ses plus vifs remerciements à la Compagnie des Chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, pour les facilités de circulation qu'elle a bien voulu accorder à l'Association, à l'occasion de l'inauguration du Centre de récupération sociale d'Etrembières et l'assure de sa profonde et unanime reconnaissance. »

Le soir, à 19 h 30, avait lieu à la salle Vagram le banquet de clôture présidé par M. Dautry, Directeur Général des Chemins de fer de l'Etat.

A la 230^e P.L.M., Société de Retraites et de Secours Maladie, a tenu son Assemblée générale annuelle, le samedi 26 et dimanche 27 mai dernier. Après les travaux du samedi, ce fut la sortie-promenade du dimanche, pleinement réussie. Les congressistes et leurs familles, au nombre de 120 environ, se rendirent à Fontainebleau où ils visiteront le château. Puis des autocars les emmenèrent à Héricy où avait lieu le banquet de clôture, sous la présidence de



M. Dargnies, Ingénieur en Chef adjoint à la Direction, représentant M. le Directeur Général Mugniot.

Le repas, animé et joyeux, se termina dans une atmosphère familiale. Au dessert, M. Bonin, Président de la Section de Paris, après avoir remercié les personnalités présentes, porta un toast à la prospérité du Réseau.

Puis, M. le Maire d'Héricy dit son vif plaisir de se trouver dans ce milieu de cheminot mutualistes. M. Verdillon, Président du Conseil d'Administration, fit l'historique de la 230^e et montra, à l'aide de quelques chiffres, la bonne marche de la Société.

Enfin, dans une belle improvisation, M. Dargnies assura l'assistance du bienveillant intérêt que nos dirigeants portent aux œuvres mutualistes et s'associa au toast de M. Bonin.

Au Sanatorium des Cheminots. — Le Sanatorium des Cheminots a tenu son Congrès le 2 juin dans la salle du Comité National de Défense contre la Tuberculose. Des délégués des Comités, au nombre de 175, étaient venus de toutes les régions de France, de l'Algérie, de la Tunisie et du Maroc.

Au cours du Congrès, M. Jourdain, Sous-Directeur de la Compagnie des Chemins de fer P.L.M., remit, au nom des Grands Réseaux, une coupe offerte par le Comité National de Défense contre la Tuberculose au Comité Départemental du Rhône, qui a placé le plus grand nombre de timbres antituberculeux, au cours de la campagne 1934.

Le soir, un concert donné salle Playel obtint un succès mérité.

Dans l'après-midi du dimanche 3 juin, un train spécial, mis en marche gracieusement par la Compagnie P.L.M., transporta les invités à Ris-Orangis, où il fut procédé à la cérémonie de la pose de la première pierre du futur Centre Hospitalier définitif, à Champrosay.

Avec ce Centre Hospitalier, adjoint au Sanatorium de Ris-Orangis (150 lits) pour les hommes et au Sanatorium de Champrosay (100 lits) pour les femmes, l'œuvre du Sanatorium des Cheminots va dresser contre la tuberculose trois établissements, donnant ainsi aux cheminotés tous les soins voulus, quel que soit le degré de la maladie.

M. Lefebvre, Président de l'Œuvre, M. Jourdain, Sous-Directeur de la Compagnie P.L.M., au nom des Réseaux et M. Flandin, Ministre des Travaux Publics, prirent successivement la parole et exaltèrent les résultats de l'Œuvre et son action bienfaisante.

● Pose de la première pierre du Centre Hospitalier de Champrosay (œuvre du Sanatorium des Cheminots).



Chemin de fer et Musique (Suite)

Le manque de place dans le dernier numéro avait obligé le Bulletin P.L.M. à différer la publication des intéressantes lignes ci-après :

L'Harmonie et Choral P.L.M. de Paris. — Fondée en 1907, c'est-à-dire ayant 27 ans d'existence, cette société compte encore, parmi les ouvriers de la première heure, son directeur-fondateur, M. Voyez et son trésorier, M. Nadaud. En 1911 elle s'est adjoint une section chorale dirigée successivement par M. Martin, puis par M. Turotte.

L'effectif des deux groupes, présidés par M. Duvernay, que seconde M. Camus (chargé spécialement de la section chorale), est de 95 pour l'Harmonie et de 98 pour le Choral.

Les manifestations d'activité de la Société sont nombreuses : concerts publics dans les kiosques des parcs et jardins de la Ville de Paris, suivis par un très grand nombre d'auditeurs ; matinées artistiques offertes aux familles des exécutants et dont les programmes, en dehors de la partie musicale, donnent asile à des sélections d'opéras et à des œuvres classiques, enfin, participation à des fêtes organisées par d'autres sociétés P.L.M. ou des œuvres de bienfaisance.

Des sorties en groupe, dans un but d'éducation et de distraction, ont lieu chaque année en différents points du Réseau, à la suite d'invitations des municipalités, des comités locaux de fêtes, etc... Ces sorties comportent toujours un ou plusieurs concerts publics. Pour ne citer que les plus récentes, rappelons que le Choral a participé, l'année dernière, aux Fêtes du Vin, organisées par la Municipalité de Mâcon, et qu'en février l'Harmonie, sur l'invitation du Comité des Fêtes et Sports de la Ville de Grasse,



L'activité sportive sur le Réseau

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

Basket-ball. — Au 3^e tour Aix-en-Provence, qui était opposé à Oullins, dut s'incliner par 47 à 21.

La finale, qui mettait aux prises les Cheminots parisiens, tenants de la Coupe, à leurs camarades oullinois, se disputa à Villeneuve-Saint-Georges sur le stade des Cités.

C'est par 32 à 27 que les Cheminots d'Oullins enlevèrent la Coupe, s'assurant ainsi le titre de champion du Réseau pour la saison 1933-1934.

Boules. — Il est rappelé que le Challenge bouliste de l'A.S.C.P.L.M. sera organisé cette année au Teill le 12 août, par le club local, champion de l'an dernier.

Les engagements doivent parvenir à M. Roure, président de l'U.S.P.L.M. et Vigilante Teilloise, avant le 31 juillet.

Tennis. — C'est l'A.S.C. de Grenoble qui est chargée de l'organisation de cette compétition, qui aura lieu pour la première fois cette année sur le Réseau.

L'ACTIVITÉ DANS LES CLUBS

A LANGEGAC. — L'équipe de rugby, récemment formée, fait des progrès sensibles et semble devoir se hisser au niveau des équipes de 2^e série. Après un déplacement à Marseille, où elle fut battue par les Cheminots locaux par 15 à 6, l'équipe de Langegac prit sa revanche sur ces derniers en match retour par 13 à 5.

L'équipe d'association est arrivée en finale de 2^e division contre Moulins.

En athlétisme et en natation la saison s'annonce très active à Langeac.

A VENISSIEUX. — La saison bouliste s'est ouverte par un concours entre sociétés et membres honoraires, qui donna le classement suivant : pour les 4 premiers : Jullien, Rouliet, Brotel, Chareyre.

Un Challenge, organisé par ce club et ouvert aux sociétés P.L.M., doit se disputer prochainement.

A NIMES. — L'équipe d'association des Minimes s'est classée 3^e sur 8 dans la Coupe

Sortie de l'Harmonie P.L.M. à Grasse, en février dernier. (En médaillon, le Président Duvernay).

a offert à la Cité des fleurs et des parfums, à la patrie du délicat et voluptueux peintre Fraconard, un régal artistique que la population élégante de cette station n'a pas manqué d'apprécier.

Terminons en indiquant que des cours de solfège et d'instruments, assurés gratuitement par des professeurs bénévoles, permettent aux fils de nos agents de se livrer à des études

musicales qui les autoriseront à leur tour, en marchant sur la trace de leurs aînés, à prendre place au sein de ces pacifiques phalanges.

Au surplus il serait puéril de considérer simplement la musique comme un banal divertissement : les sensations qu'elle éveille, les jouissances intellectuelles qu'elle procure, en font une distraction d'un ordre particulièrement élevé.

Montagne. — Les dernières sorties à skis de la saison ont été les suivantes : Lavoir (2 000 m), Alpe d'Huez (1 975 m), Col du Cheval-Blanc (2 800 m).

A GRENOBLE. — La section de tennis met au point de façon remarquable ses courts et les abords en vue du Challenge de l'A.S.C.P.L.M. dont la finale doit avoir lieu dans cette localité. La section boules de son côté s'entraîne activement pour les prochains concours.

Une section de basket, en formation, attend avec impatience l'aménagement complet de son terrain d'évolution.

A PARIS. — En rugby, la saison, bien remplie, s'est terminée pour les fêtes de la Pentecôte à Pontarlier où le quinze parisien rencontra, avec succès, l'équipe locale.

Sur 29 matches joués pour cette première saison, notre équipe première remporta 22 victoires, inscrivant à son tableau 349 points contre 135.

Repos pendant la saison estivale, sans cependant délaisser les pistes d'athlétisme et les courts de tennis pour conserver la forme en attendant la reprise des crampons dès septembre.

Athlétisme. — L'équipe de l'U.S.P.L.M. de Paris a participé au Challenge du « Mile » le 20 mai. Après avoir fait preuve de réelles qualités l'équipe s'est classée 3^e, à 6 points du R.S.O. et du S.C. XI.

L'entraînement se poursuit activement en vue de la participation de l'équipe dans de nombreuses épreuves parisiennes.

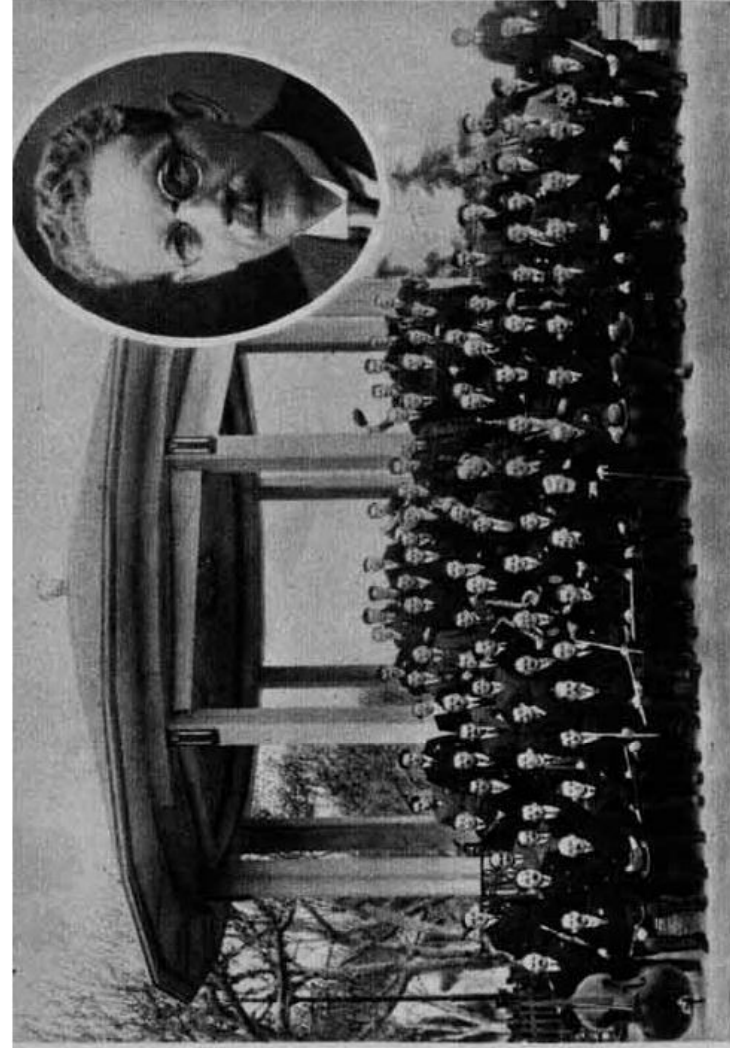
A MOULINS. — Une société sportive cheminote de cette localité : « l'U.S.P.L.M. », pratiquant le tennis et les boules, vient d'adhérer récemment à l'A.S.C.P.L.M.

Bien que des comptes rendus détaillés ne nous soient pas parvenus, l'activité sportive continue de régner dans les sociétés de Marseille, Montargis, Saint-Etienne, Carnoules, Le Teill, Nice, Portes-les-Vallence, Alès, Montpellier, Saint-Rambert-d'Albon, Valence, Bedan, Aix-en-Provence, Saint-Germain-des-Fossés, Arles, Ambérieu, Clermont-Ferrand, Tain, Saint-Jean-de-Maurienne, Saincaize, Givors et Lieusaint.

E. CAMUS.

Président de l'A.S.C.P.L.M.

N. B. — En raison de l'abondance des matières, le Bulletin se voit dans l'obligation de reporter au prochain numéro la publication des dernières photographies qu'il a reçues des équipes et groupes sportifs P.L.M.



Les joueurs Bernois en promenade à Nîmes.



Les arènes de Nîmes, où les Bernois assistèrent à une corrida.



Nimois et Bernois avant le match.

L'an dernier à Nîmes

COMMENT NOS CHEMINOTS SPORTIFS ONT ÉTÉ RECUS PAR LEURS COLLÈGUES SUISSES

Pour rendre au Club Sportif P.L.M. de Nîmes son invitation de l'an dernier, l'Association Sportive des Cheminots de Berne recevait chez elle, le 6 mai dernier, l'équipe 1^{re} Nimoise de Football, en vue d'un match revanche, placé sous la présidence d'honneur du Directeur des Chemins de fer fédéraux suisses.

Partie de Nîmes le samedi matin, l'équipe nimoise, accompagnée de nombreux « supporters », arrivait à 13 h 24 à Berne, où les plus aimables paroles de bienvenue lui étaient adressées par le Sous-Directeur des C.F.F.

Mais, laissons plutôt la parole au Secrétaire du Club Nimois et lisons l'extrait suivant de son compte rendu :

« L'après-midi du samedi fut consacré à la visite de la ville. On y admira notamment le Palais Fédéral, la Cathédrale, la Tour de l'Horloge, la Fosse aux Ours, les Grandes Caves, etc. Kursaal, à laquelle assistaient un grand nombre de personnalités de la ville et des C.F.F.

« Le dimanche matin, une excursion eut lieu au Gurten (1 200 m d'altitude), sommet rapidement atteint grâce à un funiculaire et d'où l'on découvre toute la ville de Berne et au loin les montagnes du Jura et des Alpes.

« Puis ce fut, à 13 heures, le match qui fournit un jeu d'excellente facture. Nîmes se montra plus rapide, mais, par contre, Berne affirma une nette supériorité technique. La première mi-temps fut égale, Berne parvint à marquer 2 buts par Blaser, alors que Nîmes marqua par Balme sur corner.

« La deuxième mi-temps fut plus à l'avantage des Bernois (la tactique d'un si lointain déplacement et des nombreuses promenades se faisait sentir chez les nôtres).

« Malgré cela, les Nimois ne furent nullement dominés et se défendirent avec courage, Berne parvint cependant à marquer 3 buts et la fin fut sifflée sur le résultat de 5 à 1.

« L'arbitrage de la rencontre, confié à un arbitre fédéral suisse, fut impeccable.

« A la mi-temps, et en présence d'au moins dix mille personnes, les deux équipes furent présentées au Directeur des C.F.F. et au Président de la Fédération de Football suisse.

« M. le Directeur souhaita aux deux équipes bonne chance pour la fin du match, il dit combien il était heureux et fier de l'équipe des Cheminots de Berne et pria notre Président de transmettre à M. le Directeur Général de notre Compagnie ses meilleurs sentiments de sympathie. Il félicita les Cheminots nimois d'avoir bien voulu supporter les fatigues d'un si long déplacement pour consolider les liens de bonne camaraderie établis entre les Cheminots suisses et français.

« A 18 heures, au siège, une réception cordiale réunit les deux équipes.

« A 20 h 30, une grande soirée suivie d'un bal très animé fut offerte par l'Association Sportive Suisse.

« Les deux équipes, leurs dirigeants, leurs supporters et leurs épouses se réunirent une dernière fois au local des Cheminots Bernois où tour à tour d'aimables paroles furent échangées entre M. Blaser et M. Gerber pour les Cheminots suisses et M. Queyras pour les Nimois.

« Puis, hélas !... ce fut la séparation et le retour à Nîmes, via Genève-Lyon ».

Si nos agents de l'équipe Nimoise ont rapporté un excellent souvenir de ce voyage en Suisse, nous allons voir maintenant que, l'an dernier, l'équipe de Berne avait été également enthousiasmée de sa sortie à Nîmes. Il nous a été en effet particulièrement agréable de lire dans le Bulletin des C.F.F. les lignes suivantes, relatant ce déplacement :

« Dès Genève, le train, pour trouver le chemin du Midi, n'a qu'à suivre fidèlement le Rhône, le long de cette interminable vallée qui, avec ses plantations d'asperges, d'abricots, de vignobles, n'est qu'un Valais élargi. Ayant traversé Lyon, c'est avec la douloureuse impatience du pèlerin qui approche de Rome, qu'on descend vers le Midi qui est un des pôles de la terre civilisée, vers ces villes prestigieuses que l'histoire ou la littérature ont rendues célèbres : Avignon, avec le pont de la Chanson et le château des papes; Tarascon, patrie de Tartarin, puis Beaucaire et sa balnéuse. Nous voici enfin sur les bords de la Méditerranée, dans ce pays de lumière que nos ancêtres les Héivètes voulaient habiter. Nous serions probablement employés dans les gares de Nice, Cannes, si Jules César n'avait battu notre chef Divico dans les plaines de Bibacte. Quel dommage ! »

Suit le compte rendu du match, accompagné de quelques amusantes appréciations sur le jeu de chacune des équipes :

« Les joueurs nimois, déclare l'auteur, avaient vingt ans en moyenne et nous trenté : cela faisait au total une différence de cent ans. C'est ce siècle d'expérience supplémentaire qui fit pencher la balance en notre faveur. Alors que les tougeux Français fonçaient en désordre à l'assaut du camp suisse, nous organisions notre jeu, lentement, comme de bons Bernois. Sur ce grand terrain, des passes précises, un plan d'action rationnel, économisant les forces des hommes, eurent tôt fait d'user l'adversaire et de le mettre à notre merci. »

Après cet éloge, bien compréhensible de l'équipe bernoise, dont il fait d'ailleurs partie, l'auteur poursuit :

« Nous avons gagné cette fois-ci, mais il faut ajouter que le mouvement sportif parmi les cheminots français est beaucoup plus développé que chez nous et renferme de belles promesses. Du reste, le personnel ferroviaire français prend sa revanche sur un autre terrain. Lors de notre passage à Nîmes, nous pûmes visiter le Salon 1933 organisé par l'Association Artistique et Littéraire P.L.M.

« Ce fut pour nous un témoignage éloquent du niveau de culture, du sens artistique, du goût des choses supérieures chez les cheminots français. Quelle figure ferait le personnel des C.F.F. dans une telle manifestation, si on lui demandait d'y participer ? On se le demande avec anxiété. Nous avons battu les Français sur le terrain du sport, mais ils nous battent plus largement encore sur celui de l'art. »

L'auteur parle enfin de la corrida à laquelle l'équipe suisse eut l'abaine d'assister l'après-midi dans les arènes de Nîmes, il évoque Marseille où le lendemain ses camarades et lui s'arrêteront quelques heures « pour aller saluer Marius au vieux port » et aussi... pour manger la bouillabaisse.

Et faisant allusion à la visite des Nimois, cette année, il déclare : « Nous leur souhaitons d'ores et déjà la bienvenue, mais nous craignons ne pas savoir créer cette atmosphère d'exquise hospitalité, de sympathie agissante qui a saisi les Suisses dès leur arrivée à Nîmes et qui les émeut encore au simple rappel des belles heures passées là-bas. »

Le Rédacteur du Bulletin des C.F.F. peut être rassuré. Les membres du Club Sportif P.L.M. Nimois ne sont pas près d'oublier le chaleureux accueil qu'ils ont trouvé à Berne au début de mai dernier.



Les Nimois devant la gare de Genève, le 5 mai 1934.



La visite de Berne, le 6 mai 1934.

ÉCOLE SPÉCIALE DES TRAVAUX PUBLICS, DU BATIMENT ET DE L'INDUSTRIE

M. LÉON EYROLLES, C. S. Q. I., Ingénieur-Directeur

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 31 Décembre 1933

a) 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 en 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, Adjointes techniques, Commis-Dessinateurs, Dessinateurs, Calqueurs, Piqueurs, Conducteurs, Chefs de Section, Chefs de District dans les Compagnies de Chemins de fer et autres situations analogues.

b) DANS L'INDUSTRIE

Des milliers de situations industrielles de tous ordres par le perfectionnement des connaissances ou les cours préparatoires spéciaux adaptés à chaque élève.

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

Brochure N° 110 (Préparation, Catalogues, Résultats obtenus de l'École chez Soi) Brochure N° 112 envoyées gratuitement sur simple demande adressée 12, rue Du Sommerard, à Paris (5^e).

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.

Catalogue gratuit sur demande, 3, rue Thénard, Paris (5^e)

MACHINES A COUDRE

HOWE

TOUJOURS LES MEILLEURES

15, Boulevard de Picpus, 15 - PARIS



La Boisson Familiale

la plus économique c'est l'Antébio 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., Épic., Drog.
Demandez-le à votre Coopérative

CAOUTCHOUC - INDUSTRIEL PNEUS HUTCHINSON VÉLO MOTO



vous offre gratuitement

son superbe catalogue "MONTRES" n° 32.36
500 Modèles pour Dames et Messieurs et ses
Albums "Pendulerie" et "Bijouterie-Orfèvrerie"
avec des prix très avantageux
Grandes facilités de paiement au per-
sonnel des chemins de fer.
Ecrivez sans enga-
gement aux Etablis-
sements SARDA, à
Besançon.



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

DOCUMENTS ÉMANANT DE LA DIRECTION

10 avril 1934	Ordre de Service n° 9 (1934).	Vitesse maximum au passage des bifurcations.
19 avril 1934	Ordre de Service n° 9 (1926). Édition de 1934.	Dérogation au règlement général d'exploitation sur les lignes ou sections de lignes où fonctionne le dispatching-system.
20 avril 1934	Ordre de Service n° 11 (1934).	Nouvelles modalités du régime des retraits.
4 mai 1934	Errata à l'Annexe V à l'Ordre de Service n° 10 du 20 avril 1934.	Indemnités de déplacement, indemnités allouées aux mécaniciens, chauffeurs et agents des trains pour dérogations aux règles du travail.
11 mai 1934	Ordre de Service n° 12 (1934).	Non utilisation, en temps ordinaire, de la bifurcation située au km 9,137 de la ligne de Lyon à Grenoble.
23 mai 1934	Ordre de Service n° 13 (1934).	Mesures d'application du titre V du décret-loi du 19 avril 1934.

DOCUMENTS COMMUNS A PLUSIEURS SERVICES

17 février 1934	Annexe au Tableau des Circulations de Machines.	Lignes sur lesquelles les machines des autres Réseaux français peuvent circuler en service normal et en détournement, au 1 ^{er} mars 1934.
16 avril 1934	Ordre de Service n° 9 (1934) de l'Expl. n° 1511 du Mat. et Tract. n° 3372 du T.C. de la Voie.	Tableaux indicateurs de direction lumineux utilisés en gare de Paris pour renseigner les mécaniciens en marche.
10 avril 1934	Ordre de Service n° 6 (1934) de l'Expl. n° 1512 du Mat. et Tract.	Indication des lignes ou parties de lignes sur lesquelles le service est suspendu pendant une partie de la nuit.
26 avril 1934	Ordre de Service n° 12 (1934) de l'Expl. n° 1505 du Mat. et Tract. n° 3374 du T.C. de la Voie.	Circulation exceptionnelle de trains transportant des voyageurs sur les lignes où ne circulent que des trains de marchandises.
15 mai 1934	Ordre de Service n° 13 (1934) de l'Expl. n° 1514 du Mat. et Tract.	Service des Vagons d'approvisionnement. - Itinéraires à suivre pour le transport des matières et objets divers expédiés par les magasins d'approvisionnement ainsi que pour le transport des récipients vides et objets en retour.
17 mai 1934	Instruction n° 3359 du T.C. de la Voie. Instruction Technique n° 65 de l'Expl. (Services Techniques - Télégraphie - Eclairage) (éd. 1934).	Surveillance et entretien des installations d'avertissement de passages à niveau.
18 mai 1934	Ordre de Service n° 15 (1934) de l'Expl. n° 1515 du Mat. et Tract. n° 3375 du T.C. de la Voie.	Circulation d'autorails sur la ligne de Dijon à Is-sur-Tille.
4 juin 1934	1 ^{re} Annexe à l'O.S. n° 25 (1933) de l'Expl. n° 1500 du Mat. et Tract. n° 3356 du T.C. de la Voie.	Autorails en service sur la ligne de Lyon à Grenoble (dédoublément des trains automoteurs en cas d'affluence de voyageurs).
4 juin 1934	1 ^{re} Annexe à l'O.S. n° 34 (1933) de l'Expl. n° 1506 du Mat. et Tract. n° 3362 du T.C. de la Voie.	Autorails en service entre Nice, Menton et Vintimille (dédoublément des trains automoteurs en cas d'affluence de voyageurs).
31 déc. 1933	3 ^e Annexe à la Circulaire n° 7 (1928 - Compt. des gares).	DOCUMENTS ÉMANANT DU SERVICE DE L'EXPLOITATION Tous les services. - Modifications et additions.
31 déc. 1933	3 ^e Annexe à la Circulaire n° 24 (1931 - Compt. des gares).	G.V. et P.V. - Modifications et additions.
15 mars 1934	Circulaire n° 30 (1934) - Application des tarifs.	G.V. et P.V. - Modifications des articles 63 (G.V.) et 60 (P.V.) des Tarifs Généraux. Mode de taxation applicable aux envois pour lesquels l'expéditeur use de la faculté de modifier la destination définitive du transport.
19 mars 1934	Circulaire n° 3 (1934) - Compt. des gares.	Dispositions comptables à observer pour l'application du nouveau régime des débours et des remboursements grevant les expéditions G.V. et P.V.
21 mars 1934	Circulaire n° 31 (1934) - Application des tarifs.	Mise en vigueur d'une nouvelle réglementation des débours et des remboursements.

Note n° 8 (6^e Div.) | P.V. - Mode de taxation des envois de plusieurs wagons remis au transport avec une déclaration d'expédition indiquant soit le poids global de l'expédition, soit le poids de chaque wagon.
 2^e Annexe à la Circul. n° 18 | C.V. et P.V. - Modification du paragraphe 7^o « Valeur du chargement » du tarif (1933 - Applic. des tarifs). | spécial dit « au wagon-kilomètre ».
 8^e Annexe à la Circulaire n° 3 (1928 - Compt. des gares). | Bagages. - Modifications et additions.
 8^e Annexe à la Circulaire n° 2 (1928 - Compt. des gares). | Voyageurs et chiens avec billets. - Modifications et additions.
 Ordre de Service n° 7 (1926) (éd. 1934). | Dispositions spéciales aux lignes ou sections de lignes où fonctionne le dispatching-system.
 Ordre de Service n° 11 (1934). | Composition des trains de messageries non qualifiés mixtes.
 Note n° 9 - 6^e Div. | P.V. - Tarification applicable aux marchandises expédiées sous emballage de carton.
 Circulaire n° 44 (1934). | Voyageurs. - Mise en service de compartiments communs de 1^{re}/2^e classes. Applic. des tarifs.
 Note n° 148 - 6^e Div. | P.V. - Modifications à l'état général des embranchements particuliers.
 Ordre de Service n° 5 (1934). | Dérégularisations et régularisations de trains (Messageries, Marchandises et Machines isolées. Locomotrices).
 Note n° 10 - 6^e Div. | P.V. - Tarification applicable aux marchandises expédiées sous emballage de carton.
 Ordre de Service n° 14 (1934). | Lignes ou sections de lignes où fonctionne le dispatching-system.

DOCUMENTS ÉMANANT DU SERVICE DU MATÉRIEL ET DE LA TRACTION

Annexe au Tableau des Circulations de Machines. | Lignes sur lesquelles les machines des autres Réseaux français peuvent circuler en service normal et en détournement, au 1^{er} 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.
 4^e Annexe à l'Instruction n° 401 (nouvelle série). | Application du règlement général d'exploitation. Composition et circulation des trains de machines. Ecritures des trains. Intervention des mécaniciens dans la réforme des véhicules. Prescriptions diverses.
 Ordre de Service n° 1517. | Renumérotage des autorails.

DOCUMENTS ÉMANANT DU SERVICE DE LA VOIE

Note V-676 (éd. 1934). | Circulation des trains de service pour les transports de la voie.
 Note n° 3373 du T.C. | Dispositions relatives aux accidents et incidents. - Règlement des accidents du travail.

27 mars 1934
 31 mars 1934
 6 avril 1934
 10 avril 1934
 19 avril 1934
 26 avril 1934
 28 avril 1934
 27 avril 1934
 1^{er} mai 1934
 1^{er} mai 1934
 4 mai 1934
 12 mai 1934

17 février 1934
 26 mars 1934
 23 avril 1934
 30 mai 1934

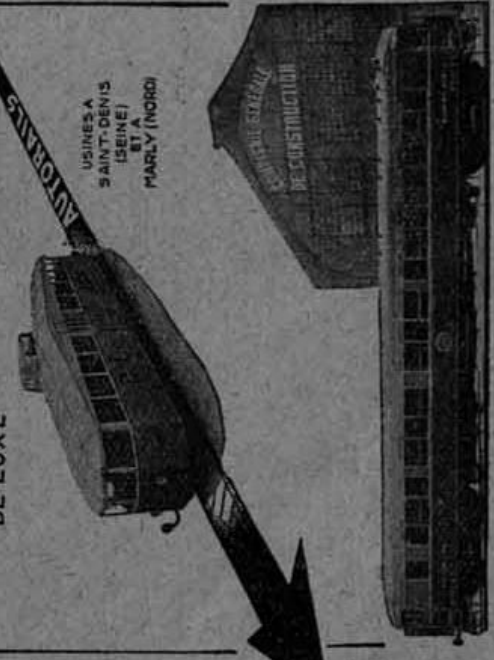
24 février 1934
 1^{er} avril 1934

COMPAGNIE GENERALE DE CONSTRUCTION
 114 RUE DE LA GARE
 SAINT-DENIS (SEINE)

CONSTRUCTION DE
TOUT
MATÉRIEL
ROULANT

DEPUIS
 LE WAGON
 JUSQU'À LA VOITURE
 DE LUXE

TOUS
 WAGONS
 SPECIAUX



USINES A
 SAINT-DENIS
 (SEINE)
 MARLY (NORD)

PNEUS
BERGOUNGAN

TUYAUX
 tous types

COURROIES
 pour transporteurs et transmissions

TAPIS
 Tous articles en caoutchouc
 pour l'industrie

A NOS ABONNÉS

Le Bulletin P. L. M. prie ses abonnés de vouloir bien noter soigneusement leur numéro d'abonnement. Ce numéro figure toujours en haut et à gauche de l'étiquette d'envoi du Bulletin.

Toute correspondance des abonnés avec la Rédaction du Bulletin P. L. M. doit rappeler le numéro de l'abonnement du correspondant.

Il en est de même pour les souscriptions de **réabonnement**. (Les abonnés sont prévenus de l'expiration de leur abonnement au moyen d'un avis spécial porté **SUR L'ÉTIQUETTE VERTE** d'envoi de leur dernier numéro).

MÉDAILLE D'HONNEUR DES CHEMINS DE FER

(Suite de la publication des Médailles d'Honneur en ARGENT décernées par arrêté ministériel du 2 mars 1934.)

CÔTE-D'OR. — BERTHAUD Marcel, Mécanicien de route à Dijon; BERTHIER Joseph, Chef de gare à Gevrey-Chambertin; BERTHONNEAU Henri, Ouvrier à Chenôve; BOUCHET Pierre, Sous-Chef de bureau à Dijon; BOUDOT Louis, Chef de train à Dijon; BRIQUET Paul, Expéditionnaire à Saulon-la-Chapelle; BROCARD Maurice, Chef de gare à Aiserey; BUATOIS Jean, Brigadier à Beaune; CHABOUD-DUMARIS Paul, Facteur aux écritures aux Laumes; CHAMPONNOIS Nicolas, Facteur enregistrant à Vilotte-sur-Seine; CHARLES Henri, Contremaître adjoint à Dijon; CHOULET Joseph, Surveillant de dépôt à Lonvic-Parc; COSSON Auguste, Ouvrier à Dijon; DIOT Paul, Conducteur à Dijon; DURY Paul, Commis à Dijon; FEBVREY Ernest, Chef de canton à Perrigny-les-Dijon; GATEAU Louis, Chef de manœuvres à Dijon; GAVIGNET Félicien, Commis à Dijon; GILBERT Lucien, Aiguilleur à Corpeau; GIRARD Antoine, Surveillant technique à Saulon-la-Chapelle; HIMBERT Jules, Mécanicien de route à Dijon; JEANDROZ Marie, Contremaître adjoint à Dijon; JOEARD Camille, Sous-Chef de gare à Dijon; LEBLANC Julien, Mécanicien de route aux Laumes; LEBORNE Joseph, Aiguilleur à Dijon; LEONCE Denis, Sous-Chef de manœuvres à Chenôve; LENEUF Louis, Dessinateur projeteur à Dijon; LUCOT Denis, Chef de train à Dijon; LUCOT Jules, Facteur enregistrant à Nuits-Saint-Georges; LYONNAIS Jean, Chef de groupe à Dijon; MAISSIAT Pierre, Chef de bureau de gare principal à Dijon; MANGEMATIN Henri, Sous-Chef de gare principal à Dijon; MARÉCHAL François, Mécanicien de route à Dijon; MARY Auguste, Chef de gare à Poinçon; MAURICE Henri, Aiguilleur à Dijon; MERCET Pierre, Chef de gare à Essey; MEULSON Alphonse, Commis à Dijon; MIDONNET François, Chef de train à Dijon; MOUILLON Camille, Chef aiguilleur à Marsannay-la-Côte; MUSY Louis, Sous-Ingénieur chef de section à Dijon; NATEGON Georges, Sous-Chef de bureau à Dijon; PARIS Paul, Chef aiguilleur aux Laumes; PARIZOT Léon, Cantonnier principal, à Clenay par Saint-Julien; PRAICHEUX Joseph, Chef de train à Dijon; ROBELOT Pierre, Chef de train à Dijon; ROBIN Emile, Chef de canton à Talmay-sur-Vingeanne; SARAZIN Jean, Chef de train à Dijon; SIREDEY Henri, Chef de train à Dijon; TAFANELLI Jean, Sous-Chef de gare aux Laumes; TARDY François, Chef de train à Dijon; THIBAUT Jean, Chef de gare à Pont-d'Ouche; THOMAS Hippolyte, Brigadier-Chef à Dijon; TRAMEAUX Gustave, Conduc-

Cinquante années pour la création, le perfectionnement et la diffusion dans le monde entier du

FUSIL DARNE

D'UN PRINCIPE ABSOLUMENT NOUVEAU

Malgré son caractère de spécialité protégée par des brevets, l'opposition de la concurrence n'a pu arrêter ni sa renommée, ni son expansion. La simplicité, la puissance, la solidité à toute épreuve, la légèreté, l'admirable fonctionnement du FUSIL DARNE ont fait sa réputation.



Plus de 120.000 Fusils DARNE

en service, en France et à l'Étranger.

En France, un seul Agent par arrondissement.

Les détracteurs d'autrefois le copient. Ne s'adresser qu'aux seuls Agents du Fusil DARNE.

CATALOGUE (P) envoyé Franco sur demande, aux

ÉTABLISSEMENTS DARNE

65 à 79, Cours Fauriel — ST-ETIENNE
Fondés en 1881 — Société en commandite par actions au Capital de 5.800.000 fr. entièrement remboursés.

PARIS — 4, Place du Théâtre-Français, 4
LYON — 32, Rue de l'Hôtel-de-Ville, 32

teur de machines-outils à Dijon; TREBOZ Claude, Cantonnier principal à Ivry-en-Montagne; VIGOUREUX Joseph, Cantonnier à Dijon; DARDENNE Henri, Ex-Mécanicien au Petit-Triey par Pontaillet-sur-Saône; GAULON Emile, Ex-Cantonnier à Velars-sur-Ouche; GILLOT Eugène, Ex-Cantonnier à Dijon; MIGNIOT Joseph, Ex-Agent à Dijon.

DOUBS. — M^{me} BAUDET Marie, Chef de station à Bief; BILLAUT Henri, Mécanicien de route à Besançon; BILLIOTTE Marcel, Mécanicien de manœuvres à Montbéliard; BOURY Pierre, Chef de groupe à Roche-les-Beaupré; CLAUDET Juste, Conducteur à Pontarlier; CONVERSET Emile, Sous-Chef de manœuvres à Montbéliard; CUGNOT Jules, Ouvrier de la voie à Besançon; DARDENNE Georges, Sous-Chef de gare à Besançon; DUPY Alphonse, Facteur mixte aux Longevilles-Mont-d'Or; GAILLARD Gustave, Chef de gare au Valdahon; GAULME Alphonse, Commis à Besançon; GAVIGNET Marie, Chef de train à Besançon; GERLET Barthélemy, Sous-Chef de bureau de gare à Montbéliard; GRESSET Marcel, Cantonnier principal à la commune de Pontarlier; JANDOT Pierre, Chef-Aiguilleur à Besançon; JEANGIRARD Maurice, Commis à Pontarlier; JEANNIN Henri, Brigadier-Chef à Audincourt; LIÉGÉON Jules, Commis à Besançon; MOUROT Emile, Brigadier de manœuvres à Besançon; NOSJEAN Léon, Chef de gare à Arc-Senans; PAINGET Charles, Sous-Chef de manutention à Montbéliard; ROYET Eloi, Chef de district principal à Pontarlier; TOURNIER Claude, Conducteur à Besançon; VIENNOT Camille, Chef de train à Besançon; VUILLAUME Justin, Mécanicien de route à Besançon; FERREUX Léon, Ex-Chef de canton à Pontarlier.

Entreprise Générale

de déménagements pour tous Pays
Correspondant de la C^o P.L.M.

M^{me} F. CHALIFOUR

2, rue Rodier, Maisons-Alfort

Tél.: Entrepôt 10.24

Madame, Monsieur,

Votre appartement sera décoré avec le **MAXIMUM** de goût et le **MINIMUM** de dépenses si vous consultez l'Album des **PAPERS PEINTS EN GROS**

Agent Général : 5, Rue Lafont — LYON

Fournisseur autorisé de la C^o P.L.M.

TRAVAUX PUBLICS

ENTREPRISE

Triouillier & Légrand

15, Rue Bouchut, 15
III PARIS (15^e) III

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
Quincailleurs, Grands Magasins, Coopératives...etc...

DRÔME. — ALLIGNON Pierre, Chef de bureau à Valence; M^{lle} ANDEOL (Victor), Garde-Barrières, commune de Piégros-la-Clastre; BESSET Jules, Sous-Chef de gare à Portes-les-Valence; BONNAUD Claude, Chef de gare de Andancette; BONNEFOY Auguste, Chef de train à Valence; BUTS Charles, Chef de train à Saint-Rambert-d'Albon; CHAIX Paul, Chef de gare à Etoile; CHANÉAC Alphonse, Brigadier-Chef à Tain; COUTELLIER Joseph, Mécanicien de route à Pierrelatte; DAUX Georges, Chef de gare à Châteauneuf-du-Rhône; DELOCHE Jean Brigadier des garçons de bureau à Valence; FIARD Albert, Chef de manoeuvres à Portes-les-Valence; FONBON Auguste, Sous-Chef de manoeuvres à Valence; FOURAY Marius, Cantonnier à Loriol; GIRAUDIER Jean, Employé principal à Valence; JAY Joseph, Sous-Chef de canton à Châteauneuf-sur-Rhône; JOUBERT Jean, Chef de train à Valence; MATHIEU Louis, Chef de canton, commune de Die; MAZON Régis, Employé principal à Valence; PÉGROT Jean, Mécanicien de manoeuvres à Saint-Rambert-d'Albon; PETITE Joseph, Chef de groupe à Valence; SERVIER Charles, Chef de train à Valence; TEYSSEIRE Vincent, Aiguilleur à Saint-Marcel-les-Valence; VINCENT Pierre, Brigadier à Crest; ZANDRINI Paul, Chef de train à Pierrelatte; ANTRESSANGLE Jean, Ex-Chef de manoeuvres à Valence

GARD. — ALLIER Fernand, Sous-Chef de manutention à Nîmes; ANDRÉ Henri, Mécanicien de route à Alès; ARRIEUX Julien, Mécanicien de route à Nîmes; AUDIBRAND François, surveillant principal à Nîmes; BALSAN Henri, Chef de train à Beaucaire; BARDALOU Léon, Sous-Chef de manutention à Nîmes; BASTIDE Alexandre, Cantonnier principal à Saint-Pons-la-Calme; BENOIT Honora, Brigadier de manutention à Nîmes; BLACHÈRE Eugène, Mécanicien de route à Nîmes; BLANC François, Ouvrier à Nîmes; BOISSON Auguste, Mécanicien de route à Alès; BOUCHET François, Chef de gare à Ribaut-les-Tavernes; BRÈS Elie, Chef de train à Alès; BROT Adrien, manoeuvre spécialisé à Nîmes; BRUN Denis, Chauffeur de route à Alès; CAZALY Brutus, Employé principal à Nîmes; M^{me} CHAUDIVAN Valentine, Employée principale à Nîmes; Crouzet François, Conducteur de machines-outils à Fourques; DELON Martin, Chef de train à Nîmes; DOMERGUE Charles, Sous-Chef de manutention à Alès; DOULCIER Charles, Chef de gare à Vauvert; FARGUES Marius, Homme d'équipe à Nîmes; FERRIER Casimir, Manoeuvre spécialisé à Nîmes; FERRIER Henri, Chef de gare à Sernhac; GAUTHIER Fernand, Mécanicien de route à Nîmes; GENRE Jules, Sous-Chef de manutention à Nîmes; GIBERT Louis, Ouvrier à Nîmes; GOUNELLE Jules, Chef de gare à Fons-Saint-Mamert; GRAS Vincent, Employé à Nîmes; GUIRAUD Edmond, Commis principal à Nîmes; GUY Abel, Chef de manoeuvres à Nîmes; HUGUET Paul, Chef de train à Alès; JEANJEAN Edmond, Homme d'équipe au Vigan; LACASSIN Fernand, Mécanicien de manoeuvres à Alès; LAUZE Emile, Chef de canton, commune de Saint-Maurice-de-Cozeville; MARTIN Emile, Facteur aux écritures à Nîmes; MERCIER Ernest, Chef de train à Alès; MERCIER Pierre, Aiguilleur à Beaucaire; MONTET Alfred, Conducteur de machines outils à Nîmes; MUZY Charles, Chef de gare à Saint-Gilles; NADAL Henri, Mécanicien de route à Nîmes; OLIVIER Fernand, Facteur enregistrant à Sauve; PLANTIN Augustin, Conducteur à Saint-Julien-de-Cassagnas; PLOQUIN Charles, Employé principal à Nîmes; POLCE Emile, Chef de manoeuvres à Nîmes; PONCET Pierre, Chef de canton commune de Meylieu-Montmond; QUEYRAS Tancrède, Chef de manoeuvres principal à Nîmes; RANDON Henri, Vagonnier à Nîmes; REBOUL Henri, Sous-Chef de brigade d'ouvriers à Nîmes; ROQUE Samuel, Sous-Chef de brigade de manoeuvres à Alès; ROUQUETTE Elie, Chef de manoeuvres à Nîmes; ROUSSEL Jacques, Aiguilleur à Nîmes; ROUSSEL Léon, Chef de canton, commune de Cavillargues; ROUX Félix, Chef de train à Alès; SAULE Georges, Mécanicien de route à Nîmes; SÉRODES Jules, Employé principal à Nîmes; SERRE Ferdinand, Chef de canton, à Molhères-sur-Sèze; TRIAIRE Georges, Employé principal à Nîmes; TROUILLAS Emile, Mécanicien de route à Alès; VILLEVAUD Jean, Aiguilleur à Nîmes; SUGIER Aubin, Chef de

train à Saint-Julien-de-Cassagnas; CARAIRON Emile, Ex-Sous-Chef de manutention à Nîmes; COURT Paul, Ex-sous-Chef de manutention aux Plantiers; DURAND Louis, Ex-Mécanicien de route à Nîmes; MALZAC Etienne, Ex-Chef de manoeuvres à Sauve; MERCIER François, Ex-Mécanicien de route à Saint-Laurent-de-Carnols, par Saint-Gervais; NICOLAS Edmond, Ex-Garde gare des Pêcheurs, par Aigues-Mortes; PIERREDON Etienne, Ex-Mécanicien de route à Uzès; COLENSON Charles, Ex-Chef de manutention à Nîmes; DUPUIS Joseph, Ex-Mécanicien à Redessan.

HAUTES-ALPES. — AGARD André, Mécanicien de route à Veynes; CHARVE Emmanuel, Sous-Chef de manutention à Gap; FABRE Antoine, Mécanicien de route à Veynes; FAURE Edouard, Aiguilleur à Veynes; MALCOR Alfred, Mécanicien de route à Veynes; PIOZIN Félix, Chef de train à Veynes; SOUBRA Rouget, Mécanicien de route à Veynes.

HAUTE-LOIRE. — ALBARET Jean, Mécanicien de route à Langeac; AMOUROUX Gustave, Chauffeur de manoeuvres au Puy; ANGLADE Frédéric, Mécanicien de route à Langeac; ARNAUD Joseph, Chauffeur de manoeuvres au Puy; BARLIER Baptiste, Chef de train à Langeac; BAURÉ Mathieu, Mécanicien de route à Langeac; BELLIN Louis, Conducteur à Langeac; BERARD Adrien, Aiguilleur à Bellevue, près le Puy; CHOUVY Jean, Chef de train à Langeac; CROSMARIE Hippolyte, Mécanicien de route à Langeac; FLANDY Henri, Mécanicien de route à Langeac; FREYENET Jean, Chef de gare à Pont-Salomon; GAGNAIRE Mathieu, Cantonnier principal, à Céaux-d'Allègre; GERBIER Pierre, Lampiste-Appareilleur au Puy; JEAN-NEROT Joseph, Chef de train à Langeac; MARTEL Louis, Brigadier de manutention au Puy; MESSE Pierre, Chef de canton, à la Voute-sur-Loire; MOULHERAT Eugène, Mécanicien de route à Brioude; PÉLISSÉ Joseph, Cantonnier à Brives-Charensac; RAVAT Firmin, Conducteur à Langeac; ROMANET Léon, Elève mécanicien à Arvant; SOULIER Antonin, Chef de train au Puy; VIDAL Gilbert, Mécanicien de route à Langeac; PELLASSIER Auguste, Ex-Chef de canton à Semene; CHASSAGNON Félix, Ex-Chef de train à Langeac.

HAUTE-MARNE. — GUIDEL Hippolyte, Ex-Mécanicien à Villeguisien.

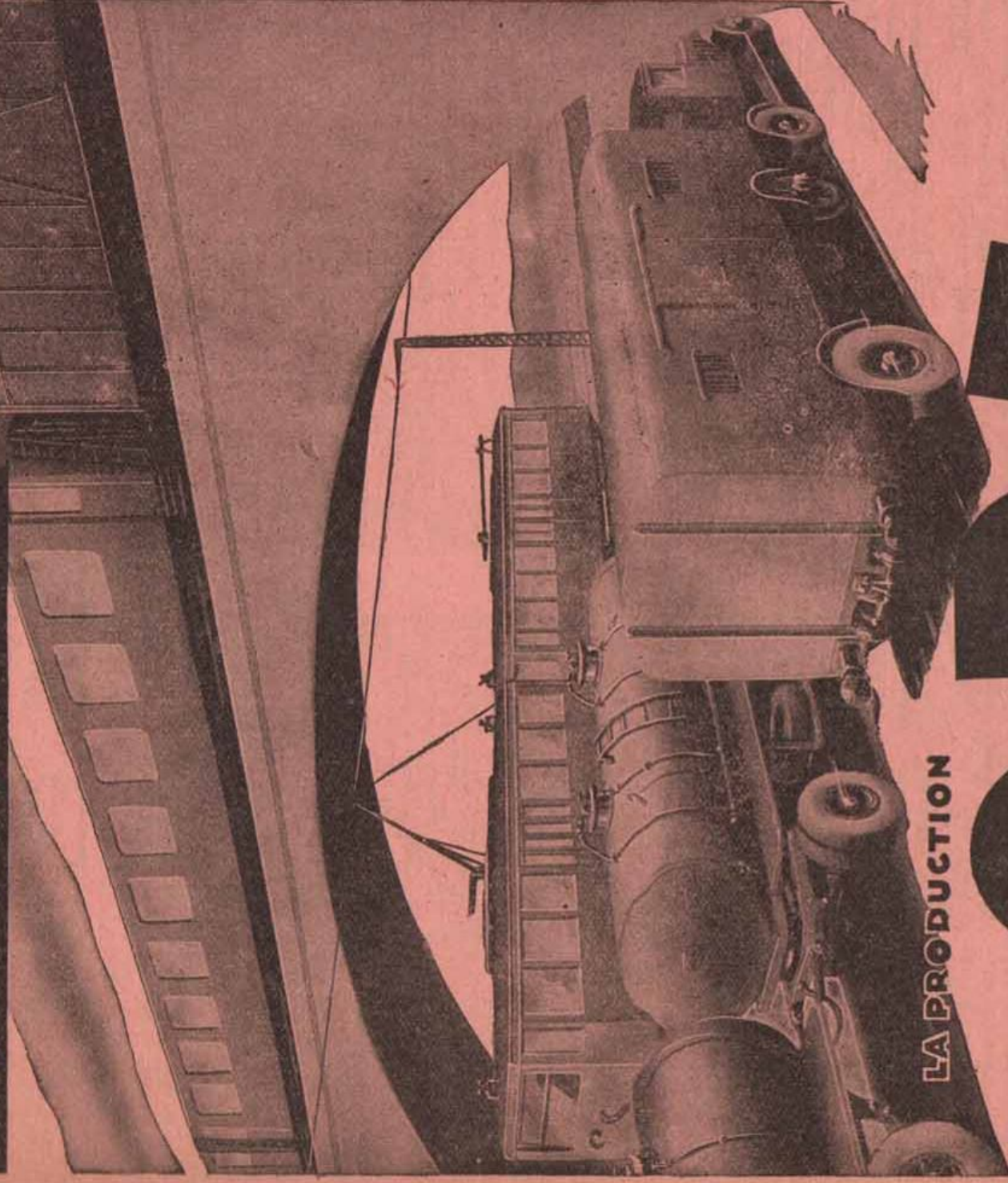
HAUTE-SAÔNE. — DAUBARD Antoine, Chef de train à Echenoz; MOUILLET Pierre, Cocher à Fontenois-les-Montbozon; PÉSEUX Flavien, Chef de canton à Montagny.

HAUTE-SAVOIE. — BERGER Hubert, Chef de gare à la gare de Viry; BERTHOUD François, chef de train à Annecy; CAILLE André, Mécanicien de route à Ville-la-Grand; CLERT-GIRARD François, Chef de canton à Thénésol; DUVILLARD Edouard, Planton à la Roche-sur-Foron; GALLAY Maurice, Mécanicien de route à Ville-la-Grand; MARIN Aimé, Cantonnier garde à la cité d'Annemasse; MORTBONTEMPS Louis, Mécanicien de route à Annemasse; PERNIN Jean, Chef de train à Annecy; TARDY Jean, Sous-Chef de manutention à Annecy.

HÉRAULT. — BENEZET Henri, Surveillant principal à Montpellier; DEJEAN Emmanuel, Chef aiguilleur à Montpellier; DUMEC Jean, Lampiste-Appareilleur à Montpellier; GACHASSIN Pierre, Lampiste-Appareilleur à Montpellier; MARTIN Rubens, Chef de train à Lunel; MAURIN Ernest, Chef de train à Sète; NOYER Noël, Mécanicien de manoeuvres à Lunel; PAULET Louis, Brigadier de manutention à Lunel; ROMAN François, Sous-Chef de manutention à Sète; ROQUE Louis, Sous-Chef de manutention à Sète; ROUVIERE Isaac, Chef de canton à Valergues; THOMAS Elie, Sous-Chef de manutention à Montpellier; NOAILLE François, Ex-Commis à Lunel.

ISÈRE. — ANDRU Albert, Chef de train à Grenoble; ARNAUD Alfred, Mécanicien de route à Grenoble; BARNIER Gustave, Chef de

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



LA PRODUCTION

C O O D E R

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)

PUTEAUX (Seine)

14, Avenue du Président-Wilson

Téléphone : LONGCHAMP 08-44

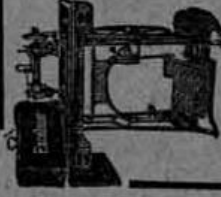
Télégrammes : CODER-PUTEAUX

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

Vêtements en Peau
Articles de Chasse
Sacs en tous genres

Henri LAMBLIN
15, Rue Tiquetonne, 15
PARIS (2^e)

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



MACHINES A COUDRE « **EXCELSIOR** »
Les plus appréciées. — Prix très avantageux
Joies meubles fermés, moteurs électriques
Liste de nos agents et catalogue franco

Écrivez : **Magasin d'Exposition**
104, Bd Sébastopol — PARIS
Conditions spéciales au personnel du PLM

SOCIÉTÉ LYONNAISE des
EMBRANCHEMENTS
INDUSTRIELS
283, rue de Créqui — LYON
Entrepreneurs de la C^{ie} P. L. M.
FOURNITURE et POSE
de tout le matériel de voie

train à Saint-André-le-Vimoux; BELLOT Jean, Brigadier de manutention à Grenoble; BERNACHON Jean, Aiguilleur à Saint-André-le-Vimoux; BLONDELET François, Chef de réserve à Saint-André-le-Vimoux; CALLOUD Jules, Mécanicien de route à Fontaine; CHARRIÈRE Sébastien, Chef de train à Grenoble; CHAUSSEGROS Alfred, Employé à Grenoble; DOULAT Laurent, Chef de train à Grenoble; DURAND Jules, Brigadier à Saint-André-le-Vimoux; FRASSON Alphonse, Mécanicien de route à Grenoble; GRANGE Victor, Surveillant principal à Grenoble; GROS Pierre, Conducteur à Grenoble; GUERITEE Jean-Baptiste, Sous-Chef de brigade d'aides-ouvriers à Brignoud; GUILLAUME Jules, Sous-Chef de gare à Grenoble; JAMBON Claude, Facteur enregistrant à Bourgoin; LABORET Joseph, Conducteur à Grenoble; LAURENS Célestin, Chef de canton principal à Saint-André-le-Vimoux; LECLANGER Francisque, Mécanicien de route à Grenoble; MARITON Paul, Aiguilleur à Chanas; MOLLARD Joseph, Chef de manutention à Vienne; MONTAGNON Félicien, Brigadier à Vienne; PERRET Michel, Aiguilleur à Sérézin-du-Rhône; PONS Louis, Conducteur à Grenoble; M^{me} Veuve REVOL Joseph, Garde-Barrières, commune de Marcellolles; SYLVESTRE Edouard, Chef de train à Grenoble; JAUSSAUD Joseph, Ex-Sous-Chef de gare à Grenoble.

JURA. — BELEY Louis, Chef de gare à Passenans; BELLE Charles, Chef de canton à Salins-les-Bains; BOURGEOIS Auguste, Chef de gare à Bletterans; BOURQUIN Louis, Mécanicien de route à Mouchard; CAGNE Louis, Manœuvre à Lons-le-Saunier; CLAUDET Jules, Vagonnier à Dôle; GUILLIN Théodore, Chef de gare à Saint-Lothain; JEANNIN Joseph, Mécanicien de route à Dôle; MATHÉY Pierre, Chef de train à Dôle; PAQUELIER Emile, Chef de brigade de manœuvres à Lons-le-Saunier; PARISOT Constant, Cantonnier principal, commune de Champagnole; PONCET François, Cantonnier, commune de Césancey; PROST Clovis, Cantonnier à PERRIGNY; REGARD Louis, Chef de canton à La-Joux; RENARD Jean, Chef de gare à Dôle-la-Bédugue; RENAUD Aman, Mécanicien de route à Lons-le-Saunier; REVERCHON, Joseph, Brigadier à Archelange; ROZ Louis, Manœuvre à Dôle; THEVENOT Charles, Contremaître à Dôle; MEUNIER André, Ex-Brigadier poseur à Courlaoux; PERRIN François, Ex-Brigadier de manutention à Serre-les-Moulières;

LOIRE. — ARTHAUD Philippe, Mécanicien de route à Saint-Etienne; M^{me} BALAYN, née MICHEL Marie, Factrice aux écritures à Saint-Etienne; BAPTISTE Antoine, Mécanicien de manœuvres à Roanne; BARNIER François, Chef de bureau de gare principal à Saint-Etienne; BARTHOMIEUF Joseph, Chef de gare à Chavanay; BERGER Pierre, Sous-Chef de manutention à Terrenoire; BONNISSOL Charles, Mécanicien de route à Firminy; BONY Jean, Mécanicien de route à Savigneux; BORNOT Marius, Garde-Magasin à Saint-Etienne; BOUCHARD Pierre, Chef de gare à la gare de Firminy; BRELAND Pierre, Chef de train à Saint-Etienne; BRIET Pierre, Mécanicien de manœuvres à Roanne; BRUGÈRE Antoine, Facteur aux écritures à Champdieu; CARTALAS Antoine, Sous-Chef de manutention à Roanne; CHAMBON Pierre, Conducteur à Saint-Etienne; CHANELIÈRE Antoine, Brigadier de manutention à Saint-Etienne; CHAVARIN Guillaume, Vagonnier à Saint-Etienne; CLET Claude, Aiguilleur à Chagnon; DEBOUILLON Claude, Ouvrier au dépôt de Saint-Etienne; DELABRE Hippolyte, Surveillant principal de la voie à Saint-Etienne; DUBUIS

Jacques, Sous-Chef de manutention à Saint-Etienne; DUFIX Jean, Chef de train à Saint-Etienne; FAUGIER Antoine, Sous-Chef visiteur à Roanne; FORGE Antoine, Conducteur à Saint-Etienne; FOUGÈRE Philibert, Chef de train à Roanne; FOURNIER Pierre, Commis principal à Firminy; GAILLARD Pétrus, Mécanicien de manœuvres à Saint-Etienne; GAY Jean, Mécanicien de route à Roanne; GIBERT Antoine, Sous-Chef de gare à Saint-Etienne; GIVORD Charles, Chef-Mécanicien à Riorges; GOUTAREL Jean, Employé principal à Saint-Etienne; GRAVIER Gilbert, Aiguilleur à Roanne; GUILLIN Claude, Sous-Chef de manutention à Saint-Etienne; JACQUET Claude, Cantonnier à Roanne; JEANNET Georges, Vagonnier à Roanne; JOUHANIN Claude, Sous-Chef de manutention à Saint-Etienne; JOURDE Florimond, Garde à Saint-Jean-Bonnefous; MARTIN Claudius, Sous-Chef de manutention à Saint-Etienne; MASSARD Floris, Chef de gare à Saint-Etienne-la-Terrasse; MISTRAL Antoine, Contrôleur technique à Izieux; MENISTROL Henri, Sous-Chef de bureau au Coteau; MOREL Benoît, Mécanicien de route à Saint-Etienne; PALANDRE Louis, Chef de gare à Sury-le-Comtal; PARROT Eugène, Facteur aux écritures à Rive-de-Gier; PEINET Gilbert, Chef de train à Saint-Etienne; PICARD Joseph, Visiteur à Roanne; M^{me} Veuve PLANCHET, née FRECONNET Jeanne, Commise à Saint-Etienne; RAFFIN Adrien, Chef de train à Roanne; RAYMOND Aimé, Brigadier-Chef à la Ricamarie; REGNAULT Jean, Ouvrier au dépôt de Roanne, à Riorges; RIPAUD François, Commis principal à Saint-Etienne; RIVAL Jean, Aiguilleur à Saint-Etienne; ROCHER Jean, Chef de train à Firminy; ROUSILLON Jean, Chef de train à Saint-Etienne; ROUX Jean, Sous-Chef de manutention à Saint-Etienne; SARDIN Etienne, Chef de train à Saint-Etienne; SOUCHI Joseph, Chef aiguilleur principal à Saint-Etienne; THIBAUT Camille, Facteur enregistrant à Firminy; TIROC Jean, Garde à Andrézieux; Varigny François, Sous-Chef de manœuvres à Firminy; VELURE Lucien, Commis à Saint-Etienne; VOCANSON Jacques, Vagonnier à Firminy; PAULET Pierre, Ex-Sous-Chef de gare à Terrenoire; VINCENT Jean-Baptiste, Ex-Aiguilleur à Saint-Etienne.

LOIRET. — BEAUVAIS Camille, Chef de train à Châlette; BOURDIN Gaston, commune de Cépey; DUHOUSSEY Frédéric, Canton-Barrières, commune d'Amilly; LORET Georges, Chef de train à Châlette; MONTILLON Léon, Chef de gare à Ouzouer-sur-Trézé; PERICOUCHE Célestin, Chef de canton à Châlette; POSTELLE Jean, Chef de district principal à Malesherbes; ROZETTE Joseph, Mécanicien de manœuvres à Gien.

LOZÈRE. — COUDEYRE Martin, Chef de train à Langogne; GROZE Jean, Chef de gare à Prévénchères.

MAINE-ET-LOIRE. — MONNIER Auguste, Ex-Mécanicien de route à Saint-Florent-le-Vieil.

NIÈVRE. — BERNARD Pierre, Cantonnier principal à Nevers; BEURDELEY Joseph, Inspecteur principal adjoint à Nevers; BONDE Etienne, Chef de train à Nevers; BONNET Philémon, Chef de gare à Saincaize; BOURGOIN Bernard, Mécanicien de route aux Brunettes, Cercy-la-Tour; BUTTE Georges, Aiguilleur à Surgy; CHAN Louis, Chef de gare à Béard; CHATELAIN François, Mécanicien de route

ACIÈRES DU NORD (S^{ie} A^{me}) MATÉRIEL DE TRANSPORT

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

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

Achat et vente — Exploitation de tout matériel roulant

Ateliers de Constructions
du Centre

CLERMONT-FERRAND

Matériel roulant

LAMPE ZÉNITH
Appareils
d'éclairage
AIX - EN - PROVENCE

Les difficultés de l'heure présente

diminuent le nombre de vos lectures.

La rapidité des communications

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

ASSUREZ-VOUS

le service régulier de la

REVUE D'INFORMATIONS INTERNATIONALES

LE MOIS

Synthèse de l'activité mondiale

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

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

CONDITIONS SPÉCIALES

aux lecteurs du Bulletin P.L.M.

Abonnement d'un an payable mensuellement à raison de

12 fr. 50

en utilisant le chèque postal encarté dans chaque volume.

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

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

à Cercy-la-Tour; COCARD Pierre, Conducteur à Nevers; CORDILLOT Etienne, Chef de train à Nevers; DUNAM Fernand, Chef de train à Nevers; FERRE Auguste, Mécanicien de route à Nevers; FITY Louis, Manœuvre à Nevers; GAUTHIER Marin, Manœuvre à Nevers; GUERVAULT Armand, Chef de train à Nevers; JACOB Léon, Manœuvre à Nevers; JARDET Paul, Sous-Chef de manœuvres à Nevers; JOBIN Joseph, Mécanicien de route à Clamecy; JUGE François, Employé à Nevers; LECOURIEUX Pierre, Mécanicien de route à Nevers; LUZY Jean, Mécanicien de route à Nevers; MANGEMATIN Marie, Chef de gare à Château-Chinon; PONGE Auguste, Chef de gare à Varzy; RESSAT Antoine, Chef de train à Nevers; ROBIN Pierre, Mécanicien de route à Nevers; SANCELIER André, Mécanicien de route à Cercy-la-Tour; TESTART Ernest, Mécanicien de manœuvres à Clamecy.

NORD. — MERLE Joseph, Contrôleur technique adjoint à Lille.

ORAN. — ANTON Manuel, Mécanicien de route à Oran; BELKACEMI MOHAMED, Cantonnier à Slin-Fezza; FALGUERE Alphonse, Mécanicien de route à Oran; HABIB BEN TAIEB, Cantonnier à Sidi-Medjahed; HERNANDEZ Antonio, Visiteur à Oran; LARUE René, Chef de groupe à Tlemcen; MAGNE Auguste, Sous-Chef de brigade d'ouvriers à Sidi-Bel-Abbès; MARTIN Paul, Chef de canton principal à Oran; M^{me} MARTINEZ José, Garde à Ougasse; M^{me} MAS, née FIGARI Henriette, Factrice aux écritures à Oran-Marine.

PUY-DE-DÔME. — BARRIER Philippe, Mécanicien de route à Clermont-Ferrand; BORE Eugène, Chef de gare à Parent-Coudes-Champeix; CAILLAUD François, Mécanicien de route à Montferand; FABRE Félix, Chef de train à Clermont-Ferrand; FAFOURNOUX François, Chef de canton à Nîmes, commune de Cournon et du Centre; FOURNIER Jules, Aiguilleur à Clermont-Ferrand; GAGNON François, Mécanicien de route à Clermont-Ferrand; GALLIARD François, Sous-Chef de brigade d'ouvriers à Clermont-Ferrand; GARDES Jean, Commis à Clermont-Ferrand; GOUTTEFANGEAS Jean, Homme d'équipe à Riom; JULIEN Alphonse, Sous-Chef de gare à Clermont-Ferrand; LAPORTE René, Sous-Chef de bureau à Clermont-Ferrand; LEGAY Antoine, Aide-Ouvrier à Clermont-Ferrand; LÉGAY Claude, Chef de canton à Ambert; MIOCHE Joseph, Chef de

EXQUIS DÉJEUNER

PHOSCAO

PUISSANT RECONSTITUANT

A. DARDANNE et FILS

Docteurs en Pharmacie

1, Rue François-Ier, PARIS (8^e)

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

ARQUEBUSE ELIXIR LIQUEUR
BON-SECOURS

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

Travaux Publics

Constructions Industrielles

A. POMMEROL et Fils

Saint-Fons (Rhône)

ENTREPRISE

CHARLES MILLIAT
GRENOBLE

Spécialités : Chemins de fer,
Ouvrages d'art, Fondations,
Air comprimé,
scierie hydraulique à Allevard

train à Clermont-Ferrand; PRADON Martin, Commis principal à Clermont-Ferrand; TRONCHE Pierre, Brigadier lampiste à Clermont-Ferrand; VITUREAU Jean, Visiteur aux ateliers à Clermont-Ferrand.

RHÔNE. — AVON Camille, Mécanicien de route à Grigny;

(A suivre)

DISTINCTIONS HONORIFIQUES DIVERSES

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

PALMES ACADÉMIQUES. — Ont été nommés *Officiers d'Académie* : MM. BENEDETTO André, Employé à Paris (6^e Division de l'Exploitation); GIRARD Paul, Employé principal à la Division des Magasins.

ORDRE DU NICHAN-IFTIKHAR. — A été nommé *Officier* : M. BLANC Joseph, Chef de bureau de gare (Bureau commun de Rome).

ORDRE DE LA COURONNE D'ITALIE. — Ont été nommés : *Grand Officier* : M. MUGNIOT Eugène, Directeur Général; *Commandeurs* : MM. JOURDAIN Albert, Sous-Directeur; REGNOUL Alfred, Sous-Directeur honoraire; *Officiers* : MM. HACHON, Ingénieur en chef adjoint du Service de la Voie; DARGÉOU, Chef adjoint de l'Exploitation; BERNARD, Chef adjoint des Services Financiers; *Chevaliers* : MM. GARNIER, Ingénieur attaché au Service Central du Matériel et de la Traction; CAMUS, Inspecteur aux Services Financiers; FRÉ-MONT, Inspecteur au Service Central de l'Exploitation.

ORDRE DE VASA. — Ont été nommés : *Officier* : M. LAFOND Paul, Inspecteur divisionnaire à Nice; *Chevaliers* : MM. BILON Ferdinand, Chef de gare principal à Nice; MAZIERES Charles, Sous-Chef de gare à Nice.



LES MEMORABLES VOYAGES DE BOGY ET TAMPON

UN RÊVE

ON IRAIT VITE EN PLUS VITE EN BUGATTI !

800 CHEVAUX
AU LIEU
D'UN ANE

OH ! LES PAUVRES !
LA CHALEUR LEJ A ENDORMIS

TOUS LES QUATRE

METTONS NOS PATINS A L'ANE... ON VA RIRE



EN AVANT !
ARCHE !

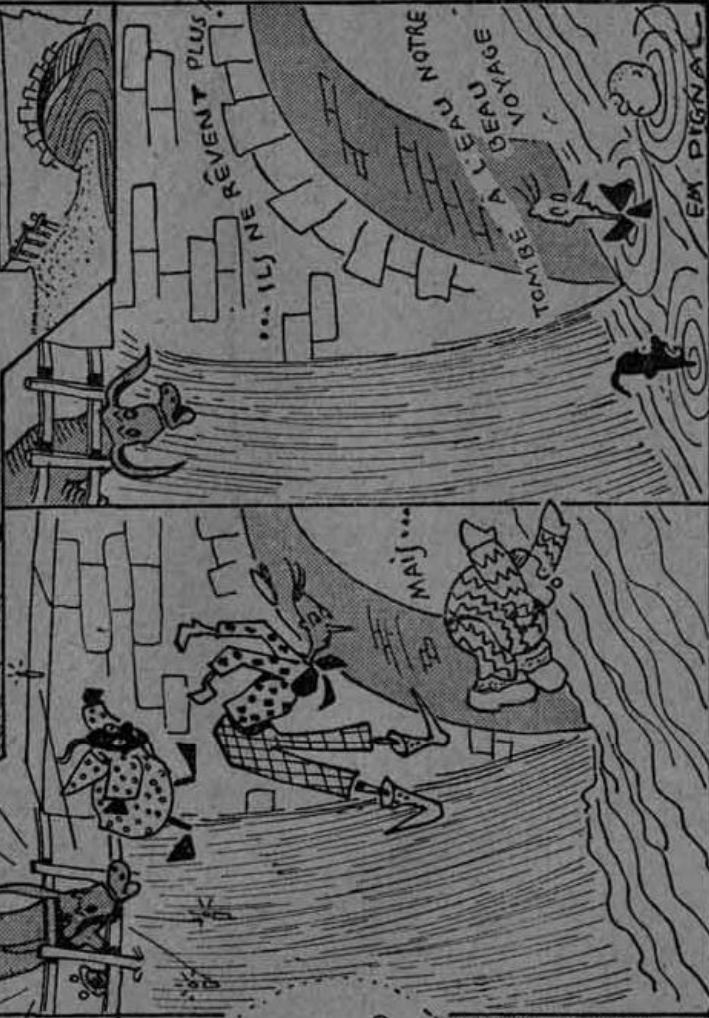


BON VOYAGE

BON Merveilleux !
ON ROULE COMME JUR DES BILLES



ENFIN... EN BUGATTI... ET AUX PREMIERES PLACES



... IL NE REVENT PLUS !
TOMBE A L'EAU NOTRE GEAU VOYAGE

CHOCOLAT LANVIN

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

Établissements J. DURTHALLER

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

Quenelles Mack

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

RÉCRÉATIONS (suite)

Des solutions exactes ont été adressées par :

M^{lle} BAUDOIN Andrée (fille d'agent), à Paris; MM. BÉNASSE René (fils d'agent), à Chalon-sur-Saône; BÉNEZET Jean (fils d'agent), à Sète; BOURGEOIS Paul, à Paray-le-Monial; M^{me} CECALDI Madeleine, à Paris; M. CLERMONT, à Villeneuve-Prévies; M^{lle} GÉRAL Simone (fille d'agent), à Menton; M. GIRAUD, à Saint-Etienne-Châteauneuf; M^{lle} GOUDARD Marie-Louise, à Chalon-sur-Saône; MM. KIZLIK Lucien, à Orléansville; MAUSSERVEY Emile, à Montbéliard; M^{mes} METAYER Playmonde, à Paris; MORAND (femme d'agent), à Chalon-sur-Saône; M^{lle} MOUCHET Alice (fille d'agent), à Mâcon; M. FONELLE Raymond (fils d'agent), à Dijon; M^{lle} PRENEZ Jeannette (fille d'agent), à Montgeron; M^{lle} RODIER Cécile, à Paris; M. ZBOROWSKI Alexandre, à Hyères.

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

Savon
pour la Barbe
inimitable
IBBS



MACHINES A COUDRE "UNIC"

Les plus pratiques
Garanties 10 ans

Magasin d'exposition et vente :

67, Boulevard Beaumarchais — PARIS (3^e)

Catalogue franco - Expéditions Provinces

Facilités — Conditions avantageuses aux AGENTS P. L. M.

(Suite des avancements en grade publiés page LVI.)

Genève-Cornavin, M. Bouvier Alexandre (Genève-Eaux-Vives).

Chef de manutention : à Bercy, M. Bernard Gaston; à Marseille-Saint-Charles, M. Amayenc Auguste (Marseille-Joliette-Arenc).

Chef de manœuvres : à Villeneuve-Saint-Georges-Triage, M. Chantraine Eugène. Chef-lampiste, à Valence, M. Morlier Pierre (Saincaize).

Chef-aiguilleur : à Bercy, M. Vialle Pierre; à Chusse, M. Budin Claude (Givors-Canal).

Receveur de 2^e classe aux billets : à Besançon-Viotte, M. Thubet Edmond. Commise de 2^e classe, à Moulins, Mme Vve Rouneau Francine (Vichy).

Commis de 2^e classe : à Bercy, M. Bailly Marceau; à Miramas, M. Isnard Marius (Nice-Ville); à Marseille-Joliette-Arenc, M. Fébrier Louis (Marseille - Saint-Charles).

Pierre CRETIN

SES PORCELAINES
SES CRISTAUX

29, Rue des Godrans - DIJON



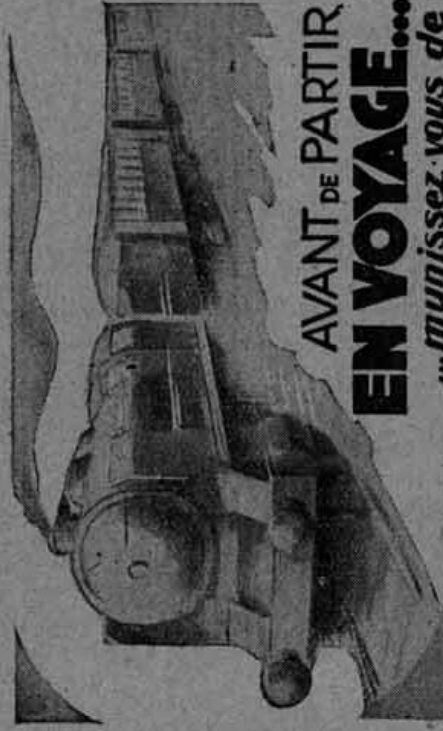
(Procédés Ch. Lorieux & C^{ie})

POUR PEINDRE TOUT SOI-MÊME

LORY-PEINTURE

Email à Séchage rapide
durable et de prix modéré

ÉTABLISSEMENTS L. C. H. PARIS



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

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

Stéréa

le meilleur des appareils photo-
graphiques stéréoscopiques
vendu : 440 fr.

VERASCOPE-GLYPHOSCOPE

Jules RICHARD

Usine et Bureaux :

Magasin de Vente :
25, rue Mélingue - Paris 7, rue Lafayette (Opéra)

Facteur-enregistreur : à Villeneuve-la-Guyard, M. Millot Maurice (Lézimmes); à Lamure-sur-Azergues, M. Alix Pierre (Chaufailles); à Saint-Yorre, M. Vitelliot Marcel (Thiers); à Frontignan, M. Marioge Jean (Montpellier); à Culoz, M. Poncet Joseph (Saint-Pierre-d'Albigny).

Chef de train : à Paris, MM. Blanc Léon, Boussaroque Auguste, Duval Gaston, Morvan Joseph; à Villeneuve-Saint-Georges-Triage, MM. Boyer Louis, Perreau Raoul, Puissechiet Antonin, Testier Paul; à Gray, M. Baudry Eugène; à Pontarlier, M. Bonnefoy Emile (Besançon); à Badan-Triage, M. Bastide Gustave; à Lyon-Guillotière, M. Brogat Benoit (Lyon-Perrache); à Mâcon, M. Morel Henri (Lyon-Vaise); à Moulins, MM. Jouannin Sébastien, Praloux Alexandre, Chérion Antonin; à Saint-Etienne-Châteauneuf, M. Freycenet Raymond; à Avignon, MM. Bertrand Charles, Mathieu Joseph, Bouchier Marius (Valence); au Teil, M. Chalon

Henri; à Nîmes, M. Perraudin Claude; à Veynes, M. Saltre Paul (Grenoble); à Bellegarde (Ain), MM. Coutier Joseph, Decroux Félicien (Ambérieu); à Bourg, M. Rochebude Albert; à Chambéry-Challes-les-Eaux, M. Valois Pierre; à Ambérieu, M. Vernet Aimé.

MATÉRIEL ET TRACTION

Service Central. — Contrôleur technique : M. Bert Antoine (Clermont).

MATÉRIEL

Services régionaux. — Garde-magasin : à Clermont, M. Florimond Paul (Paris-Bercy).

TRACTION

Services régionaux. — Mécanicien de route : à Laroche, MM. Boudard René, Marriault René, Delagneau Albert, Buisson Robert, Dethyre Louis, Lebel Pierre, Gauthier Albert (Montargis); à Dijon-Perrigny, MM. Guerrin Elie, Massut

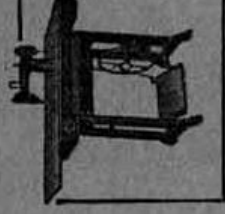
Vin Sup^r d'Algérie 12^o
l'hectolitre : 260 francs
en pièce 220 litres.

Fût, port, régie tout compris
2 échantillons 2 francs

Grandes Caves Mascara
(Algérie)



Homme. 165 fr
Enfant. 125 fr.
 Fait à partir de 220.^m Machines à coudre 625.^m
 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-Calvaire



“ NAUMANN ”
 La MACHINE A COUDRE de qualité
 Fondée en 1868 - 10 ans de garantie absolue
 Agents dans toute la France
 Siège social et Magasin d'exposition :
 60, Avenue de la République - PARIS (X^e)
 Demandez Catalogue illustré
 Remise importante au Personnel du P.L.M.

Louis ; à Ambérieu, M. *Garioud* Joseph ; à Chambéry, M. *Sablé* Joseph ; à Annemasse, M. *Donat-Bernard* Florent ; au Teil, M. *Alauzen* Fernand.

Elève-mécanicien ; à Paris, MM. *Leroy* Paul, *Ducrozet* Pierre, *Léger* René (Montargis) ; *Mercier* Alexandre (Villeneuve) ; à Dijon-Perrigny, MM. *Borot* Georges, *Mazoyer* Charles ; à Besançon, M. *Roset* Paul ; à Montbéliard, M. *Troncin* Jules ; aux Laumes, M. *Messelot* Paul ; à Nevers, MM. *Verchère* François, *Roy* Camille, *Lemoine* Joseph ; à Annemasse, MM. *Clot* Louis, *Lamouille* Paul, *Patutel* Fernand, *Deltry* Yvan, *Burin* François, *Mézin* Eugène (Grenoble) ; à Avignon, M. *Baunard* Raymond ; à Cavaillon, M. *Noyer* Haydn.

VOIE

Service Central. — Employé principal : M. *Fau* André.

Services régionaux. — Chef de section : à Bourg, M. *Cassel* François (Seyssel).
 Chef de district principal : à Montchanin, M. *Ducroz* François (Vénissieux) ; à Clermont-Ferrand, M. *Duchier* Adrien (Varennes-sur-Allier).
 Chef-dessinateur : à Chambéry, M. *Guithon* Paul (Clermont-Ferrand).

Chef de district de 1^{re} classe : à Epinac-les-Mines, M. *Courbet* Louis ; à Varennes-sur-Allier, M. *Garnet* Robert (Varzy).

Chef de groupe : à Avallon, M. *Tribble* Charles (Ales).

Employé : à Chalons-sur-Saône, M. *Richoux* Marcel ; à Grenoble, M. *Carlé* Albert.
 Surveillant principal de la Voie : à Cavailon, M. *Robert* Baptiste (Orange).

Chef de canton principal : à Orange, M. *Bouix* Marius (Mondragon) ; à Montpelher, M. *Briand* Gustave (Caveirac) ; à Villeneuve-la-Guyard, M. *Bailly* Albert (Moret-sur-Loing).

RÉSEAU ALGÉRIEN

EXPLOITATION

Services régionaux. — Chef de train : à Oran, M. *Dominiconi* Emile (Berrouaghia).
 Facteur-enregistreur : à Birtouta-Chebli, M. *Reichert* Francis (Médéa).

Par décision du Conseil d'Administration en date du 22 juin 1934, ont été nommés ou promus :

SERVICES FINANCIERS

Chef de division de 3^e classe : M. *Bory* Jean.

Sous-Chef de division de 2^e classe : M. *Martin* Marcel.

Chef de bureau de 1^{re} classe : MM. *Laugier* Paul, *Bonnet* Charles.

Chef de bureau de 2^e classe : M. *Salmon* Georges.

Employée principale : Mlle *Bougon* Jeanne.

EXPLOITATION

Service Central. — Inspecteur divisionnaire de 1^{re} classe : à Casablanca, M. *Cancel* Maurice (Paris).

Inspecteur divisionnaire de 2^e classe : M. *Cheynet* Pierre.

Chef de bureau principal de 2^e classe : M. *Lépeix* Louis.

Inspecteur de 1^{re} classe : M. *Urnex* Eugène.

Chef de bureau de 1^{re} classe : M. *Jacob* Maurice.

Inspecteur de 2^e classe : à Lyon, M. *Jambon*, Pierre (Marseille).

Sous-Inspecteur : à Marseille, M. *Germain* Clément.

Contrôleur du Service Central de l'Exploitation : MM. *Lacroze* Charles, *Landrïn* Robert, *Fontaine* Louis.

Contrôleur technique principal : à Dijon, M. *Bourbousson* François (Tarascon) ; à Marseille, M. *Roux* Joseph (Montpellier).

Chef de groupe : MM. *Boisson* Félix, *Hilaire* Louis, Mlle *Alban* Marie.

Contrôleur technique : à Marseille, M. *Rivier* Marcel.

Employé principal : MM. *Paris* Eugène, *Roche* Marie, *Bataille* Edouard, *Martin* Charles, *Joubert* Marcel, *Descloitre* André, *Chambon* Lucien, *Marc* Paul, *Wieille* Pierre.

Employé : MM. *Birée* Henri, *Delemne* Emile, *Hautducœur* Jean.

Employée : Mme *Verpeaux* Marthe.

Expéditionnaire : MM. *Hivard* Pierre, *Perraud* Jean, *Simon* Adrien, *Broisin* Marius.

Services régionaux. — Inspecteur divisionnaire de 1^{re} classe : à Nice, M. *Lafond* Paul.

Inspecteur divisionnaire de 2^e classe : à Paris (Service des Trains), M. *Bouillet* Jean (Clermont-Ferrand) ; à Lyon, M. *Aubert* Jean (Nevers).

Inspecteur de 1^{re} classe : à Nevers (Service des Trains), M. *Collot* Félix (Le Puy) ; à Dijon, M. *Péghaire* Henri (Pontarlier) ; à Clermont-Ferrand (Service des Trains), M. *Mourlat* Lucien (Valence-Centre).

Chef de bureau de 1^{re} classe : à Dijon-Centre, M. *Collard* Olivier (Nevers-Centre) ; à Lyon-Centre, M. *Marguiron* Marc.

Inspecteur de 2^e classe : à Pontarlier, M. *Daujot* Louis (Avignon) ; au Puy, M. *Arnal* Julien (Paris).

Chef de bureau de 2^e classe : à Nevers-Centre, M. *Deloison* Adrien (Valence-Centre).

Sous-Inspecteur : à Besançon, M. *Morel* Henri (Orange).

Sous-Chef de bureau de 1^{re} classe : à Valence-Centre, M. *Allais* Amédée.

Chef de gare de 2^e classe : à Gien, M. *Léger* Jules (Sommières) ; à Saint-Rambert-d'Albon, M. *Paviot* Eugène (Dunières).

Attaché (Chef de gare de 2^e classe) : à Orange, M. *Cros* André (La Tour-du-Pin).

Sous-Chef de bureau de 2^e classe : à Dijon-Centre, M. *Chabaud* Jules (Valence-Centre) ; à Chambéry-Centre, M. *Ecuwillon* Pierre.

Sous-Chef de gare principal : à Paris, M. *Montagnier* Louis ; à Chalons-sur-Saône, M. *Biboud* Joseph (Clermont-Ferrand) ; à Badan-Triage, M. *Lelu* Alfred (Terrenoire).

Contrôleur principal du Service Electrique : à Nîmes-Centre, M. *Chambaulteyron* Germain (Clermont-Ferrand).

Chef de gare de 3^e classe : à Pont-de-Dore, M. *Bernard* Jean (Saint-Yorre) ; à Dunières, M. *Aprato* Philippe (Pougues-les-Eaux) ; au Chambon-Feuillolles, M. *Boutix* Jean (Lorette) ; à Pertuis, M. *Gen-sollen* Auguste (Nîmes P.V.).

Contrôleur principal des trains : à Grenoble, M. *Imbert* Gabriel (Saint-Etienne-Châteaufort).

Chef de groupe : à Dijon-Centre, M. *Guillemin* Edmond ; à Lyon-Centre, M. *Bequevort* Raymond (Lyon-Guillottière) ;

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 ferroviaires.

“ MARSEILLE-PARIS ”

Maison Fondée en 1836

HABILLEMENT ET ÉQUIPEMENT
 pour Administrations

Hubert de Vautier & Fils

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

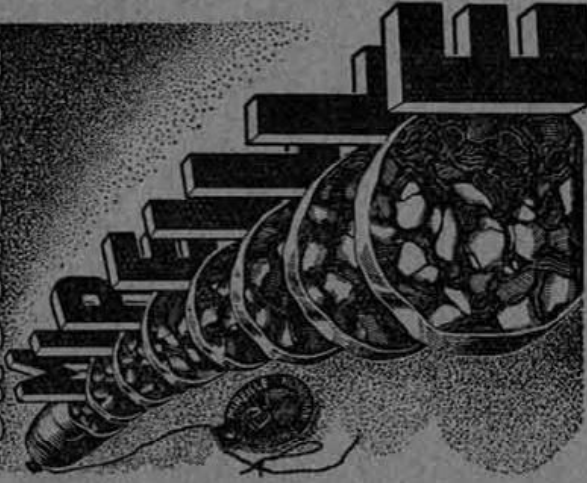
FER CHROMIQUE

Peinture de protection

SALÉON-BOYER

66, Chemin du Rouet
 MARSEILLE

SAUCISSON



à Clermont-Ferrand-Centre, MM. *Usseume Henri*, *Vernet Marcel*; à Valence-Centre, MM. *Clément François*, *Crétin Léon* (Dijon-Centre); à Chambéry-Centre, M. *Golette Albert*.

Rédacteur principal : à Saint-Etienne-Centre, M. *Paulet Joseph*.

Sous-Chef de gare de 1^{re} classe : à Paris, M. *Planchet Jean*; à Clermont-Ferrand, M. *Rech Emile* (Sète).

Chef de bureau de gare de 2^e classe : à Vallorbe, M. *Reichard Simon* (Bellegarde-Ain); à Lyon-Guillotière, M. *Delorme Antoine* (Firminy); M. *Lachaud Mathieu* (Saint-Chamond); à Vichy, M. *Gerlet Barthélémy* (Montbéliard).

Sous-Chef de gare de 2^e classe : à Lyon-Perrache, M. *Eglin Lucien* (Lyon-Vaise); à Chasse, M. *Truchot Gustave* (Corbeil-Essonne); à Roanne, M. *Besacier Antoine*; à Nîmes P.V., M. *Coutaud Léon* (Cavaillon).

Sous-Chef de gare de 2^e classe (Chef dispatcher) : à Saint-Etienne-Châteaucreux, M. *Chalet Jean*.

Chef de gare de 4^e classe : à La Ferté-Alais, M. *Bouchet Marv* (Pont-de-Dore); à Vigneux-Sur-Seine, M. *Maire Charles* (Vougeot); à Pouques-les-Eaux, M. *Truphémus Louis* (Moullins); à Regny, M. *Vacheron Antoine* (Le Coteau); à Saint-Yorre, M. *Bascoulergue Georges* (Saint-Hilaire-Saint-Nazaire); à Lorette, M. *Missonnier Jean* (Monistrol-d'Allier); à Apt, M. *Ferrand Jean* (Orange); à Bessèges, M. *Varaldi Félicien* (Cannes-

la-Bocca P.V.); à Saint-Pierre-d'Albigny, M. *Panier Victor* (Neuvy-sur-Loire).
Contrôleur des trains : à Clermont-Ferrand, M. *Noirat Joseph* (Laroche-Migennes).
Employé principal : à Paris-Centre, M. *Vignal André*; à Nevers-Centre, M. *Mallegue Ferdinand* (Clermont-Ferrand); à Dijon-Centre, MM. *Favin Georges*, *Aussel Amédée* (Paris); à Clermont-Ferrand-Centre, MM. *Viotier André*, *Bonnet Joseph*; à Valence-Centre, M. *Veillet Gabriel* (Dijon-Centre); à Marseille-Centre, MM. *Armagnac René* (Chambéry-Centre), *Mathieu Fernand*; à Chambéry-Centre, M. *Monnet Auguste*.
Contrôleur-adjoint du Service Electrique : à Valence-Centre, M. *Hugon Maurice* (Marseille).

Sous-Chef de bureau de gare : à Bercy, M. *Dubronod Léonard*; à Paris-Republic, M. *Juran Marie* (Bercy); à Lyon-Guillotière, M. *Barruel Félix*; à Firminy, M. *Bauzin André* (Saint-Etienne-Châteaucreux); à Marseille-Prado, M. *Beynet Casimir* (Marseille-Saint-Charles); à Grenoble, M. *Mille Marcel* (Miramas); à Bellegarde (Ain), M. *Lareal Charles*.

Sous-Chef de gare de 3^e classe : à Ville-neuve-Saint-Georges-Triage, M. *Lauthrey Georges* (Maisons-Alfort-Alfortville); à Badan-Triage, M. *Arnaud Albert* (Die).

Employé : à Dijon-Centre, MM. *Princet Maurice*, *Gabriel Henri* (Valence-Centre); à Clermont-Ferrand-Centre, M. *Masson Jacques*; à Saint-Etienne-Centre, M. *Berthois Baptiste*; à Chambéry-Centre, M. *Morel Louis*.

Facteur-Chef : à Cannat, M. *Mercuré Louis* (Saint-Yorre); à Saint-Raphaël-Valescure, M. *Ardisson Louis*; à Bourg, M. *Logellon Henry* (Culoz).

Commis principal : à Bercy, M. *Pélistier Lucien* (Villeneuve - Saint - Georges - Triage); à Melun, M. *Casimir Eugène* (Paris); à Bercy, M. *Beaumont Henri* (Villeneuve-Saint-Georges-Triage); à Marseille-Prado, M. *Ginard Emile*; à Sète, M. *Baissette Charles* (Montpellier).

Chef de gare de 5^e classe : à Neuvy-sur-Loire, M. *Ray François* (Villiers-Saint-Benoît); à Imphy, M. *Liborel Gabriel* (Billy-sur-Oisy); à Pouilly-en-Auxois, M. *Tournier Pierre* (Les Laumes-Alésia); à Vougeot, M. *Comte Armand* (Lons-le-Saunier); à Leyment, M. *Cinquin Antoine* (Belleroche-Belmont); à Monistrol-d'Allier, M. *Leydier Firmin* (Issoire-Saint-Nectaire); à Saint-Paul-le-Jeune, M. *Gironde Augustin* (Alès); à Pont-d'Ain, M. *Farrugia Noël* (Bellegarde-Ain).

Contrôleur-adjoint des trains : à Laroche-Migennes, M. *Gioanni Jean* (Nice-Ville).

FROMAGE EXQUIS

Fabriqué à
DOLE (Jura)



TOUJOURS APPÉTISSANT
TOUJOURS FRAIS
TOUJOURS BON

PRIMES DE LUXE
A TOUS CONSOMMATEURS

Sous-Chef de gare de 4^e classe : à Pont-dore, M. *Parant Louis* (Riom); à Givors, M. *Odin Max* (Fraisne-Urieux); à Rive-de-Gier, M. *Dubassy Etienne* (Montbrison); à Roanne, M. *Virgoulay Henri* (Arfeuilles-le-Breuil); à Livron, M. *Colombet Paul* (Portes-Triage); à Cavaillon, M. *Lequint François* (Sarrans-Montmirail); à Saint-Rambert-d'Albon, M. *Trieulet Henri* (Pierrelatte); à Modane, M. *Romand Paul* (Chambéry-Challes-les-Eaux).

Chef de manutention principal : à Chalon-sur-Saône, M. *Chaland François* (Mâcon).
Chef-aiguilleur principal : à Marseille-Saint-Charles, MM. *Figère Claudius* (l'Estaque), *Rogier Benjamin*.

Chef-lampiste principal : à Villeneuve-Saint - Georges - Triage, M. *Bargier Etienne* (Chambéry-Challes-les-Eaux).
Receveur de 1^{re} classe aux billets : à Paris, M. *Jennes Noël*.

Chef de gare de 6^e classe : à Saint-Alyre, M. *Talagrand Jean* (Pontmort); à Sarrans-Montmirail, M. *Chatrousse-Didier Marius* (L'Ardoise); à Venterol-Rousset, M. *Tallon Maurice* (Nyons).

Intérimaire de 2^e classe : à Gien, M. *Pruvost Raphaël* (Châtillon-sur-Loire); à Mouchard, M. *Bordot Georges* (Arc-Senans); à Mâcon, MM. *Coulet Léon* (Les Roches-de-Condrieu), *Barnier Charles* (Saint-Victor-Thizy); à Clermont-Ferrand, MM. *Langlade Régis* (Brioude), *Athénot Marcel* (Sail-sous-Couzan); à Alès, M. *Veitran Jules*; à Bellegarde (Ain), M. *Corbel Germain*

CONSTRUCTIONS MÉTALLIQUES

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

Fournisseurs des Grands Réseaux de Chemins de fer

Établissements **PARA - GRENOBLE (Isère)**

BOSSY & GENOUD

ENTREPRISE GÉNÉRALE

Fournisseurs de la Compagnie P. L. M.

44, Rue La Boétie, 44 — PARIS

Moteurs électriques

de toutes puissances

et de tous genres

pour tous courants

Tous fils et câbles,

transformateurs

gros et petit,

appareillage



TOUJOUR
 QUI CONCERNE
 LES APPLICATIONS
 INDUSTRIELLES
 DE L'ELECTRICITE

FORGES ET ATELIERS DE CONSTRUCTIONS
 ELECTRIQUES DE

JEUMONT

75, BOULEVARD HAUSSMANN, PARIS (8^e)

(Coligny) ; à Culoz, M. *Jacquier Simon* (Frontenex) ; à Chambéry-Challes-les-Eaux, M. *Poncet Paul*.

Commis de 1^{re} classe : à Villeneuve-Saint-Georges-Triage, M. *Sawvan Maurice* (Bercy) ; à Maisons-Alfort-Alfortville, M. *Peyrannet Julien* (Melun) ; à Chalonsur-Saône, M. *Chevaux Georges* ; à Lyon-Guillotière, M. *Piol Antoine* ; à Orange, M. *Portier Daniel* ; à Toulon, M. *Wattellet Auguste* ; à Nice-Saint-Roch, M. *Bigey Louis* (Nice-Ville) ; à Nice-Ville, M. *Lecoq Joseph*.

Attaché (commis de 1^{re} classe) : à Lyon-Perrache, M. *Jouffre Maurice*.

Chef de station : à Portes-Triage, M. *Bartheille Louis* (Apt).

Chef-classeur : à Dijon-Centre, M. *Bous-suges Emile* (Nîmes-Centre).

Expéditionnaire : à Chambéry-Centre, M. *Vianney-Liaud Alfred* (Grenoble).

Surveillant du Service Electrique : à Chalonsur-Saône, M. *Brosson Ernest* (Vichy) ; à Craponne-sur-Arzon, M. *Herbert Francis* (Laroche-Migennes) ; à Cavailon M. *Durand Marcel* (Valence-Centre) ; à Sisteron, M. *Jacquet Joseph* (Rives).

Chef de manœuvres : à Melun, M. *Humbert Jules*.

Chef-lampiste : à Chambéry-Challes-les-Eaux, M. *Piboulet Charles* (Lyon-Perrache).

Chef-aiguilleur : à Clermont-Ferrand, M. *Brunel Marius* ; à Avignon, M. *Canad Paul* ; à Marseille-Saint-Charles, M. *Carret Jules*.

Chef de manutention : à Bercy, M. *Bonelli Dominique* (Paris-Rome) ; à Nevers, M. *Bureau Claude* (Autun) ; à Chalonsur-Saône, M. *Daligand Guillaume* ; à Mâcon, M. *Renoud-Grappin Claudius* ; à Saint-Etienne-Châteaureux, M. *Savel Alphonse* ; à Marseille-Saint-Charles, MM. *Petit Delphin, Maurin Eugene* (Marseille-Prado) ; à Nîmes P.V., M. *Genre Jules*.

Receveur de 2^e classe aux billets : à Paris, M. *Molinier René* (Bercy) ; à Montgeron-Crosne, M. *Breault Georges* (Villeneuve-Saint-Georges) ; à Lyon-Perrache, M. *Cotte Adrien* (Villefranche-sur-Saône).

Commise de 2^e classe : à Dijon-Ville, Mme *Vve Gérardin Marguerite*.

Commis de 2^e classe : à Bercy, M. *Delbuire Raymond* (Paris) ; à Chalonsur-Saône, MM. *Bernardon Louis, Nageotte Marcel* ; à Lyon-Perrache, M. *Ranc Auguste* (Lyon-Guillotière) ; à Bourgoin, M. *Paire-Ficout Marius* (Badan-Triage) ; à Mâcon, M. *Joly Claudien* ; à Orange, M. *Berger Jean*.

Facteur-enregistreur : à Gilly, M. *Balson Armand* (Feschel-le-Châtel) ; à Longemaison, M. *Cousseron Roger* (Montbard) ;

TRAVAUX PUBLICS ET PARTICULIERS

ENTREPRISE OSSUDE

Chemins de fer — Canaux — Routes — Souterrains — Tunnels
 Métropolitain — Usines — Maisons ouvrières

Travaux exécutés pour la C^{ie} P. L. M.

— SECTION COMPLÉMENTAIRE DE GRANDE CEINTURE
 (Lot de Bry-sur-Marne)

— QUADRUPLEMENT DES VOIES PARIS-LYON
 (Lot de Villeneuve-la-Guyard)

BUREAUX : 11 bis, Rue d'Aguesseau, PARIS-8^e

Téléphone : ANJOU 07-21

PAPETERIES DE CLAIREFONTAINE

à ÉTIVAL-CLAIREFONTAINE (Vosges)

PAPERS A ECRIRE PAPIERS
 D'EDITIONS, PAPIERS REGISTRE, ETC.
 ENVELOPPES DE LETTRES
 PAPIERS FAÇONNES, REGISTRES,
 CAHIERS D'ECOLIER, ETC. —
 6 MACHINES 1=10 A 2=30 —

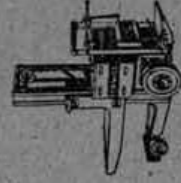
Maison à Paris
 3, rue Séguier
 Tél. : Danton 52-30

CHARIOTS ÉLECTRIQUES

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

TRACTEURS, TRANSPORTEURS
 ÉLÉVATEURS A GRANDE LEVÉE

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



à Arc-Senans, M. *Dole Georges* (Salins-les-Bains) ; à Saint-Victor-Thizy, M. *Naud Marcel* (Cluny) ; à Brioude, M. *Donadille Albin* (Frugières-le-Pin) ; à Saint-Yorre, M. *Durif Jean* (Lezoux) ; à Sail-sous-Couzan, M. *Merle Edmond* (Prades-Saint-Julien) ; à Gilly-sur-Loire, M. *Perrey Paul* (Saint-Agnan) ; à Riom, M. *Peronnet Antoine* (Saint-Germain-des-Fossés) ; à Arfeuilles-le-Breuil, M. *Eymery Louis* (Couzon-Loire) ; à Fraisse-Union, M. *Armand Marc* (Borne) ; à L'Ardoise, M. *Claret Marius* (Morières) ; à Nyons, M. *Marcellin Gaston* (Piolenc) ; à Rognac, M. *Bernard Louis* (La Ciotat) ; à Saint-Raphaël-Valescure, M. *Baume Gabriel* (Marseille-Blancarde) ; à Coligny M. *Balleydier Louis* (Ambérieu) ; à Montalieu-Vercieu, M. *Menjoz Joseph* (Belley) ; à Lavans-Saint-Lupicin, M. *Dimbert Gabriel* (Viry) ; à Evian-les-Bains, M. *Coradini Noël* (Bons-Saint-Didier).

Chef de train : à Paris, MM. *Duchard Antoine, Grand Eugène, Roux Louis* (Montereau) ; à Clamecy, M. *Moreau Prudent* ; à Gien, M. *Persouer Robert* ; à Nevers, MM. *Grandjean Antoine, Henri Albert* ; à Lyon-Guillotière, MM. *Duperron Claude* (Lyon-Vaise), *Durafour Jules* (Lyon-Brotteaux) ; à Mâcon, M. *Blanchard Pierre* ; à Moulins, MM.

Friedrich Joseph, **Sennepin** Jean ; à Thiers, **M. Jacquet** Claude ; à Saint-Etienne-Châteaureux, **MM. Joseph, Machabert** Antoine, **Roustain** Auguste ; à Avignon, **MM. Barache** Emile, **Bagnol** Paul, **Brunet** Charles ; au Teil, **MM. Plouthon** Henri, **Fialon** Calixte, **Autheville** Philippe (Saint-Rambert-d'Albon) ; à Avignon, **M. Rieu** Pierre ; à Cannes-la-Bocca P.V., **M. Teissiere** Alexandre ; à Marseille-Arenc, **M. Reynaud** Jules (Aubagne) ; à Alès, **MM. Mfrman** Placide (Lunel), **Rossi** Jude (Nîmes) ; à Nîmes, **M. Gauffrès** Emile ; à Sète, **MM. Troin** Edouard (Montpellier), **Cordier** Joseph (Nîmes) ; à Annecy, **M. Veyrat - Charvillon** Adolphe ; à Annemasse, **M. Périllat** François ; à Chambéry-Challes-les-Eaux, **M. Mailland** Francis.

MATÉRIEL ET TRACTION

Service Central. — Inspecteur de 2^e classe : **M. Even** Georges.
 Chef de bureau de 2^e classe : à Arles, **M. Prévost** Armand (Paris).
 Sous-Chef de bureau de 1^{re} classe : **M. Castang** Victor.
 Contrôleur technique principal : **MM. Jean** Raoul, **Barbarin** Camille ; à Villeneuve-Saint-Georges, **M. Chambon** Lucien (Lyon).
 Sous-Chef de bureau de 2^e classe : **MM. Ferrrier** Louis, **Juillet** Cyrille.
 Chef de groupe : **M. Queusseulo** Lucien.

Contrôleur technique adjoint : **M. Segond** Barthélémy ; à Lyon-Perrache, **M. Mazel** André (Dijon).
 Employé principal : **MM. Huet** André, **Foucard** Henri ; à Marseille, **M. Vouland** Fernand.
 Employé : **M. Jouffre** Louis ; à Dijon-Perrigny, **M. Grandmougin** Alphonse ; à Nevers, **M. Maréchal** Jean-Marie ; à Clermont, **M. Gouchon** Henri ; à Arles, **M. Mestre** Marius ; à Marseille, **MM. Aubert** François, **Boulet** Frédéric.
 Employée : **Mme Aujort** Germaine.

MATÉRIEL

Service Central. — Inspecteur de 1^{re} classe : **M. Robillon** Gabriel (Marseille).
 Contremaître-adjoint : à Maubeuge, **M. Blanchet** Jules (Oullins).

Services régionaux. — Chef divisionnaire d'atelier (1^{re} catégorie) : à Marseille, **M. Vabre** Denis (Saint-Etienne-Pont-de-l'Anc).
 Contremaître principal : à Villeneuve, **M. Bonin** Louis.
 Contremaître (1^{re} catégorie) : à Villeneuve, **M. Barlet** Jean.
 Contremaître-adjoint : à Arles, **M. Renouillard** Pierre (Oullins).
 Employé : à Nice, **M. Branchereau** Pierre.

TRACTION

Services régionaux. — Chef de bureau de 2^e classe : à Chambéry, **M. Fity** Léon (Paris).
 Sous-Chef de bureau de 1^{re} classe : à Paris, **M. Chevroton** Eugène.

Sous-Chef de bureau de 2^e classe : à Ambérieu, **M. Chemet** Georges (Chalon).
 Sous-Chef de dépôt de 2^e catégorie : à Alès, **M. Bessuges** Eugène.
 Chef de réserve : à Melun, **M. Cornillon** Louis (Lyon-Mouche) ; aux Laumes, **M. Perrin** François (Dôle) ; à Roanne, **M. Blanchonnet** Georges (Moulines) ; à Saint-Germain-des-Fossés, **M. Givaudan** André (Saint-Rambert-d'Albon).
 Contremaître-adjoint : à Ambérieu, **M. Thivoalle** Germain (Lyon-Mouche).

VOIE

Service Central. — Chef de bureau principal de 2^e classe : **M. Rebol** Marius.
 Inspecteur divisionnaire de 2^e classe : à Saulon, **M. Sutermeister** Arnauld ; à Paris, **M. Boillot** Jean.
 Chef d'études de 1^{re} classe : **M. Carpentier** Lucien.
 Inspecteur de 1^{re} classe : **M. Hamard** Lucien.
 Sous-Chef de bureau de 1^{re} classe : **M. Saujet** Georges.
 Employé principal : **M. Tarlet** Albert, **Balez** Jean.
Services régionaux. — Sous-Ingénieur chef de section : à Orange, **M. Gibert** Etienne.
 Chef de bureau principal de 2^e classe : à Paris, **M. Jardonnet** Louis ; à Lyon, **M. Piquet** Joseph.
 Chef d'études de 1^{re} classe : à Paris, **M. Bories** Pierre.

BUSIGNY (Nord)

Téléphone : 17 et 44

A. DEHÉ & CIE

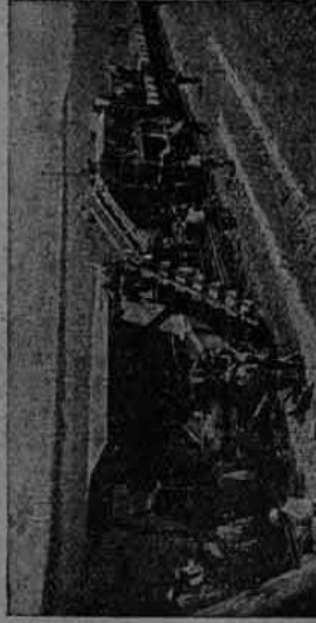
TRAVAUX PUBLICS ET PARTICULIERS

PARIS, 90, Boulevard de Magenta

Téléphone : Nord 68-87



SPÉCIALITÉ DE RÉFECTION MÉCANIQUE DES VOIES FERRÉES



Dégarnissage de voie — Machine à dégrainer, brevet "Scheuchzer"
 Train de chargement automatique des déblais, brevet "Dehté-Surzoni"

Pose de voie
 Application du brevet "Collet-Loiseau"

PLUS DE 700 KILOMÈTRES DE VOIES RÉFECTIONNÉES

HOTELS DU RESEAU

ARRÊTEZ-VOUS au BUFFET P. L. M.
Gare de **BESANÇON**
SPECIALITÉS RÉGIONALES
GEORGES FERRIER, Chef d'équipe, Concessionnaire

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

Sallins-Thermes (station de la femme et des enfants)
- Les Grands Hôtels et la Maison d'Enfants -
Prix spéciaux (séjours aux multiples), P.L.M. Centre p^r tourisme
Cuisine soignée - Pension depuis 25 fr. par jour

VICHY - HOTEL DE LA SEINE
Pour les Fonctionnaires de la C^{ie}
Pension complète de 32 à 45 fr. Tout confort

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.

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

ANNEMASSE (Haute-Savoie)
Hôtel de l'Europe - Terminé train Genève
Tout confort - Cuisine très soignée
Prix spéciaux à MM. les employés du P.L.M.

Chef de section principal : à Alès, M.
Coquard Jean.
Chef de section : à Montbéliard, M. *Miolle*
René (Dijon).

Chef de bureau de 2^e classe : à Marseilles,
M. *Mathieu Maurice.*

Chef de district principal : à Laroche-
Migennes, M. *Girard Louis.*

Chef de district de 1^{re} classe : à Cham-
pagne-sur-Seine, M. *Pautrat Georges* ;
à Vénissieux, M. *Pays Auguste* (Allègre).
Sous-Chef de bureau de 2^e classe : à
Clermont-Ferrand, M. *Labrosse Auguste*
(Lyon).

Dessinateur principal : à Clermont-Ferrand,
M. *Lefèvre Frédéric* (Nevers).

Chef de district de 2^e classe : aux Laumes-
Alésia, M. *Mourguas René.*

Chef de groupe : à Lyon, M. *Guillaud*
Pierre.

Dessinateur-projecteur de 1^{re} classe : à
Paris, MM. *Boussieux Emile, Cormillot*
Albert ; à Nevers, M. *Boule Louis*
(Cercy-la-Tour).

Dessinateur-projecteur de 2^e classe : à
Paris, M. *Passot Albert.*

Hôtel Bon-Nant (Le Fayot, 20 km de Chamontix)
Ouvert toute l'année - Tout confort
Prix spéciaux aux cheminots du PLM
En Septembre pension à partir de 28 fr.

Les Tignes (4 km Chamontix, Alt. 1080 m, Tél. 69 Chamontix)
HOTEL de la Mer de Glaces et de la Gare
Tout confort, prix spéciaux à MM. les Employés
du PLM de Juin à Septembre inclus (écrite)

Les Houches (à 6 km de Chamontix, alt. 1000 m)
HOTEL DES ROCHES (Payot, prop.)
Ouvert 1^{re} l'année. Prix spéciaux aux Emp. PLM
Tout confort - arrangement pour séjour (écrite)

GRENOBLE - NOUVEL HOTEL
A 50 mètres à gauche de la gare - Tél. 12-58
Diplômé du T. C. F. - Autocars pour excursions
Demandez prix forfaitaires "5 jours à Grenoble"

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

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

RESTAURANT VOLTAIRE
M. COLLY, prop^r - 16, Bd Voltaire, MARSEILLE
Cuisine de Ménage
Se recommande au Personnel de la C^{ie} P.L.M.

Employé principal : à Paris, M. *Racœur*
Stéphane ; à Lyon, M. *Bisbarre Joseph* ;
à Valence, M. *Curtelin Louis.*
Surveillant technique principal : à Paris,
M. *Housselle Alexandre.*

Employé : à Bourg, M. *Bouillanne Paul* ;
à Ambérieu, M. *Fieujan André.*

Surveillant principal du Service Electrique ;
à Montceau, M. *Heidmann Léon* ; à
Grenoble, M. *Cazalat Marceau.*

Surveillant principal de la Voie : à Veynes,
M. *Barruel-Bruissin Irénée* (Saint-Martin-
le-Vinoux) ; à Bourgoin, M. *Reynaud*
Marius (Grenoble) ; à Roanne, M.
Cheminal Georges.

Surveillant technique : à Paris, M. *Sénécaux*
Maurice.

Chef de canton principal : à Grenoble,
M. *Rochin Lucien* (Pont-de-Claix) ; à
Roanne, M. *Béraud Augustin* (Baude-
mont).

RÉSEAU ALGÉRIEN

SERVICES GÉNÉRAUX

Comptabilité Centrale. — Employé
principal : à Alger, M. *Baïls Félix.*

CANNES - HOTEL MIGNON
7, rue *Marcelin-Berthelot* (Par le Bd d'Italie)
Tout Confort
Chambres depuis 12 fr. - Prix spéciaux p^r 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

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

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

Nice PENSION LUCIEN Nice
Pension complète 30 fr. par jour (Toutes taxes
comprises) pour employés P.L.M. Garage gratuit

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

NICE - A 50 m de la mer - 2, Boulevard Carlone
Hôtel-Pension Carlone - Tout confort - Cuisine
soignée - Jardins - Tram 12 - Pension comp. 30 frs
10% remise aux Agents P.L.M. Arrangem. famille

Employé : à Alger, M. *Privat Albert.*
Contrôle Répartiteur. — Employé prin-
cipal : à Alger, M. *Gallea Charles.*

EXPLOITATION

Services régionaux. — Intérimaire de
2^e classe : à Duperré, M. *Gomez Cécilio*
(détaché aux chemins de fer du Maroc) ;
à Sidi-Bel-Abbès, M. *Vian Henri* (Orlé-
ansville).

Facteur-enregistreur : à Orléansville, M.
Schiano Paul (Boghar) ; à Magenta,
M. *Pellicer Cristoval* (Palissy).

MATÉRIEL ET TRACTON

Services régionaux. — Inspecteur de
1^{re} classe : à Alger, M. *Parasoli Eugène.*
Contremaître-adjoint : à Sidi-Bel-Abbès,
M. *Mercier François.*

VOIE

Services régionaux. — Chef de district
principal : à Tlemcen, M. *Pineda*
Jayme ; à Orléansville, M. *Crozat*
Georges.

Employé : à Orléansville, M. *Bonnet*
Charles.

A. FARÇAT
TRANSPORTS
Correspondant de la C^{ie} P.L.M.
13, Rue E.-Gueymard
— G R E N O B L E

BUFFET D'AVIGNON
— SA CUISINE — SA CAFE —
EX-CHEF DE CUISINE
M. **Silvestre AIME**
AU CHATEAU D'ARDENNE
NOUVEAU CONCESSIONNAIRE

Le meilleur accueil est réservé aux Agents et à leur famille

HUILLIER
Correspondant de la C^{ie} P.L.M.
Service quotidien :
Grenoble à Villard-de-Lans
Bureau à Villard-de-Lans - Tél. 24
Bureau à Grenoble ;
CAFÉ RAYNAL
Pl. de la Manutention - Tél. 5-78