

SEPTEMBRE 1934

NUMÉRO 35





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.

Distribution
gratuite au
Personnel de
la Compagnie



Vente au
Public dans
les princi-
pales gares



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

SOMMAIRE

Distinctions honorifiques.

Reconstruction du viaduc sur l'Ardèche, par M. Feyrabend, Ingénieur du 5^e Arrondissement de la Voie.
L'El Djézair.

Comment s'imprime votre Bulletin ?

REVUE DOCUMENTAIRE : Trafic du Réseau P.L.M. — Deux nouveaux décrets-lois. — Nos Chemins de fer et les grands travaux contre le chômage. — Développement de nos Services d'autorails. — L'amélioration de l'acheminement des transports de primeurs d'Algérie. — Une belle marche de train. — La production du raisin de table et les cures uvales. — L'Exposition agricole d'automne à Lyon. — Curiosités ferroviaires. — La promotion 1934 de nos Agents détachés à l'École des Travaux publics. — Je voudrais bien savoir...

Figures d'Agents. — Belles Familles P.L.M.

L'Hygiène, par M. le Docteur Jules Renault. — Lectures.

Lyautéy, par André Maurois.

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

POUR VOUS LECTRICES : La Table. — La Mode.

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

(La couverture de ce numéro a été réalisée avec la collaboration de l'Agence Keystone.)





Par décret en date du 24 juillet 1934, M. André LEBON, ancien Ministre, Président du Conseil d'Administration de notre Compagnie, a été élevé à la dignité de grand officier de l'Ordre national de la Légion d'honneur.

DISTINCTIONS HONORIFIQUES

Légion d'honneur

Par décrets des 10 et 13 juillet 1934, ont été nommés ou promus dans l'Ordre National de la Légion d'Honneur :

Officiers : M. Decourbe Paul, Chef de section principal à Bourgoin ; Japiot Marcel, Ingénieur en Chef Adjoint du Matériel et Traction. **Chevalliers :** MM. André Maurice, Inspecteur principal à Paris ; Degrange Joseph, Conducteur à Dijon ; Garnier Léon, Ingénieur attaché au Service Central du Matériel et Traction ; Krantz Georges, Employé principal au 3^e Arrondissement de la Voie à Dijon ; Lavie Pierre, Ingénieur Principal de la 2^e Circonscription du Matériel à Oullins ; Molliens Georges, Chef de bureau au Service du Personnel (Direction) ; Rogissart Séraphin, Chef Adjoint du Secrétariat du Matériel et Traction.

Citations à l'Ordre du Réseau

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



M. Vialor Antonin, Homme d'équipe à la gare d'Arvant.



Mme Becouze Marie, Gardé-barrières auxiliaire à Moulins.



M. Roux Jean-Baptiste, Facteur-enregistreur à la gare de Pontmort.

Le 28 mars 1934, alors que le train P.O.-Midi dans lequel il se trouvait venait de dérailler, a fait preuve d'initiative et de dévouement, en coopérant activement aux mesures de secours qui s'imposaient.

Le 11 juin 1934, s'est courageusement précipité au secours d'un désespéré qui tentait de se suicider au passage d'un train.

Le 15 juillet 1934, alors qu'un train allait franchir la gare, a fait preuve de sang-froid et de courage, en réussissant à sauver une voyageuse qui allait être écrasée, en tentant de traverser les voies.

Mentions pour actes méritoires

Sont en outre à mentionner pour leurs actes méritoires les Agents dont les noms suivent :
MM. Chaze Germain, Chef de canton de la 10^e brigade de la ligne de Miramas à l'Estaque ; Ghiglionda Honoré, Homme d'équipe de la gare

:

de Cannes ; Marmier Fernand, Gardé-signaux de la gare de Blaisy-Bas ; Maystre Marius, Cantonnier à Montpellier ; Quincieu Pierre, Chef

des Agents dont les noms suivent :
Exploitation. — MM. Beaugard Jean, Receveur aux billets à Paris ; Blanchard Gabriel, Facteur-mixte à Genolhac ; Bouché Georges, Facteur aux écritures à Pont-de-Bonvoisin ; Mime Chandaze Clarisse, Commise à Clermont-Ferrand ; MM. Charibonnaud Ernest, Chef de gare à La Cluse-Mijoux ; Desroches Claude, Sous-Facteur à Paris ; Ducloux Louis, Surveillant à Paris ; Fabre Antonin, Homme d'équipe à Paris ; Mme Fabre Charlotte, Receveuse aux billets à Avignon ; MM. Fournat Raoul, Surveillant des trains à Paris ; Gerbaud Jules, Homme d'équipe à Carpentras ; Gonnard Charles, Homme d'équipe à Lyon-Perrache ; Guillaume René, Facteur-enregistreur à Amplepuis ; Laurent Léopold, Homme d'équipe à Cavailhon ; Manon Emile, Brigadier de manutention à Avignon ; Marfella Vincent, Homme d'équipe à Paris ; Médaille Joseph, Homme d'équipe à Paris ; Melet Jean, Chef de gare à La Voute-sur-Loire ; Mussy

de station à Camp-Major ; Raynaud Louis, Facteur aux écritures à la gare de Cannes.

à Lyon-Guillotière ; Regnier Pétrus, Manœuvre à Grenoble ; Roux Eugène, Manœuvre à Avignon ; Tymen Yves, Visiteur à Villeneuve-voitures ; Veissel Fernand, Manœuvre à Veynes ; Verdier Georges, Manœuvre à Nevers.

Voie. — MM. Gaudin Eugène, Chef de district à Brioude ; Guillot Gabriel, Cantonnier à Montgeron-Crosnes ; Morisseau Georges, Cantonnier à Montigny-sur-Loing ; Rozotte Maurice, Garçon de bureau à Paris ; Vachez Claude, Sous-Chef de canton à Tarare ; Verilhac Paul, Journalier à Saint-Etienne-Châteaureux.

Algérie. — MM. Bernard Auguste, Homme d'équipe à Orléansville ; Cazilhac Emile, Facteur aux écritures à El-Affroun ; Deschanel Antonin, Brigadier de manœuvres à Maison-Carrée ; Perez José, Homme d'équipe à Bedeau ; Quissac Emile, Facteur-enregistreur à Bedeau ; Tacles Jacques, Facteur aux écritures à Bida.

Reconstruction du viaduc sur l'Ardèche

par M. Feyrabend, Ingénieur du 5^e Arrondissement
de la Voie

La ligne de Nîmes au Teil franchit l'Ardèche, entre les gares de Saint-Just-Saint-Marcel et de Pont-Saint-Esprit, sur un ouvrage métallique à 5 travées solidaires de 287 m d'ouverture totale, les 3 travées centrales ayant chacune 61 m de portée. Ce viaduc est l'un des plus grands du Réseau.

L'ancien ouvrage, à tablier inférieur, construit en 1881 lors de l'établissement de la ligne, était constitué (voir fig. 1) par deux grandes poutres en fer, à treillis, de 6,80 m de hauteur, réunies à leur partie inférieure par une ossature supportant les voies et à leur partie supérieure par un contreventement.

En prévision de l'augmentation de poids des machines appelées à circuler sur la ligne, celle-ci étant parcourue par de nombreux trains de marchandises lourdement chargés, un projet de renforcement de cet ouvrage fut établi, avant la guerre, par la Compagnie.

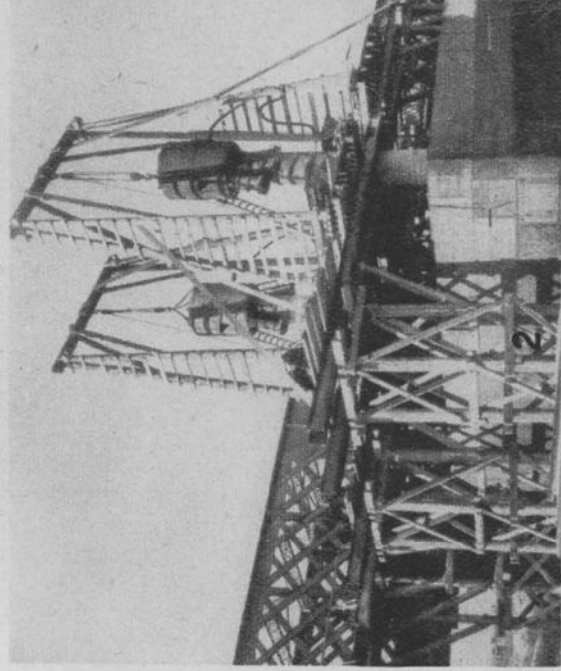
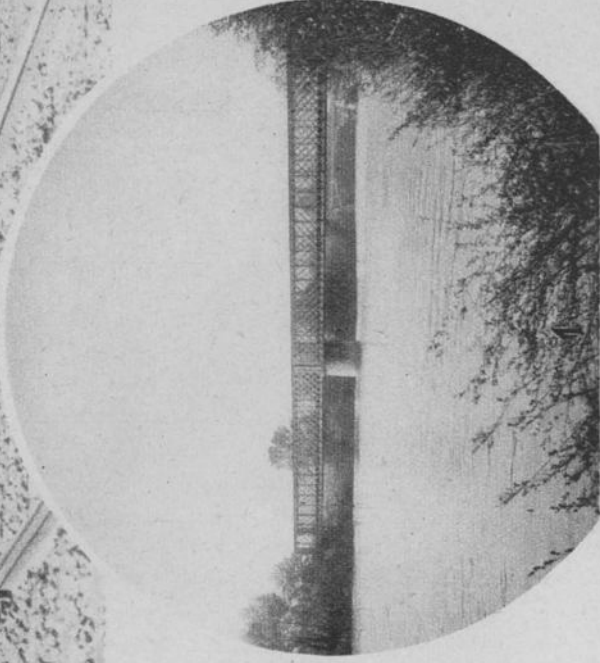
Ce projet comportait :

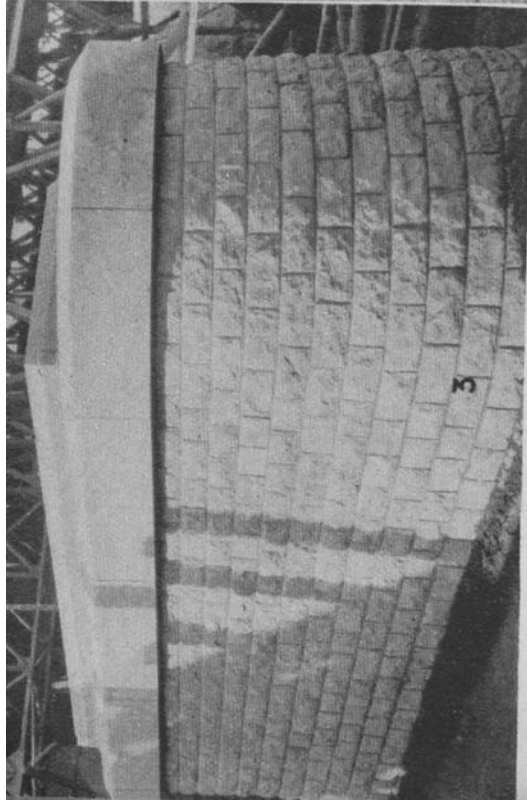
- le renforcement du contreventement supérieur et l'établissement d'un contreventement inférieur ;
- l'amélioration des attaches des voies sur les longrines ;
- le raidissement de barres de treillis et l'addition de montants verticaux au droit des montants actuels.

Les hostilités ont fait différer la réalisation de ce projet et une limitation de vitesse a dû être imposée à la traversée de l'ouvrage.

Le projet fut repris en 1929 ; mais à cette époque, l'application de nouvelles prescriptions réglementaires conduisait à compléter le projet primitif par le renforcement d'autres éléments de l'ouvrage. Un examen approfondi fit alors reconnaître que l'importance des dépenses du nouveau projet ne serait pas en rapport avec le résultat obtenu. Le renforcement fut donc abandonné et la reconstruction de l'ouvrage décidée.

L'étude de reconstruction fit ressortir que la solution la plus rationnelle consistait à dévier la ligne et à établir le nouveau viaduc parallèlement à l'ancien, à 15 m en





aval. Cette solution, en même temps qu'elle devait faciliter l'exécution du nouveau tablier, avait l'avantage de n'apporter aucune gêne à la circulation pendant la longue durée des travaux.

Les piles et culées du nouvel ouvrage ont été construites dans le prolongement de celles de l'ancien viaduc; leurs fondations ont été exécutées à l'air comprimé au moyen de caissons métalliques (voir fig. 2) descendus à des profondeurs variables suivant la nature du terrain, allant jusqu'à 12,10 m au-dessous de l'étiage. Ces travaux, troublés seulement par quelques crues de l'Ardèche, furent exécutés sans incidents notables.

Les maçonneries en élévation sont en béton de ciment avec parements en moellons régulièrement assisés (voir fig. 3). Les chaînes d'angle des culées, les couronnements des culées et des piles sont en pierre de taille.

Le nouvel ouvrage en acier, à tablier supérieur, est constitué (voir fig. 4 et 5) par 8 poutres en treillis entrecroisées entre elles et reliées à leur partie supérieure par une dalle en béton armé permettant la pose des voies sur ballast. Des passerelles mobiles de visite existent dans chaque travée et permettent la visite et l'entretien facile de l'ouvrage.

Le tirant d'air des ouvrages au-dessus de l'Ardèche ne pouvant être réduit, on a été conduit à modifier très sensiblement le profil en long de la ligne sur la voie déviée, celle-ci présentant sur le nouvel ouvrage une dénivellation de 3,50 m environ par rapport aux voies de l'ancien viaduc.

Le nouveau tablier fut construit sur la plateforme des voies déviées, côté Le Teil et mis en place sur les maçonneries par lançages successifs, le tablier étant muni à son extrémité d'un avant-bec (voir fig. 6).

Cette opération particulièrement importante et délicate n'a pas donné lieu à incidents.

La dalle en béton armé fut exécutée après mise en place définitive du tablier et recouverte d'une chape en asphalté.

Les travaux, commencés en septembre 1930, ont été terminés en décembre 1933.

La déviation et l'exhaussement des voies ont nécessité pour la nouvelle plateforme l'exécution de près de 100.000 m³ de terrassements.

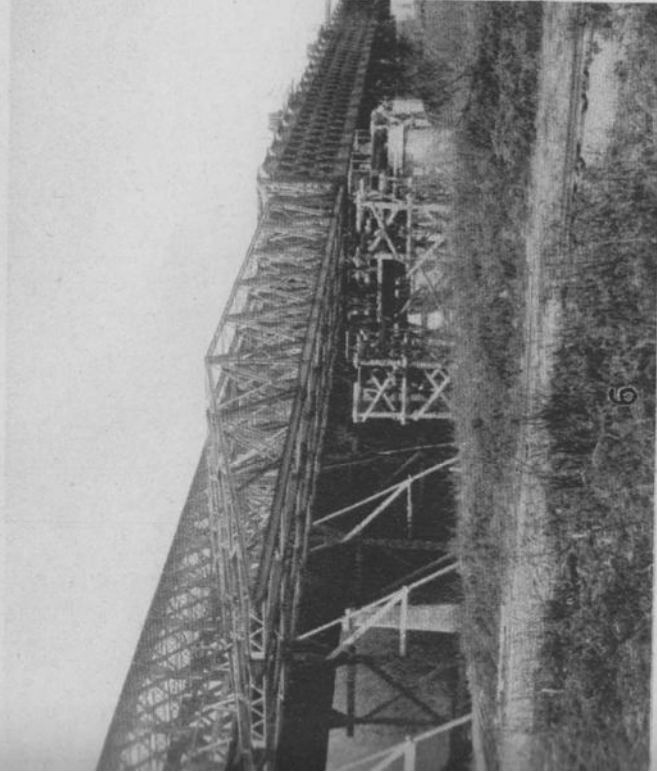
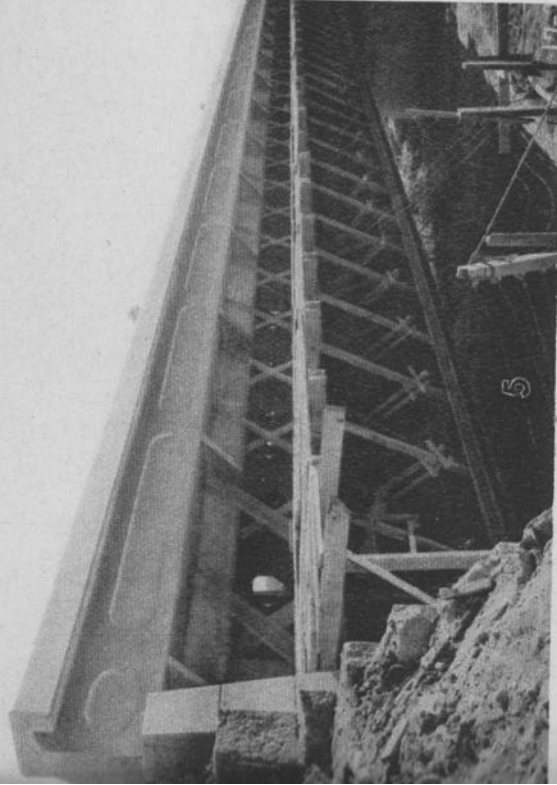
Le poids de la partie métallique seule est de plus de 2 000 t; sa peinture a nécessité l'emploi de plus de 5 t de peinture.

La dalle en béton armé comporte plus de 1 000 m³ de béton et 90 t de fers ronds.

Avant la mise en service, en décembre 1933, le nouvel ouvrage a été éprouvé sous le passage d'un train de machines (fig. de tête de cet article).

Les épreuves réglementaires ont eu lieu le 25 janvier dernier au moyen de deux trains lourdement chargés marchant côte à côte dans le même sens et remorqués chacun par deux locomotives 141.

Toutes ces épreuves ont donné des résultats satisfaisants.



(Photos A. Perret.)

L'EL DJEZAÏR

LE BULLETIN P.L.M. de juillet 1933 a signalé le très important événement que constituait, pour l'amélioration des relations avec l'Algérie via Marseille, l'inauguration au 15 juin 1933 du premier môle oblique de la Joliette. L'achèvement de la construction de ce premier môle a permis en effet de réaliser couramment le transbordement direct de nos trains aux paquebots et vice-versa, rendant possible l'organisation — si appréciée depuis — du service rapide Paris-Marseille-Alger créé par la Compagnie Générale Transatlantique, en liaison avec notre réseau.

Mais il est une innovation plus récente qu'il nous faut signaler encore, pour les avantages supplémentaires qu'elle confère depuis quelque temps à notre voie de Marseille: il s'agit de la mise en service de l'« El-Djezaïr », la nouvelle unité moderne de la Compagnie de Navigation Mixte.

Disons tout d'abord, avant d'en entreprendre la visite, que ce bateau permet d'effectuer la traversée Marseille-Alger en 21 h seulement et qu'il procure donc, par rapport au service rapide créé l'an dernier, un nouveau gain de 3 h, grâce aux vitesses élevées qu'il est en mesure de soutenir: on quitte Paris à 20 h 50 et, avec l'El Djezaïr, on est à Alger le surlendemain à 7 h: total 34 h.

Délai de construction.

Ce paquebot est l'œuvre des Forges et Chantiers de la Méditerranée à La Seyne, qui, en la circonstance, ont fait preuve d'une rapidité remarquable: un an jour pour jour, après la signature du contrat, l'El Djezaïr, complètement achevé, a pu entreprendre ses essais.

Pour un bâtiment de ce type, dans un chantier français, c'est la première fois que le délai est inférieur à celui demandé par les chantiers anglais, jusqu'ici reconnus seuls susceptibles d'assurer une construction parfaite et rapide en la matière.

Caractéristiques générales.

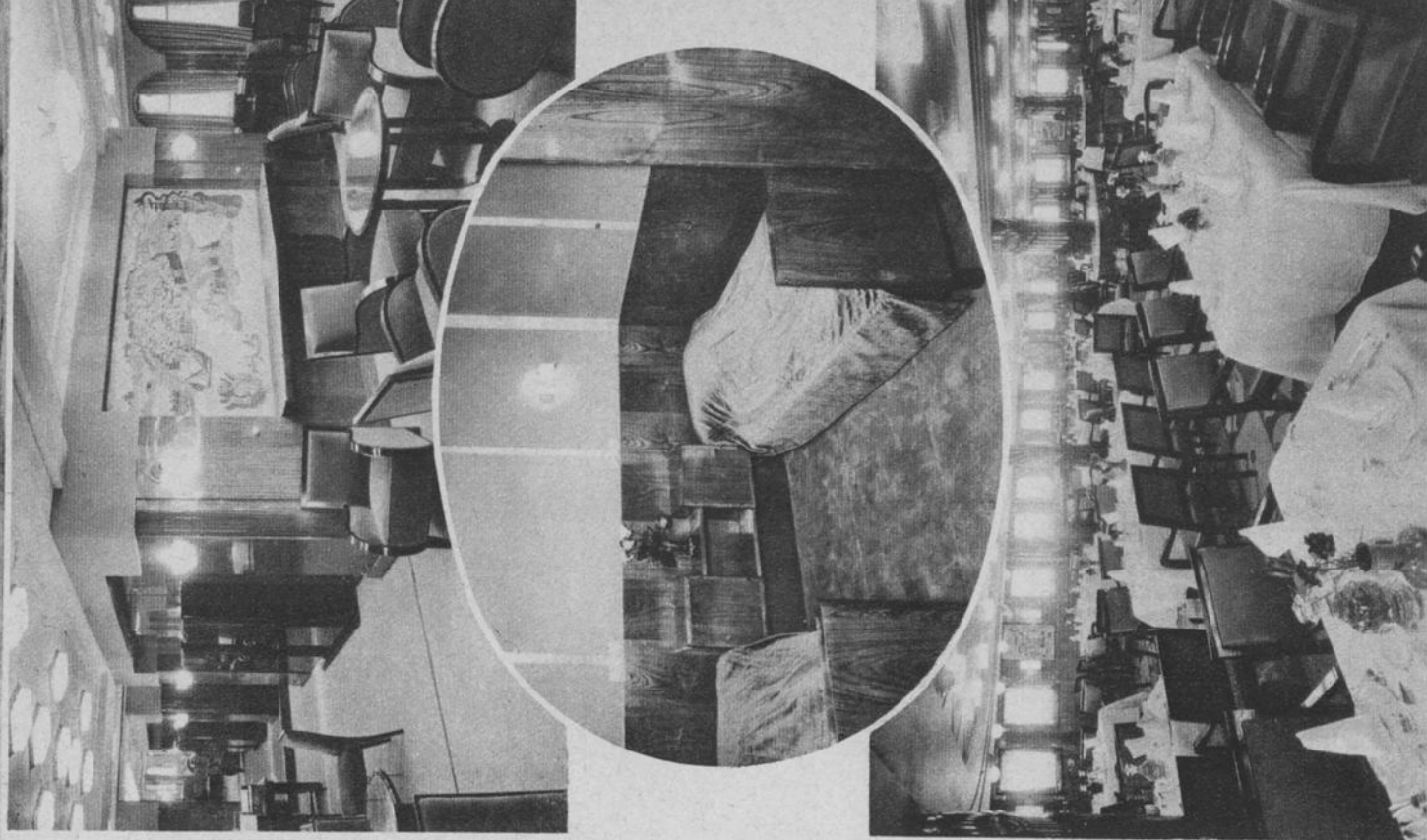
Les dimensions et caractéristiques générales de l'El Djezaïr sont les suivantes: longueur totale 123 m, largeur 16,40 m, jauge brute 5 800 t.

Sa silhouette est caractéristique: avant incliné avec étrave arrondie, arrière de croiseur, roufs superposés et en retrait, de forme ronde, cheminées de forme dite aérodynamique, le tout donnant l'impression — qui correspond à la réalité — de puissance et de vitesse, et permettant la marche rapide même par mauvais temps.

Vitesse et confort.

C'est effectivement la vitesse qui est une des principales qualités de l'El Djezaïr. Aux essais, dans des conditions de charge exceptionnellement rigoureuses, il a réalisé pendant 12 h une vitesse moyenne de 22 nœuds 3/4 (soit 42 km/h), ce qui le met largement en tête de tous les bateaux d'Algérie. La consommation de mazout, remarquablement basse, n'a été que de 310 g par cheval effectif, toutes machines auxiliaires comprises.

Les aménagements comprennent pour les 1^{res} classes: un grand bar-fumoir communiquant avec un vaste et luxueux salon, une salle à manger en forme de rotonde, un hall de décoration originale, 2 cabines de luxe avec



De haut en bas: Salon des 1^{res} classes, une cabine de luxe et salle à manger des 1^{res} classes.

salle de bains, des cabines dites « de priorité » comportant chacune un cabinet de toilette particulier, enfin des cabines de 1^{re} classe ordinaire. Celles-ci sont soit à 2 lits, soit (dans une forte proportion) à une seule place. Beaucoup de cabines peuvent communiquer deux à deux, tout comme sur nos voitures P.L.M. A5-c.5.

La 2^e classe dispose d'une très belle salle à manger, d'un bar-fumoir agréablement situé et donnant sur un pont très dégagé et abrité; les cabines sont à 2 et 4 places.

La 3^e classe, enfin, a été particulièrement soignée; la salle à manger est vaste et d'une décoration agréable et gaie; les cabines sont à 2, 4 et 6 places. Un pont-promenade spécial est réservé aux passagers de cette classe.

Au total, il y a des logements pour 383 passagers.

Avec ceux de pont, l'ensemble des passagers peut s'élever à 954 personnes, non compris bien entendu l'équipage (90 personnes dont 11 officiers).

Le personnel du bord est confortablement logé. Tous les officiers habitent le pont le plus élevé et sont ainsi utilement groupés. Ils disposent d'un « carré » très aéré et d'un pont-promenade particulier. Les officiers-mécaniciens ont un ascenseur rapide qui leur permet de gagner en quelques secondes le poste central de manœuvre de la machine.

Des machines modernes.

Visite édifiante, donnant une impression d'ordre et de netteté. Rien ne bouge à la vue, hormis les aiguilles des nombreux appareils de contrôle qui renseignent sur l'allure des machines. Deux turbines à engrenages développent les 15.000 ch nécessaires à la propulsion à toute vitesse. A part ces machines principales, toutes les auxiliaires, sans exception, sont électriques. D'où marche régulière, propreté, économie. Dans la chaufferie, dont l'aspect moderne surprend le profane, 4 chaudières à tubes d'eau, timbrées à 25 kg/cm² et à vapeur surchauffée, sont chauffées mécaniquement au mazout et alimentées automatiquement. Ces chaudières exigent de l'eau distillée, qu'un bouilleur perfectionné produit par traitement direct de l'eau de mer.

Des appareils perfectionnés.

Et quelle variété dans les appareils de contrôle et de sécurité: répétition électrique des niveaux des chaudières, indicateurs de jeu des turbines, indicateurs électriques de vitesse des turbines, indicateurs à distance de température ou de pression, circulation d'huile, etc... Un atelier très complet permet l'exécution à bord de tout l'entretien courant du bateau.

L'El Diezair présente aussi de nouveaux appareils de navigation et certains dispositifs de sécurité inédits: — embarcations de sauvetage surélevées, facilement mises à l'eau par leur simple gravité;

— compas ordinaire (c'est-à-dire la boussole) doublé par un compas gyroscopique, moins sujet à des variations occasionnelles et indiquant le nord exact;

— fathomètre, ou sondeur continu, qui donne, toutes les 2 secondes par un trait lumineux, l'indication exacte de la profondeur de l'eau sous la quille;

— radiogoniomètre, plus répandu et plus connu, permettant de connaître la direction exacte d'où provient une émission de télégraphie ou de téléphonie sans fil; — répéteur électrique du nombre de tours des machines (1).

Une sécurité accrue.
On voit, par cette énumération qui n'est d'ailleurs pas

complète, combien les moyens actuels de navigation sont perfectionnés.

A signaler encore, parmi les appareils de passerelle: la répétition électrique de la position du gouvernail (d'où contrôle précis des manœuvres); la mise en marche de la passerelle (et d'ailleurs de la machine aussi) par une simple pression sur un bouton; la commande du moteur électrique du gouvernail.

La sécurité du navire, en dehors de ce qui touche à ses manœuvres, est assurée par l'application très complète de toutes les dernières prescriptions. Beaucoup sont peu apparentes, comme, par exemple, la disposition des cloisons étanches, dont les portes sont automatiquement fermées de la passerelle même. A noter cependant, parce que l'application n'en est pas courante et qu'elle contribue à la propreté générale du bateau en même temps qu'à sa sécurité, l'installation d'une sorte de « tout à l'égout » recueillant toutes les eaux usées du bâtiment et les expulsant à l'air comprimé, ce qui évite les nombreuses ouvertures existant sous la flottaison d'autres paquebots.

Contre l'incendie, l'El Diezair a voulu tout prévoir et nous citerons notamment:

— l'établissement de nombreuses cloisons métalliques d'isolement, par exemple celles des coursives et celles entourant des « îlots de cabines » (s'opposant ainsi à une propagation rapide du feu);

— la confection en acier de tous les escaliers;

— l'utilisation exclusive de peintures et vernis combustibles dans tout le navire y compris les salons;

— l'application généralisée de peinture ignifuge;

— les dispositions très rationnelles et très sévères pour les canalisations électriques (c'est ainsi que, même dans les locaux décorés, les fils électriques ne courent pas sans ordre à l'intérieur des plafonds, mais qu'ils sont — au détriment peut-être de l'apparence décorative — rangés dans des rainures apparentes où le moindre court-circuit serait immédiatement aperçu);

— l'installation d'appareils spéciaux et très sensibles de détection de l'incendie dans les cales;

— dans chaque cabine, un petit appareil spécial faisant fonctionner la sonnerie d'appel en cas d'élévation anormale de température.

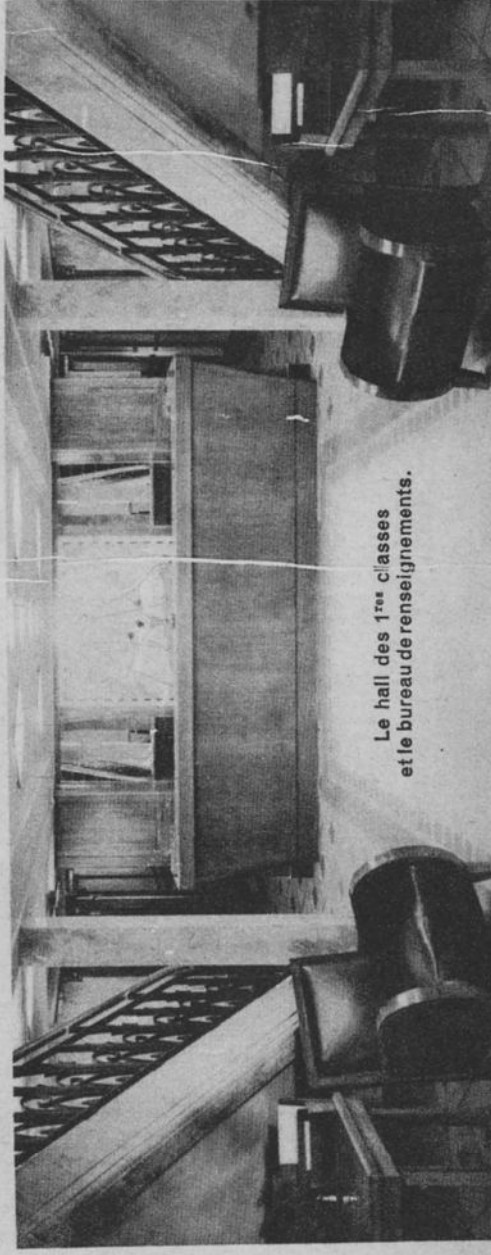
Avec son El Diezair, la Compagnie de Navigation Mixte vient de contribuer à améliorer les communications entre Marseille et Alger, répondant au désir qu'exprimait en juin 1932 la Commission des Transports Transméditerranéens Marseille-Alger, lorsqu'elle recommandait, entre autres mesures, la mise en service de paquebots rapides capables d'assurer les traversées en 20 h.

L'El Diezair est la première de ces unités. D'autres vont suivre bientôt.

La Compagnie Générale Transatlantique envisage, pour l'été 1935, la mise en service d'un nouveau paquebot de 141 m de long, capable d'assurer une vitesse de 23 nœuds et d'effectuer la traversée en 20 h.

C'est dire que le **Bulletin** aura l'occasion de revenir sur cette question qui intéresse au premier chef l'avenir du port de Marseille, lié intimement à celui de notre Réseau.

(1) A noter comme curiosité qu'une répétition automatique de cette indication est donnée dans le hall des premières classes, sous la forme plus sensible du déplacement, sur une carte décorative, d'un petit bateau miniature qui reproduit ainsi à chaque instant la position réelle du navire.



Le hall des 1^{re} classes et le bureau de renseignements.

Photos
M. Audry

Comment s'imprime votre Bulletin ?

COMMENT s'imprime le Bulletin ? Question que d'assez nombreux lecteurs nous ont déjà posée, plus particulièrement depuis que la présentation de leur magazine a été améliorée.

Afin de répondre à cette question, nous proposons aujourd'hui aux lecteurs une courte promenade dans le vaste monde de l'imprimerie, en les emmenant voir fabriquer leur publication.

La confection d'un numéro comporte, pour l'imprimerie, les opérations bien distinctes énumérées ci-après :

- 1^o tirage de la couverture,
- 2^o tirage des pages blanches,
- 3^o tirage des pages roses.

Pour éviter de prolonger de façon excessive notre promenade, nous laisserons de côté les tirages 1^o et 3^o pour ne voir se dérouler que l'opération 2^o (tirage des pages blanches) qui est certainement la plus curieuse, car elle s'effectue par le procédé de l'héliogravure rotative, grâce auquel on obtient des réalisations à la fois artistiques et économiques, dans le cas d'un fort tirage comme le nôtre.

QU'EST-CE QUE L'HÉLIOGRAVURE ?

L'héliogravure est un procédé d'impression complètement différent du procédé courant appelé typographie. Alors qu'en typographie, en effet, les textes et illustrations (clichés) sont gravés en relief (fig. 1), en héliogravure ces parties sont gravées en creux (fig. 2).

Dans l'impression typographique, l'encre vient se déposer, par l'intermédiaire d'un système de rouleaux gélatineux, en une légère pellicule, sur les « formes » placées sur les machines et qui présentent sur leur surface l'assemblage des textes (lettres de plomb) et des illustrations (clichés en zinc ou en cuivre, selon qu'il s'agit de dessins au trait ou de photographies).

Dans l'impression en héliogravure (ou creux), l'ensemble des documents à imprimer (textes, dessins ou

photographies) se trouve rassemblé en une seule et même gravure sur le même support : à savoir un gros cylindre de cuivre, qui lors de l'impression proprement dite présentera absolument lisses les points non gravés de sa surface tandis que les parties gravées, en creux plus ou moins profonds (noirs, gris foncés, gris moins foncés, gris clairs, etc...), se présenteront au papier, remplies d'encre.

On voit immédiatement les avantages qu'une héliogravure bien conduite peut procurer. Disons que le principal de ces avantages — et toutes les publications en usent, parfois même trop largement — réside dans la possibilité d'employer, pour les tirages, des papiers moins coûteux qu'en typographie, tout en obtenant de meilleures illustrations, grâce aux trames incomparablement plus fines que permet l'héliogravure (1).

LA COMPOSITION DES TEXTES ET LA REPRODUCTION DES AUTRES DOCUMENTS (dessins ou photographies)

Commençons maintenant notre visite de l'imprimerie au moment où nous supposons que vient de lui parvenir le « bon à graver » de l'ensemble des 32 pages blanches d'un numéro du Bulletin P.L.M.

Ce « bon à graver » a été établi sur une maquette dite de « mise en pages » préparée par la Rédaction du Bulletin, après que celle-ci a fait composer l'ensemble des textes du numéro (voir fig. 3 et 4) et fait reproduire, aux dimensions qu'elle a choisies, toutes les illustrations qui vont accompagner le texte. La Rédaction du Bulletin reçoit, en effet, des lecteurs ou des auteurs d'articles, des épreuves photographiques (sur papier) de tous

(1) Nos lecteurs n'ont, pour s'en convaincre, qu'à comparer une photographie quelconque d'un Bulletin P.L.M. antérieur à juillet 1933 avec une photographie d'un des derniers numéros. Sur la première, ils verront à l'œil nu la trame du cliché (petits points blancs); sur la seconde ils ne pourront pratiquement pas voir la trame.

Fig. 1 et 2. — Formes typographiques sur machine et, au-dessous, cylindre d'héliogravure pour l'impression en creux.

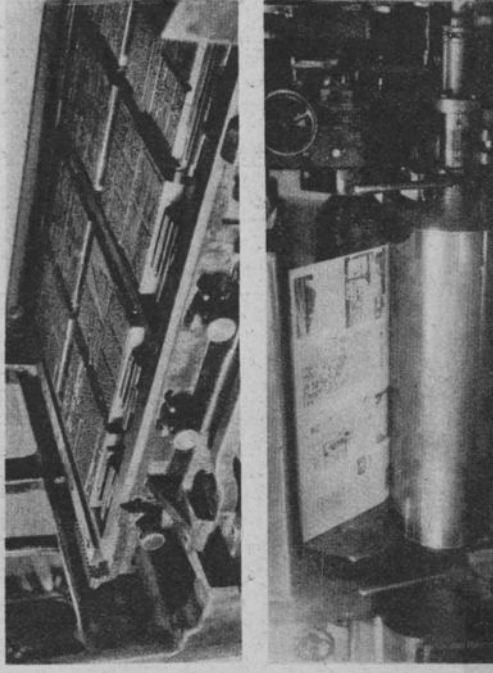
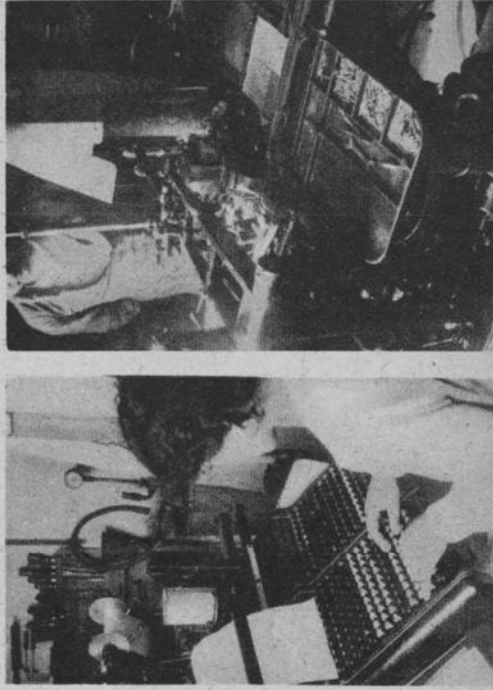


Fig. 3 et 4. — Le clavier (à gauche) et la fondeuse (à droite) de la machine monotype.



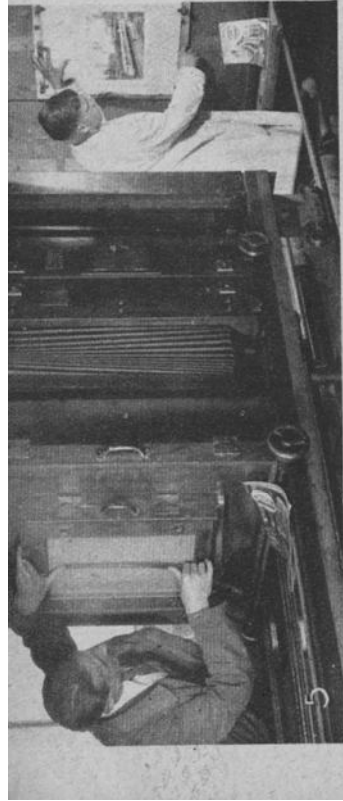


Fig. 5. — Tirage d'un agrandissement pour l'illustration; (6) L'atelier de retouche; (7) Montage des pages sur tables de lumière.

formats. Selon l'importance à donner aux différentes illustrations d'un article, elle fait procéder par l'imprimerie à des réductions ou à des agrandissements. L'atelier de photographie de l'imprimerie (fig. 5) réalise des négatifs, qui sont minutieusement retouchés (fig. 6), puis « montés » ensemble, sans les textes, sur la page où ils doivent figurer. De ce montage de négatifs, on tire alors un positif qui, après une dernière retouche, est prêt à être assemblé au texte, pour former la page complète, telle qu'elle se présentera finalement dans le Bulletin.

CONSTITUTION DES PAGES A GRAVER

Les textes devant venir également en héliogravure, on en tire une épreuve par les moyens ordinaires de typographie, mais, au lieu d'imprimer cette épreuve sur papier, on l'imprime sur une cellophane transparente en utilisant une encre très compacte (cette cellophane imprimée servira de pellicule photographique pour les textes).

Les positifs des images de la page et les cellophanes reproduisant les textes sont alors assemblés et, pour permettre la suite des opérations, les différentes pages sont fixées les unes à côté des autres sur deux grandes dalles de verre, où elles sont groupées dans un ordre tel qu'au brochage elles se retrouvent toutes à leur rang.

Pour permettre un montage parfait des textes et des illustrations, ces grandes dalles de verre sont puissamment éclairées par en-dessous (fig. 7). On les appelle pour cette raison « tables de lumière ». C'est sur ces tables, une fois tous les montages terminés, que la Rédaction vient jeter un dernier coup d'œil sur l'ensemble du numéro, procéder aux ultimes vérifications et juger de la fidélité exécution des détails de présentation. Passé ce stade, il ne sera plus possible de rectifier la moindre « coquille »... car les cylindres de cuivre auront été gravés.

Nous allons maintenant assister à cette gravure.

PRÉPARATION DES CYLINDRES

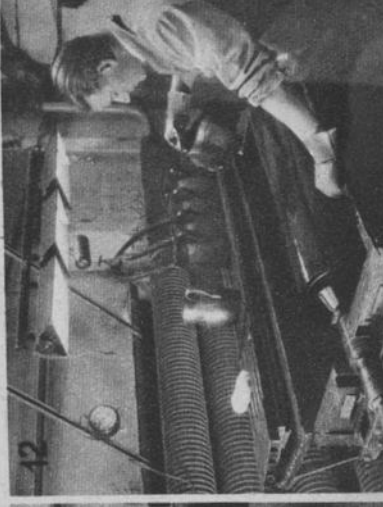
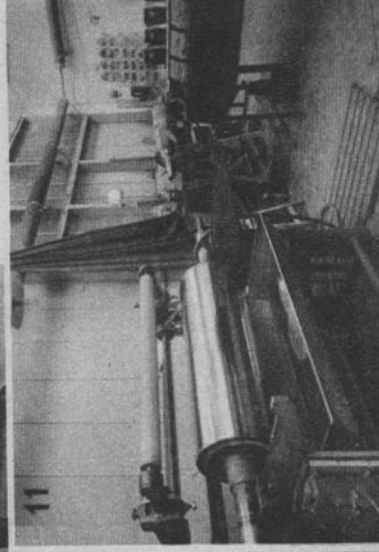
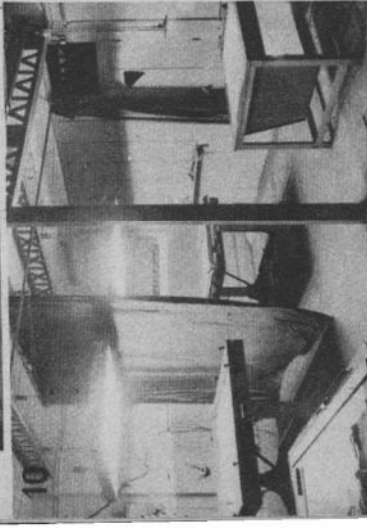
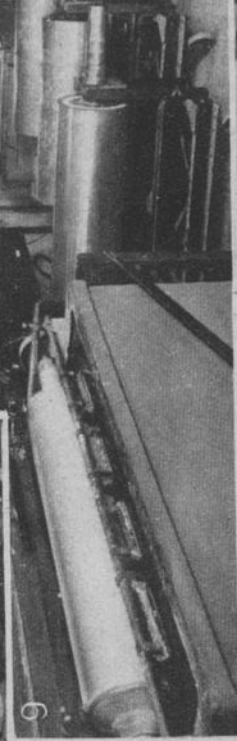
Les cylindres de cuivre où les images et les textes sont gravés en creux (fig. 2) servent indéfiniment. Ainsi lorsqu'un tirage est terminé, le cylindre est effacé au diamant sur un tour (fig. 8). La gravure disparaît et le cylindre est prêt à resservir. Mais, on conçoit qu'après plusieurs gravures successives, le cylindre ait diminué de diamètre. Il faut alors rétablir le diamètre primitif, c'est-à-dire redonner au cylindre sa couche normale de cuivre. Pour cela, on le « recharge » galvaniquement en faisant tourner dans un bain électrolytique (fig. 9) qui le regarnira d'une couche de cuivre pur bien homogène, sans aucun défaut. Le cylindre sera ensuite passé à la polisseuse afin de pouvoir fournir un travail parfait.

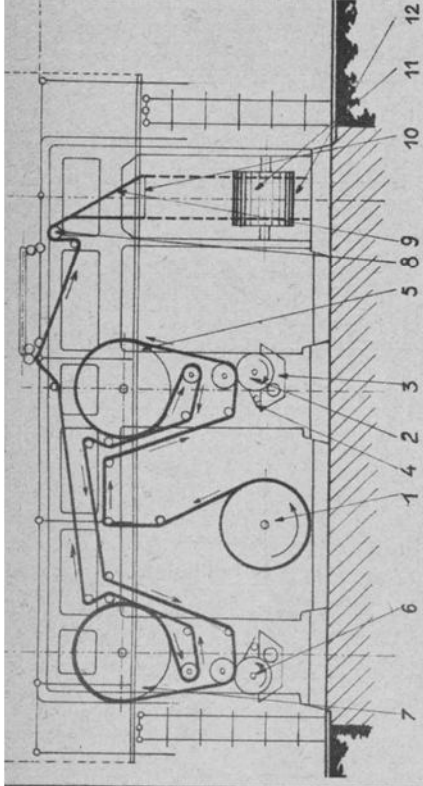
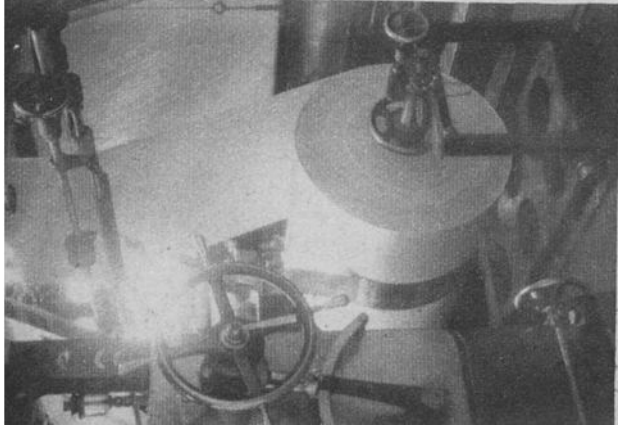
APPLICATION ET DÉVELOPPEMENT DES PAGES SUR LES CYLINDRES

Dès que le dernier coup d'œil a été donné sur les « tables de lumière » et que toute la présentation du numéro a été ainsi approuvée, l'imprimerie s'attaque à l'opération délicate de la gravure des cylindres, car il y a deux cylindres : un pour l'impression du recto du papier, et un pour celle du verso.

La première opération consiste dans l'emploi du papier-pigment, papier ainsi nommé parce qu'il porte une gélatine sensible qui recevra l'insolation (fig. 10) de la trame et des pages telles qu'elles ont été « montées » sur les tables de lumière.

Fig. 8. — La gravure est effacée par le tour au diamant; (9) Le bain électrolytique; (10) L'insolation du papier-pigment; (11) Machine à appliquer le papier-pigment sur le cylindre; (12) Gravure d'un cylindre.





Le papier se déroule de la bobine (1), passe sur le cylindre (2) pour recevoir la gravure du recto (la partie inférieure du cylindre 2 tourne dans un bac à encre (3) et la « raclette » (4) retient toute l'encre déposée ailleurs que dans les creux.)

Le papier imprimé au recto passe ensuite pour séchage dans la soufflerie (5), est ramené vers le cylindre du verso (6) pour en recevoir la gravure, passe de nouveau dans une soufflerie (7), arrive à la plieuse où il rencontre le couteau-roulette (8) ; les exemplaires sont pliés automatiquement (9) (10) et (11) avant d'être expulsés automatique-ment (12) à raison de 5 000 en moyenne par heure.

Fig. 13, 14 et 15. — Fonctionnement de la rotative.

La seconde opération consiste à appliquer le pigment, une fois insolé, sur le cylindre de cuivre (fig. 11), à la manière d'une décalcomanie. Après cette application, on fait tourner le cylindre dans un bain d'eau chaude, le support de papier tombe et la gélatine seule reste adhérente au cylindre. Dans le bain chaud, les pages qui ont été insolées sur cette gélatine se développent tout comme sur une épreuve photographique.

GRAVURE

Après séchage de la gélatine, on couvre les parties du cylindre ne comportant ni images ni textes, avec du bitume de Judée afin de protéger ces parties contre les attaques de l'acide. Puis, on procède à la gravure au moyen du perchlorure de fer, versé sur le cylindre à différentes densités (fig. 12). Cet acide attaque plus ou moins le cuivre : profondément aux parties où la gélatine est légère (grands noirs) et pas du tout aux endroits où cette gélatine est épaisse (blancs purs).

La gravure est une des parties les plus délicates de ce procédé ; elle demande un certain tour de main qui ne peut s'acquérir qu'à la longue, car les intempéries, l'atmosphère, l'hygrométrie ont une très grande influence sur tout ce qui est à base gélatineuse, d'où nécessité de tenir très attentivement compte de ces facteurs.

IMPRESSION DITE « ROTOGRAVURE » (héliogravure rotative)

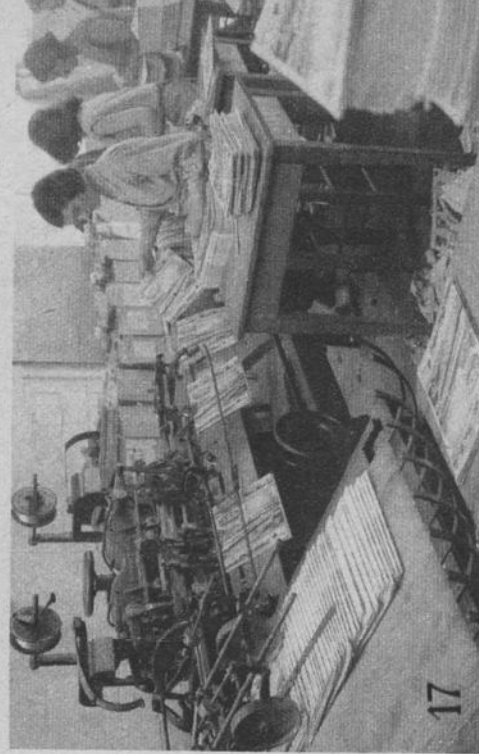
Nous venons ainsi de voir graver les cylindres. Assis-tons maintenant à leur mise en place sur la machine rotative qui, dès lors, va « sortir », à la cadence d'environ 5 000 à l'heure, des exemplaires complets des pages blanches imprimées et pliées.

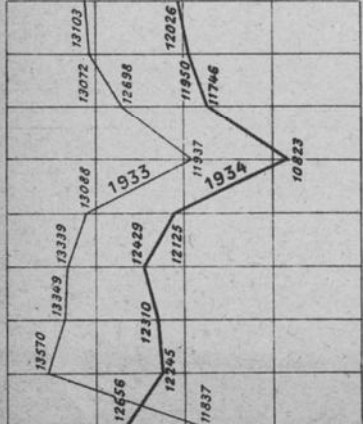
Nous pouvons voir en détails (fig. 13, 14 et 15) le traitement que subit dans la machine le papier en bobine qui alimente celle-ci et admirer la précision et la rapidité de cette rotative, merveille de mécanique, qui sans une défaillance va imprimer les 136 km de papier en bobine, que représentent les pages blanches d'un numéro d'ampleur normale.

BROCHAGE, FAÇONNAGE ET LIVRAISON

Un tour au brochage maintenant et notre visite sera terminée. L'assemblage de la couverture, du cahier blanc et du cahier rose, afin de constituer l'exemplaire complet, représente une manutention globale de 15 tonnes de papier, qui se répétera d'ailleurs à plusieurs reprises et chaque fois goutte à goutte, si l'on peut dire, puisque les exemplaires sont traités un par un, pour être vérifiés et pliés par le milieu (fig. 16), cousus au fil métallique (fig. 17), rognés au massicot (fig. 18) et finalement comptés, emballés.

C'est alors que le **Bulletin** quitte le domaine de l'imprimerie pour aborder le vôtre, chers lecteurs. Comment ne réserveriez-vous pas le meilleur accueil à ce petit bout de papier qui a mis tant de soin à se faire beau pour vous ?





3-Sam, 24° 25° 26° 27° 28° 29° 30° 31°

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 4 juin au 5 août 1934 (fig. 1) et la moyenne journalière des parcours du matériel locomoteur durant chaque décade de juin et de juillet 1934 (fig. 2).

Les minima observés au cours des périodes correspondantes de 1930 avaient été de 15 173 wagons chargés (28^e semaine) et de 456 281 km (2^e décade de juin). Ces minima sont supérieurs de 4 350 wagons et de 65 002 km aux minima actuellement enregistrés.

DEUX NOUVEAUX DÉCRETS-LOIS

Après les loi et décrets signalés successivement dans nos numéros de novembre 1933, mars et juillet dernier — et qui, nous le rappelons, tendent à réorganiser et coordonner les transports en France —, il convient d'enregistrer ici deux nouveaux textes qui complètent l'ensemble des mesures déjà appliquées.

Il s'agit des deux décrets-lois du 30 juin dernier que nous analysons ci-dessous très sommairement :

Le premier simplifie la procédure relative aux infractions à la police des chemins de fer. Pour la répression de la fraude des voyageurs dans les trains, on va disposer d'une formule plus souple que celle qui consistait à engager des poursuites judiciaires. Le décret laisse en effet aux contrevenants la possibilité de se libérer de toute poursuite en versant immédiatement une indemnité forfaitaire entre les mains de l'agent verbalisateur, spécialement pourvu à cet effet d'un carnet de quittances à souche. Cette nouvelle procédure doit avoir pour effet d'augmenter les recettes, en même temps qu'elle réduira les dépenses dans les services chargés d'instruire les poursuites.

Le second décret-loi est relatif à la circulation des véhicules sur la voie publique. Il a pour objet « de ménager les intérêts bien compris de la construction et des transports automobiles en mettant fin à une course perpétuelle vers des véhicules toujours plus lourds et plus encombrants » et il tend ainsi « à réduire les charges que fait peser sur le budget de l'Etat l'entretien des voies de communications terrestres ».

NOS CHEMINS DE FER ET LES GRANDS TRAVAUX CONTRE LE CHOMAGE

Quelle est la portée, en ce qui nous concerne, de la loi du 7 juillet 1934, autorisant la participation de l'Etat et des grands

Réseaux de Chemins de fer d'intérêt général à l'exécution de grands travaux contre le chômage ?

Ces grands travaux devaient faire l'objet d'un programme d'ensemble, en vertu du décret du 15 mai 1934, qui a modifié les conditions de placement des capitaux des Caisses d'Assurances Sociales, en vue d'affecter une partie importante de ces capitaux à un fonds commun de lutte contre le chômage, de 1934 à 1940.

Aux termes du décret précité, les travaux retenus doivent avoir un caractère d'intérêt général certain, être exécutés dans des régions où la densité du chômage se trouve élevée et être « rentables » dans toute la mesure du possible ; ils doivent enfin pouvoir être entrepris dans des délais très brefs.

Pour contribuer utilement à cette œuvre, nos grands Réseaux, représentant un certain nombre de leurs projets, pour la plupart déjà étudiés, ont présenté au Ministre, au début de juillet dernier, un programme de 2 milliards 725 millions de francs de travaux à exécuter de 1934 à 1940 inclusivement. C'est l'ensemble de ce programme qu'est venue approuver la loi du 7 juillet.

Le programme comporte quatre sortes de travaux :

- a) suppression de passages à niveau (100 millions) ;
 - b) électrification de certaines lignes (1300 millions) ;
 - c) amélioration des gares de Paris et des grands centres ferroviaires et exécution de quadruplements (635 millions) ;
 - d) modernisation de la signalisation (790 millions).
- Ajoutons qu'en ce qui concerne notre Réseau P.L.M., les travaux doivent comprendre :
- des suppressions de passages à niveau ;
 - le quadruplement de la grande ligne entre Villeneuve-la-Guyard et Sens, entre Les Laumes-Alésia et Blaisy-Bas ; enfin entre Dijon-Ville et Dijon-Perriquet ;
 - l'agrandissement des gares de Dijon-Ville et de Marseille-Saint-Charles ;
 - l'électrification entre Culoz et Chambéry ;
 - la transformation de la signalisation et l'installation du block automatique.

DÉVELOPPEMENT DE NOS SERVICES D'AUTORAILS

Nos couplages Bugatti. — Notre numéro de juillet dernier annonçait la mise en service du premier couplage Bugatti sur le parcours Paris-Vichy-Clermont. Cette nouvelle relation saisonnière rapide qui comporte, sauf les dimanches et jours de fête, un aller et retour journalier entre Clermont et Paris (838,400 km) a commencé à fonctionner le 9 juillet et a été assurée très régulièrement depuis cette date, grâce à la livraison du deuxième couplage, mis à notre disposition dès les premiers jours de juillet.

L'horaire, basé sur une vitesse normale qui atteint ou dépasse 100 km/h sur la presque totalité du parcours, est tenu avec une ponctualité remarquable. D'autre part, grâce à l'autorisation qui a été accordée par l'Administration supérieure de relever, en faveur de ces engins, les vitesses maxima de pleine voie, les retards, lorsqu'il s'en produit exceptionnellement, sont facilement rattrapés, la vitesse pouvant atteindre alors la maximum autorisé : 140 km/h. C'est ainsi que, le

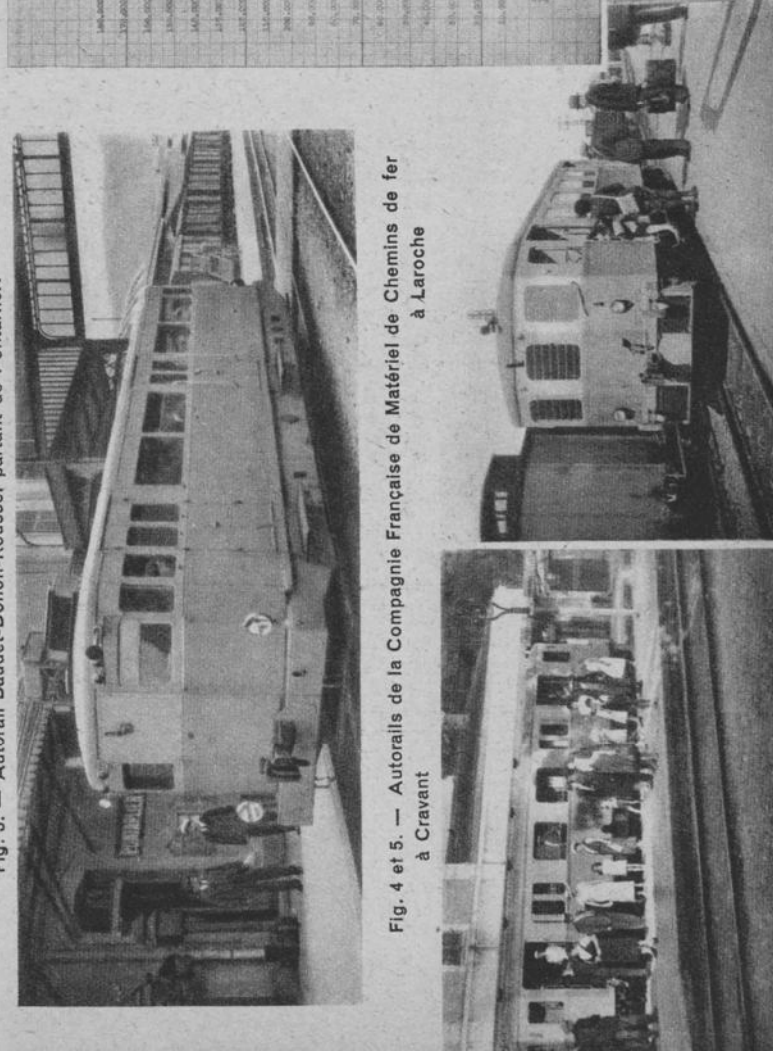


Fig. 4 et 5. — Autorails de la Compagnie Française de Matériel de Chemins de fer à Cravant

Fig. 3. — Autorail Baudet-Donon-Roussel partant de Pontarlier.

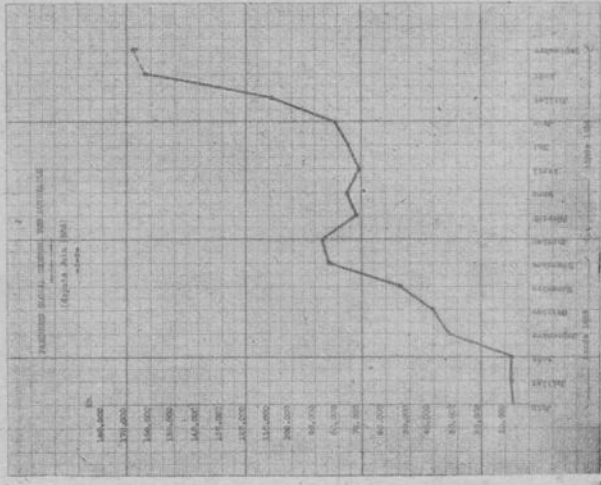


Fig. 6. — Parcours global mensuel des autorails (depuis juin 1933).

UMENTAIRE

26 juillet, le couplage assurant le train-automoteur B-1001 « Paris-Clermont » a récupéré, entre Villeneuve-Saint-Georges et Riom, un retard de 32 mn, aggravé d'une perte de temps de 10 mn pour divers ralentissements intermédiaires. Ce gain de temps global de 42 mn, presque entièrement à l'actif de l'autorail, représente, par rapport à la durée normale du trajet, une accélération de 16 %.

• **Nouvelles livraisons d'autorails et nouveaux services créés.** — Par ailleurs, 10 autorails nouveaux à moteur Diesel ont été mis en service, du 15 juin au 1^{er} juillet :

56 places assises et sont plus spacieux et mieux aménagés que le précédent modèle de cette firme.

D'autre part, 4 autorails **Baudet-Donon-Roussel** (fig. 3 et 8). Ce sont des engins légers à 35 places, destinés à être jumelés en cas d'affluence et munis, à cet effet, de l'attelage automatique Willison. Un seul conducteur peut commander à la fois les moteurs des 2 voitures et tous leurs organes de freinage.

Enfin, 2 autorails de la **Compagnie Française de Matériel de Chemin de fer** (fig. 4, 5, 9 et 10). Appareils réversibles comme les précédents et pouvant contenir 38 voyageurs assis. Sur l'un d'eux a été réalisée la transmission électrique, particularité sur laquelle le **Bulletin** aura à revenir.

Ces 10 appareils nous ont permis d'exploiter 4 nouvelles lignes d'autorails à partir du 1^{er} juillet et d'accroître, depuis le 1^{er} août, l'importance du Service « Lyon-Grenoble ».

Etoile de Pontarlier : Aux 2 autorails S.O.M.U.A., affectés depuis le 1^{er} juin 1933 à la ligne Pontarlier-Gilley, ont été ajoutés les 4 engins Baudet-Donon-Roussel. Avec les 6 appareils, 20 nouveaux trains automoteurs ont été créés le 1^{er} juillet sur les lignes du triangle Pontarlier-Frasne-Valloire-Pontarlier, contre 11 trains à vapeur supprimés.

Laroche-Avallon : En même temps, les 2 appareils de la Compagnie Française de Matériel de Chemin de fer ont permis de substituer 10 trains automoteurs à 4 trains à vapeur entre Laroche et Avallon. Depuis le 1^{er} septembre ce service a été étendu à la section de Cravant à Clamecy avec l'appoint de 2 nouveaux engins ; 4 trains à vapeur ont pu encore être remplacés par 6 trains automoteurs. La création de plusieurs points d'arrêt est envisagée sur la ligne.

Lyon-Grenoble : Les 4 appareils Rerault, venant s'ajouter sur cette relation à ceux qui circulaient, ont permis la création de 4 nouvelles navettes autorails et la suppression d'une navette de trains vapeur. Au total, 12 trains automoteurs parcourent la ligne, dont 10 constituent des relations supplémentaires.

Récapitulation d'ensemble. — Les graphiques des fig. 6 et 7 indiquent le rapide développement de nos Services d'autorails depuis la date du 1^{er} juin 1933. Pendant cette période de 15 mois, 30 autorails ont été mis en service, parmi lesquels se trouvent presque tous les appareils (22) de la première commande de 1932. Durant cette même période la longueur des lignes sur lesquelles circulent des automotrices est passée de 30.700 km à 926.800 km. Parallèlement, le nombre des trains automoteurs journaliers est passé de 20 à 148 et la distance couverte journalièrement par ces trains a été portée de 148 km à 5914 km, ce qui représente plus de la moitié de la longueur totale de notre Réseau. Quant

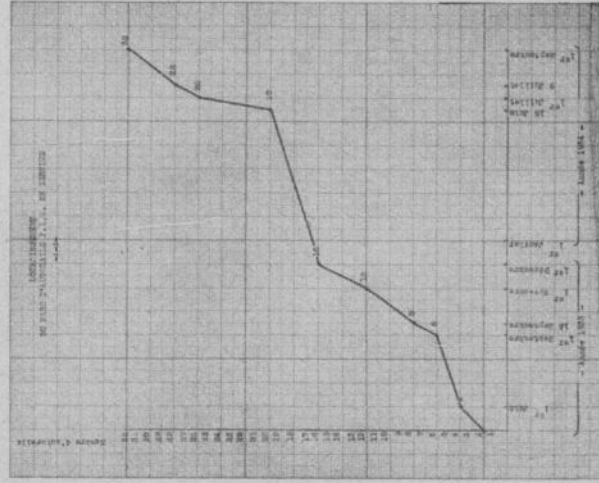


Fig. 7 — Accroissement du parc d'autorails P. L. M. en service.

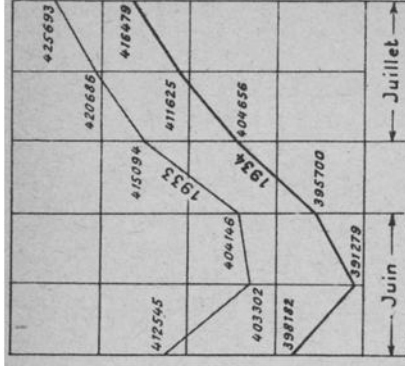


Fig. 2. — Moyenne journalière des parcours du matériel locomoteur.

au parcours total effectué par nos autorails entre le 1^{er} juin 1933 et le 1^{er} septembre 1934, il atteint un million de kilomètres, soit environ 25 fois le tour de la terre.

L'expérience acquise a permis de mesurer l'intérêt de ce nouveau mode de locomotion qui, grâce à son faible prix de revient à ses facilités d'accélération et de freinage rapides, permet de multiplier, en les accélérant, les relations offertes au Public, sur les lignes principales aussi bien que sur les lignes secondaires.

Ainsi que le parcours moyen utilisé de nos machines à vapeur atteint à peine, dans l'ensemble, 80 km par jour, celui de nos autorails est déjà doublé et cette simple comparaison suffit à démontrer les possibilités d'amélioration de desserte qui sont à notre disposition. Cette possibilité n'est-elle pas encourageante au moment où la route et le rail sont amenés à comparer, dans les pourparlers de coordination, leurs moyens respectifs d'action ?

Ajoutons que l'effort de notre Réseau doit se poursuivre et que bientôt nous aurons l'occasion de parler ici de nouvelles réalisations.

L'AMÉLIORATION DE L'ACHEMINEMENT DES TRANSPORTS DE PRIMEURS D'ALGÉRIE

L'importance prise par la production algérienne dans le trafic des fruits et primeurs assuré par le P.L.M. est à l'heure actuelle beaucoup plus grande qu'en 1913 : 89 582 t en 1933 contre 17 100 t en 1913, chiffres qui représentent respectivement 18% et 8% du tonnage total des fruits et primeurs transportés par le P.L.M. en 1933 et en 1913 (491 110 t et 215 781 t).

Notre Réseau s'est efforcé, comme on va le voir, de réaliser les conditions les plus favorables pour transporter ces primeurs d'Algérie, qui viennent compléter si heureusement celles de la Métropole.

Tout d'abord, jusqu'en 1932, ces envois d'Algérie subissaient à Marseille un stationnement d'environ 30 h ; les colis amenés dans ce port par les courriers maritimes au début de l'après-midi ne repartaient en effet, par fer, que le lendemain dans la soirée. Ce stationnement prolongé provenait, principalement de la lenteur de la mise à terre des colis dont le déchargement devait être effectué par l'intermédiaire de manœuvres. Tous les efforts entrepris à plusieurs reprises et avec notre participation (notamment pendant les campagnes d'été de 1928 et de 1929) en vue d'aboutir à la réexpédition des colis le soir même de l'arrivée, n'avaient donné que des résultats partiels et particulièrement onéreux ; d'autre part, les colis subissaient des avaries du fait des manutentions trop rapides.

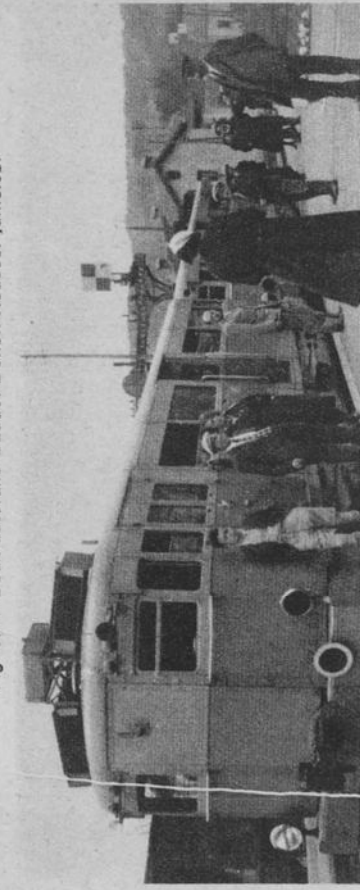


Fig. 9 et 10. — Autorails de la Compagnie Française de Matériel de Chemins de fer à Avallon

Fig. 8. — Deux autorails Baudet-Donon-Roussel jumelés à Auxerre

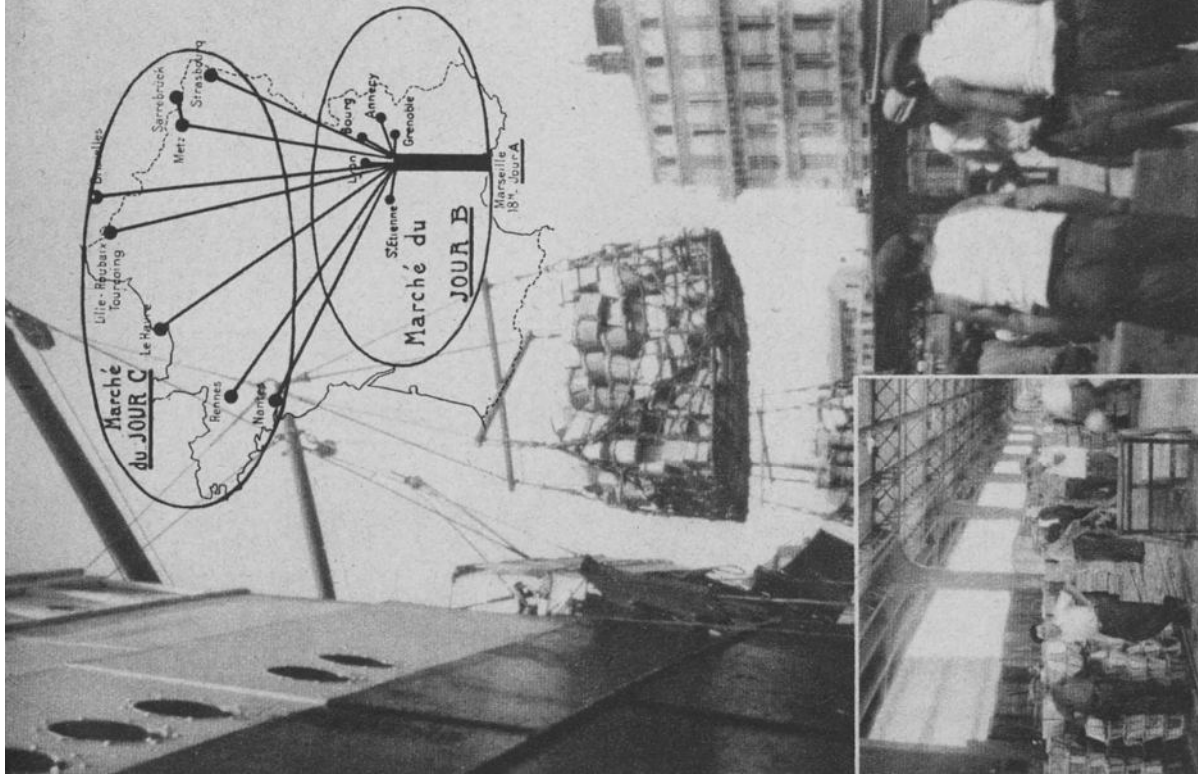


Fig. 11. — Déchargement direct de bord à quai, à la Joliette.

Aussi doit-on renoncer à poursuivre cette amélioration jusqu'en décembre 1932, époque où elle put être acquise, pour les transports à destination de Paris, à la suite d'une avance sensible de l'arrivée des courriers à Marseille.

Peu de temps après, la mise en service du « Môle oblique » de la Joliette (juin 1933) permit le déchargement rapide des colis de primeurs, directement de bord à quai (fig. 11) et les envois furent désormais réexpédiés en totalité le soir même de leur arrivée, ce qui procurait un gain net de 24 h.

Les conditions d'acheminement par fer entre Marseille et les centres destinataires ont d'autre part été sensiblement améliorées à diverses reprises :

— en 1932, accélération des transports à destination de Lyon où ils parviennent à 2 h 39 le jour B (1), en temps voulu pour le marché (gain d'un marché) ;

— en 1933, accélération des transports à destination des Réseaux Nord et Etat (via Paris), les centres de consommation comme Lille, Roubaix, Tourcoing, Rouen, etc... étant atteints dans la nuit du jour B au jour C pour la vente du jour C (gain d'un marché) ;

— en juillet 1933, création d'un train partant de Marseille-Arenc à 18 h et permettant :

- a) d'arriver pour la vente du jour B à Saint-Etienne, Grenoble, Aix-les-Bains, Annecy, Bourg, Dijon, etc... (gain d'un marché) ;
- b) d'arriver pour la vente du jour C à Tours, Nantes, Le Mans, Rennes et les autres marchés importants de l'ouest de la France via Saincaize (gain d'un marché) ;
- c) d'une façon plus générale, d'avancer très sensiblement l'arrivée à destination des transports dans la plupart des directions, du fait de l'utilisation au départ de Chasse des trains prévus pour l'acheminement des primeurs de la Vallée du Rhône.

Toutefois, l'heure de départ du train en cause de Marseille-Arenc (18 h) est trouvée un peu hâtive et il n'est encore guère employé pour les primeurs (cette situation doit s'améliorer avec l'achèvement des travaux restant à effectuer au « Môle oblique » de la Joliette) ;

(1) Le jour A étant celui de l'arrivée à Marseille par bateaux et de la réexpédition par fer.

— enfin, en juin 1934, accélération des transports à destination de Paris-Bercy, qui représentent 80 % de l'ensemble des transports de primeurs d'Algérie et qui parviennent maintenant à Paris-Bercy à 17 h 12 et 18 h 10 le jour B au lieu de 20 h 17 et 20 h 55.

La mesure, acquise en faisant former par Marseille-Arenc des trains en éléments « Paris », n'ayant pas à manipuler en cours de route, a beaucoup facilité les livraisons aux Halles.

Nous résumerons toutes ces améliorations en disant qu'elles permettent maintenant aux primeurs d'Algérie d'arriver à destination :

— pour la vente du jour B dans un rayon autour de Marseille atteignant plus de 300 km et allant même dans certains cas jusqu'à 400 et 500 km. ;

— pour la vente du jour C dans les autres centres importants de la France entière (voir carte dans l'angle de la fig. 11).

Précisons, en terminant, que cette organisation est également applicable aux fruits et primeurs en provenance du Maroc, dont l'importance très réduite il y a seulement trois ou quatre ans, croît avec une grande rapidité.

UNE BELLE MARCHÉ DE TRAIN

Le Bulletin a maintes fois évoqué les sujétions qu'imposait à nos Services le souci de la régularité, cette qualité que doit rechercher avant tout le chemin de fer. Ce souci, exige parfois de très sérieux efforts de la part du Service de la Traction.

Les voyageurs qui rentraient à Paris par le train 12 du 22 juin dernier se sont-ils, par exemple, douté de ce qu'il avait fallu faire pour rattraper un retard de moins de 20 mn ?

Ce jour-là, le train 12, machine 231-G-274, composé de 10 véhicules (44 t), était parti de Laroche à 17 h 29, en retard de 17 mn sur son horaire. Il arriva, néanmoins à l'heure à Paris (19 h). Il avait donc couvert les 154,900 km, qui séparent Laroche de Paris, en 1 h 31, soit à la vitesse commerciale de 102, km/h.

L'examen du relevé graphique (fig. 13) montre du reste que le retard était entièrement rattrapé à Melun, ce qui porte la vitesse moyenne réalisée entre Laroche et Melun (distance 110,800 km) à 110 km/h, malgré les réductions de vitesse nécessitées par les passages à 90 km/h aux bifurcations de Sens et Montereau et à 105 km/h à celle de Moret.

Un tel résultat fait honneur au dépôt de Paris, auquel appartient l'équipe qui assurait, avec une réelle habileté professionnelle, la conduite de ce train : MM. Bobé, Mécanicien et Cohu, Chauffeur, que le Bulletin représente ici sur leur machine (fig. 12).

Cette performance montre aussi quels services on peut attendre de ces locomotives de la série 231-G obtenues par l'amélioration des 231-F (notamment en ce qui concerne l'échappement) et qui, depuis le service d'été, remorquent certains de nos rapides.

Ces locomotives seront d'ailleurs décrites dans un prochain numéro.

LA PRODUCTION DU RAISIN DE TABLE ET LES CURES UVALES

La consommation du raisin de table, problème d'économie nationale tellement important qu'il a donné lieu, en France, à la création d'une Commission interministérielle du raisin de table, intéresse au premier chef notre Réseau P.L.-M., qui dessert les plus nombreuses zones de production, comme il apparaît ci-dessous.

Production (moyenne des 5 dernières années) :

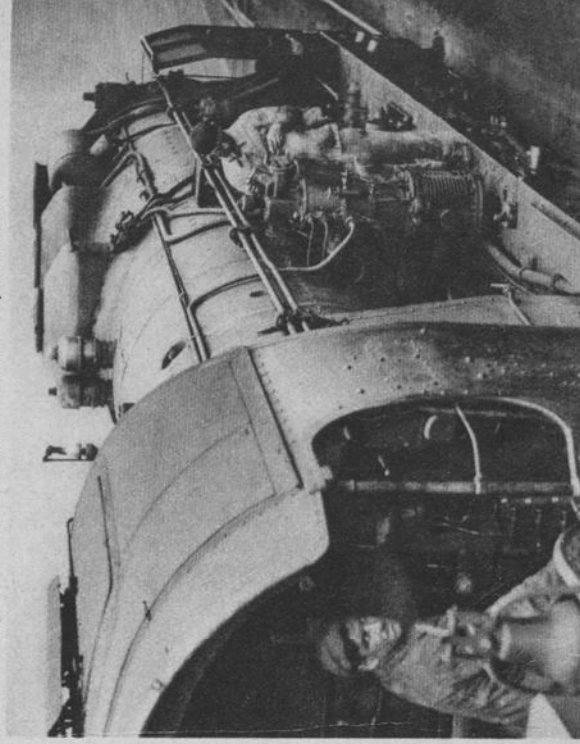
i. — Algérie.....	86 000 t
ii. — Région de Montpellier.....	86 000 t
iii. — Provence.....	(Part du P.L.M.)
iv. — Lot-et-Garonne, Lot, Tarn-et-Garonne.....	30 000 t

Que représente cette production totale de 116 000 t de raisin de table français, au regard de celle des pays voisins ? Un effort bien modeste si l'on considère les belles possibilités de notre vignoble, en face des chiffres de la production annuelle de l'étranger :

Italie.....	300 000 t
Espagne.....	250 000 t
Bulgarie.....	140 000 t
Hongrie.....	40 000 t

Faut-il en conclure que nous sommes singulièrement en retard sur ce terrain ? C'est ce que déclare un technicien du Service agricole

Fig. 12. — L'équipe Bobé-Cohu du dépôt de Paris.



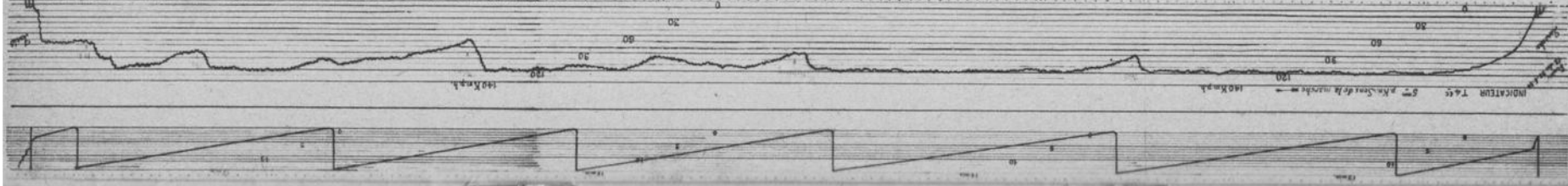


Fig. 13. — Relevé graphique de la marche du train 12 du 22 juin 1934.

de notre Compagnie, M. Cancel, dans un récent rapport présenté à la Commission interministérielle précitée et dont nous avons extrait les chiffres ci-dessus.

Sans nous attarder aujourd'hui sur ce rapport qui examine en détail les causes de ce retard, le préjudice qui en résulte et les divers remèdes qu'il convient d'y apporter — un prochain *Bulletin P.L.M.* pourra revenir plus longuement sur cet intéressant sujet —, voyons quelle est l'allure de notre consommation nationale.

Le Français jusqu'à présent n'a consommé que relativement peu de raisin. Alors que dans un pays voisin comme l'Italie la consommation moyenne par habitant ressort en 1933 à 12 kg, on trouve que chez nous elle est inférieure à 4 kg.

Constatation instructive et qui montre combien notre propagande du raisin a intérêt à s'exercer, notamment par des Journées nationales du raisin, par la création de stations uvales, etc...

Quel est le but des stations uvales? Ces stations se sont donné pour mission de restaurer l'antique uvarium dont parle Plaine. Car les bienfaits de la cure uvale sont loin d'être une invention de notre époque. Les différentes stations actuellement groupées dans la *Fédération française des stations uvales* (1) (fig. 14), n'ont fait que régulariser et populariser la cure, insuffisamment pratiquée dans un pays comme le nôtre qui se flatte de posséder les raisins les plus savoureux du monde.

M. Gérard d'Eaubonne, le Secrétaire général de la Fédération, classe les stations uvales en quatre catégories :

Stations uvales de production. — Ce sont celles qui ont été établies sur les lieux mêmes de la production viticole. Elles ont pour mission de situer les centres d'approvisionnement et permettent la pratique de la cure dans le vignoble lui-même. Notre Réseau en compte plusieurs, notamment celles du Thor et d'Entraigues.

Stations uvales de consommation. — Mais ceux qui veulent bénéficier de cures uvales n'ont pas toujours le loisir de se rendre sur les lieux de la production. Il était donc indispensable d'amener le raisin jusqu'au consommateur. D'où la création des stations de consommation permettant au Français moyen de pratiquer la cure à domicile. De grands centres de consommation ont été créés de telles stations et nous citerons chez nous, celles d'Alger, Aries, Avignon, Cannes, Fontainebleau, Mâcon, Menton, Montpellier, Nice, Nîmes, Tarascon.

Stations uvo-thermales. — Il était tout indiqué que certaines stations thermales françaises cherchassent à combiner les deux cures et à accroître ainsi leur clientèle. En cela, l'exemple a été donné par la grande station allemande de Baden-Baden, qui associe la cure thermale à la cure uvale. Chez nous, Lamalou-les-Bains et Châteauguay se sont déjà organisés pour faciliter, parallèlement à leur traitement respectif, la pratique des cures de raisin.

Stations uvales de cure. — Ce sont des stations proprement dites, créées en vue du traitement spécial et exclusif par le raisin (exemple : Moissac dans les vignobles du Tarn-et-Garonne).

Les stations uvales n'ont peut-être pas eu jusqu'à présent toute la publicité qu'elles méritent. Elles n'en sont pas moins d'utiles foyers de propagande en faveur de la consommation du raisin de table et leur rôle se fera sans doute de plus en plus efficace avec le temps.

Les producteurs de nos régions P.L.M. y gagneront et notre Réseau également, en permettant à ceux-ci de diriger rapidement sur tous les points du territoire des envois de raisin, véritables colis de santé, pour les fervents, toujours plus nombreux, de la cure uvale à domicile.

(1) 26, boulevard Richard-Lenoir, Paris.

L'EXPOSITION AGRICOLE D'AUTOMNE A LYON

Comme précédemment, notre Compagnie a organisé cette année à Lyon, avec la collaboration des autres grands Réseaux, une grande manifestation agricole, qui se tiendra, du 10 au 18 novembre, dans le Palais de la Foire de Lyon.

L'allée centrale du Palais sera entièrement occupée par des massifs fleuris, où seront présentés les chrysanthèmes, les dahlias, les roses, les œillets, les cyclamens, les cinéraires et autres plantes fleuries de la Côte d'Azur, de la région lyonnaise et de la Loire.

Les galeries seront affectées à la présentation des divers produits de la terre : vins fins et de grande consommation, fruits, légumes, conserves, huiles, produits de laiterie, miel, etc...

L'Algérie et le Maroc montreront dans des stands particuliers la gamme de leur production agricole et notamment leurs fruits et légumes.

Mais, la nouveauté de l'exposition de cette année consistera surtout dans les installations que présenteront une grande salle et une galerie, entièrement réservées à la chasse et à tout ce qui s'y rattache.

Le fond de cette salle sera garni de manière à figurer le cadre naturel de la vie du gibier. Un certain nombre de cages recevront des types magnifiques de nos principales espèces de gibier tandis que d'autres animaux pourront évoluer en liberté dans le parc qui leur sera réservé.

La galerie groupera des fabricants d'armes, des artistes animaliers, des trophées de chasse, en même temps qu'une sélection de nos meilleures races de chiens de chasse.

Pour donner plus d'attrait encore à la visite de cette Exposition, des séances de dressage de chiens de chasse et de chiens policiers auront lieu chaque après-midi dans l'enceinte du Palais de la Foire.

Nul doute qu'avec un tel programme, l'Exposition Agricole de Lyon ne connaisse en novembre prochain le même succès que les années précédentes.



Fig. 17.

Maquettes de locomotives de MM. Chenut (fig. 15 et 16) et Magnard (fig. 17).

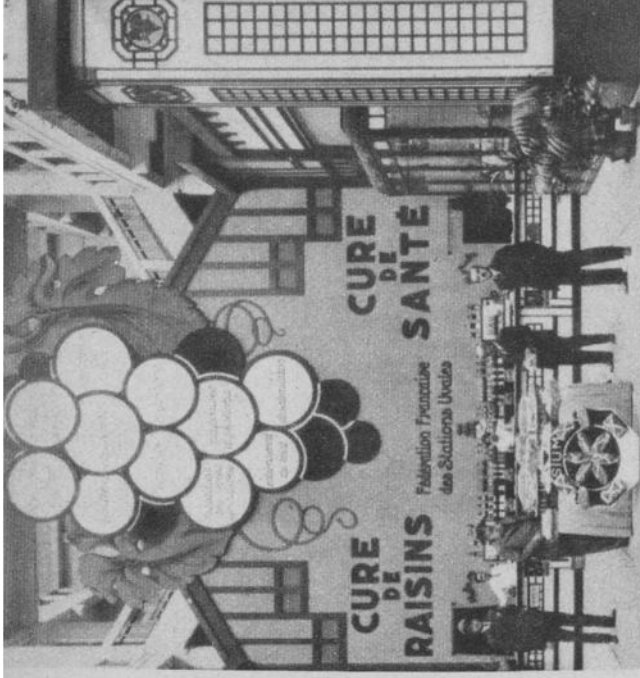


Fig. 14. — Stand de la Fédération des stations uvales au Palais de la Foire de Lyon.

CURIOSITÉS FERROVIAIRES

Notre matériel a fréquemment inspiré de véritables travaux d'art à certains de nos agents et même à des personnes ne connaissant le rail que comme usagers...

Voici de nouveaux spécimens de ces travaux : Les fig. 15 et 16, représentent notre locomotive Mountain et notre locomotive électrique 2620-AE, reproduisent de fort belles maquettes réalisées par M. Chenut, Agent technique du Service du Matériel et Traction à Villeeneuve-Saint-Georges. Ces maquettes, exposées au dernier Salon de « l'Artistique » de Paris, y ont été très remarquées. On les fit venir ensuite à la Direction de la Compagnie, où elles furent présentées aux Membres du Conseil d'Administration.

La fig. 17 représente aussi une maquette de locomotive Mountain, mais réalisée par un artisan qui ne fait pas partie du Réseau, M. Magnard, de Scios-de-Comtes (Alpes-Maritimes). Cette locomotive, exposée dans la vitrine de « l'Éclairteur de Nice » au début de l'année, ne comporte pas moins de 731 pièces (plus 230 pièces pour le tender) ; l'ensemble pèse 2,740 kg et la longueur hors tampons est de 0,68 m. L'auteur a consacré 11 mois de travail à cette œuvre.

On voit que le beau matériel du chemin de fer n'exerce pas seulement sa séduction sur les enfants...

Nos voisins Anglais sont parmi ceux qui cherchent le plus à entretenir ce goût des beaux trains et récemment la Compagnie du « London Midland and Scottish Railway », l'un des 4 grands Réseaux britanniques, envoya en Amérique du Nord pour une tournée de propagande un de ses plus beaux trains, le « Royal Scot ».

On peut voir (fig. 18) un intéressant instantané pris lors du retour de ce train en Angleterre. Il ne s'agit plus ici de maquettes, mais bien d'une lourde voiture à bogies, que soulève, comme un jouet, une puissante grue de quai.

Fig. 15.

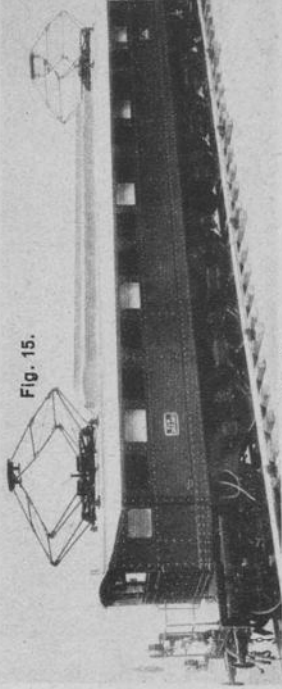
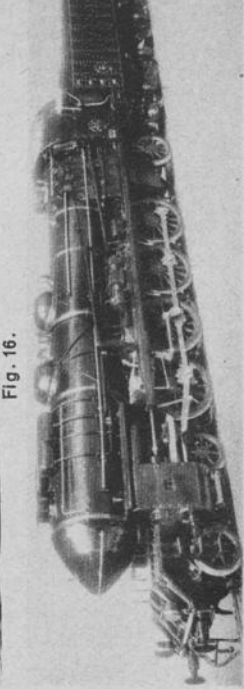


Fig. 16.



LA PROMOTION 1934 DE NOS AGENTS DÉTACHÉS A L'ÉCOLE DES TRAVAUX PUBLICS

Comme chaque année, le Bulletin P.L.M. est heureux de publier ici (fig. 19) la photographie du groupe des agents P.L.M. détachés, pendant l'année scolaire 1933-1934, à la Section des Chemins de fer de l'École Spéciale des Travaux Publics.

Cette promotion 1934, qui vient de quitter l'École en juillet dernier comprenait les agents dont les noms suivent :

Exploitation. — MM. Allé, Armand, Ayant, Bakinn, Berry, Cottet, Croquevielle, Dubourget, Garret, Janvier, Maurel, Michel, Ploch, Pons, Ruel, Sprenger, Vaireaux, Witmar-Dufour.

Traction. — MM. Gabetta, Pelletier, Quintin.
Voie. — MM. Broutinel, Charlon, Crégut, Galichet, Momnin, Pautard, Rebaudengo.

Fig. 18. — Le « Royal Scot » revenant d'Amérique après y avoir parcouru 18 022 km et recu la visite de plus de 3 millions de personnes.

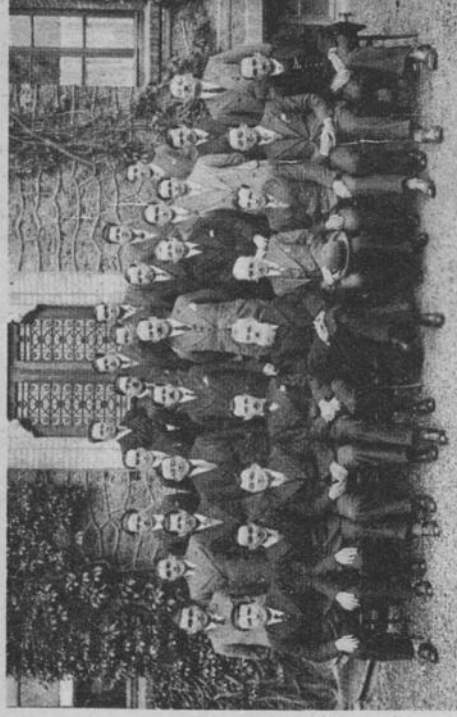
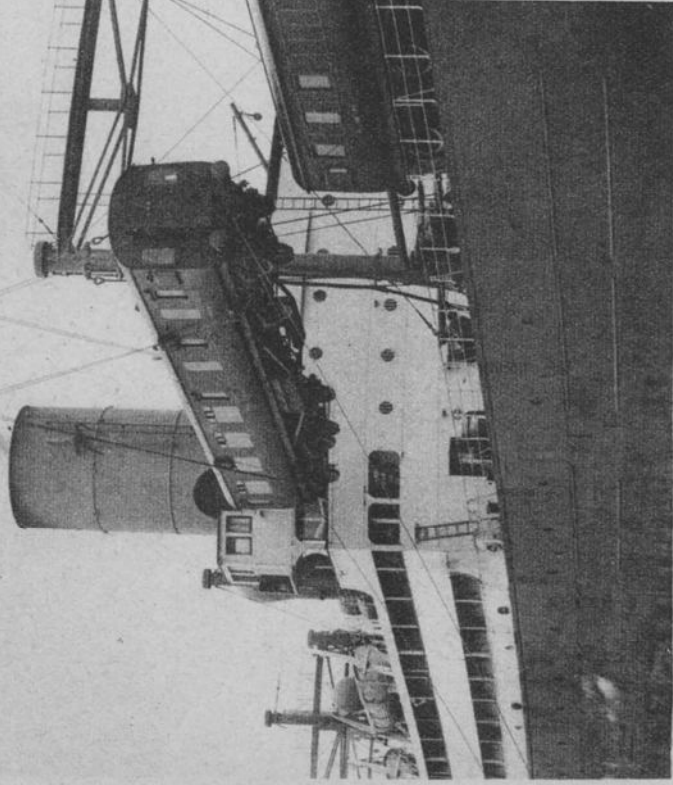


Fig. 19. — La promotion 1934.

JE VOUDRAIS BIEN SAVOIR... (1)

... QUELLES ÉTAIENT LES CARACTÉRISTIQUES DE LA PREMIÈRE LOCOMOTIVE CONSTRUITE PAR SEGUIN POUR LE LYON-SAIN-ÉTIENNE

A propos de la gravure figurant à la partie supérieure de la couverture du dernier Bulletin, un lecteur nous a demandé quelles étaient les caractéristiques des premières locomotives du Lyon-Saint-Etienne.

La première fut construite par Seguin et était ainsi constituée :

- foyer de 1,30 m. x 0,75 m, soit 0,975 m² de surface de grille ;
 - longueur du corps cylindrique : 2,55 m ;
 - diamètre du corps cylindrique : 0,70 m ;
 - 43 tubes à fumée à la partie inférieure (jusqu'à mi-hauteur) du corps cylindrique ;
 - surface de chauffe : 23,50 m² ;
 - timbre de la chaudière : 3 kg.
- 2 ventilateurs de 1,60 m de diamètre, actionnés par un essieu du tender, poussaient l'air sous le foyer.
- Il y avait 2 cylindres verticaux de 0,23 m de diamètre et 0,60 m de course. Les pistons agissaient sur des balanciers qui, par l'intermédiaire de bielles, transmettaient leur mouvement aux 4 roues de la locomotive. Les roues avaient 1,30 m de diamètre.
- L'ensemble, locomotive et tender, avait 7,50 m de long et pesait 6 tonnes.

(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.

Figures d'Agents

Le chargement d'un rail sur diplory, bien que beaucoup plus aisé que le chargement sur l'ancien vagonnet, aujourd'hui disparu, exige, à défaut des engins de levage (treuils et agrates) dont les brigades ne sont pas toutes dotées, un personnel encore nombreux.

Or, le Chef de canton Ollier (Antoine), du 2^e canton Bonson-Sembalet, a construit, pour les propres besoins de sa brigade, un appareil simple, facilement maniable et de poids réduit, qui permet, soit à un seul homme de charger sur diplory tous les rails de longueurs inférieures à 12 m, soit à une équipe de deux hommes de charger également sur diplory les rails de tous types de 12 à 18 m.

Cet appareil n'est autre chose qu'un petit escalier de quatre marches, en bois, montées sur un bâti métallique trapézoïdal portant, à sa partie supérieure, des plats d'accostage avec équerres pénétrant à l'intérieur de la poutre du diplory.

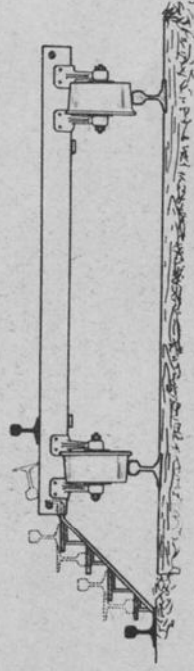
On en place un au droit de chaque élément du diplory.

Les marches, de largeurs différentes, sont étudiées pour recevoir, soit le champignon, soit le patin du rail à charger qui gravit les quatre marches par quartiers successifs, les mouvements du rail étant commandés au moyen d'une pince formant levier, introduite dans l'un des trous d'éclissage.

Les expériences récemment exécutées ayant montré que le chargement se faisait sans la moindre fatigue ni le moindre danger pour le personnel, des essais plus généralisés vont être entrepris.



M. Ollier Antoine, Chef de canton.



Belles familles PLM

Le Bulletin PLM est heureux de mettre au tableau d'honneur des belles familles PLM, celle du cantonnier Seurre, de Paray-le-Monial.

M. Seurre et sa femme, qui fait également partie de la Compagnie en qualité de garde-barrières, ont eu 12 enfants, dont 11 actuellement vivants. C'est dire qu'ils ont fait preuve des plus belles qualités en élevant dignement cette nombreuse famille.

Qu'ils trouvent ici les compliments du Bulletin et ses meilleurs vœux de bonne santé pour tous.



LEO MARGER



ASSEMBLÉES ET CONGRÈS

(Suite)

Après trois journées de labeur, le **Congrès 1934 de l'Association Fraternelle** tenu au Siège social à Paris, s'est terminé le samedi 16 juin par un grand banquet offert dans les salons de l'Hôtel Continental aux délégués des sections et aux invités officiels, réunis sous la présidence effective de M. le Ministre des Travaux Publics.

La fin de ce banquet, auquel fit suite un grand bal de nuit, fut marquée par les discours, fort applaudis, que prononcèrent successivement MM. Lacoste, Président de l'Association; Goy, Vice-Président du Conseil d'Administration de notre Compagnie — représentant officiellement les grands Réseaux — et P.-E. Flandin, Ministre des Travaux Publics. Enfin, eut lieu la remise de nombreuses distinctions honorifiques accordées aux membres les plus dévoués de l'œuvre.

Nous empruntons au discours du Président Lacoste les intéressantes précisions suivantes :

« Je ne saurais renoncer au plaisir de faire une courte comparaison entre les résultats acquis par l'Association, au 31 décembre 1923, et ceux actuels, c'est-à-dire mesurer le chemin parcouru durant les dix dernières années.

« Au 31 décembre 1923, l'effectif des membres actifs était de 90.400; aujourd'hui, il s'élève à 125.000; le nombre des sociétaires retraités est passé de 36.800 à 40.200.

« L'ensemble des cotisations versées par nos adhérents s'était chiffré, pour l'année 1923, à 3.600.000 f., alors qu'en 1933, ce chiffre a dépassé 10.780.000 f.

« Dans la même période, le montant annuel des retraites servies par l'Association est passé de 2.810.000 f à 3.860.000 f; celui des secours de maladie, de 280.000 f à 1.165.000 f.

« Contre 54.000 f d'allocations de maternité servies en 1923, nous avons payé une somme de 148.000 f en 1933, et pour 145.000 f de secours d'adversité, contre 20.000 f en 1923.

« Plus frappante encore est la comparaison entre les sommes payées au titre « assurances » et « dots », à ces deux époques : assurances, 460.000 f en 1923, contre 76.600 f en 1923; dots, 437.000 f, contre 30.300 f.

« De tels chiffres peuvent se passer de commentaires. Ils démontrent, d'une façon patente, la progression constante et régulière de l'Association Fraternelle.

« J'aurai terminé mon exposé chiffré quand le vous aurez indiqué que, depuis sa fondation, l'Association a payé :

- des retraites pour 76.800.000 f;
- des secours de maladie pour 14.900.000 f;
- des allocations de maternité pour 1 million 410.000 f;
- des secours d'adversité pour 1.460.000 f;
- des capitaux dotaux pour 1.700.000 f;

« Tel est notre bilan. Je vous laisse, Messdames, Messieurs, le soin d'apprécier si l'œuvre que peut l'accuser, comporte réellement quelque intérêt. »

Les 22, 23 et 24 juin dernier, s'est tenu à Oullins le **46^e Congrès de la Fédération des Coopératives P.L.M., Est et diverses.**

107 sociétés étaient représentées par 187 délégués, à la disposition desquels la Municipalité d'Oullins avait aimablement mis le préau des écoles du Parc Chabrières.

Il ne saurait être question — le manque de place nous en empêche — de rendre compte ici des importants travaux qui marquèrent les premières journées de ce Congrès, en présence d'un ordre du jour particulièrement chargé, avec la tenue des Assemblées générales des divers organismes dépendant de la Fédération : Magasin Fédéral Coopératif, Caisse de prêts et d'entraide mutuelle, Caisse de compensation des allocations familiales, Caisse des œuvres sociales de la Fédération, Société du Moulin Coopératif de Prissé.

Donnons plutôt une idée de ce que fut, sous la présidence de M. Jourdain, Sous-Directeur de notre Compagnie, la journée de clôture du dimanche 24 juin, qui comportait notamment la visite de coopératives de la région lyonnaise et l'inauguration officielle de celles de Vénissieux et d'Oullins. Programme chargé, comme on voit, mais qui put se dérouler sans à-coup grâce à une organisation étudiée dans ses moindres détails.

Toute la matinée, à partir de 8 heures, fut occupée par deux instructives visites aux Coopératives de Lyon-Béllevue et de Lyon-Fraternelle, puis par l'inauguration d'installations nouvelles à Vénissieux, ensuite à Oullins.

Après cette tournée, facilitée par les électrobus mis à la disposition des congressistes, et qui s'accompagnait de discours et vin d'honneur, ce fut, à midi, le banquet de clôture, donné au Parc Chabrières dans la salle même du Congrès. 430 congressistes se groupaient autour de M. Jourdain qui présidait, entouré des Chefs de Service de la Compagnie. Il faut mentionner spécialement, parmi les discours prononcés à l'issue de ce banquet, les paroles du Président de la Fédération, M. Collet, qui adressa un vibrant appel aux coopérateurs en leur recommandant l'union. « Ce mot d'ordre, dit le Président Collet, vous le suivrez, mes chers amis, pour que nos organisations résolument mutualistes développent leur influence dans la compréhension mutuelle, la solidarité, la justice, dans l'union totale, source de tout progrès ».

Puis, mettant le point final aux discours, l'allocution de M. Jourdain vint dégager avec bonheur la leçon que comportent de telles manifestations. Le **Bulletin** ne peut d'ailleurs mieux faire que citer, pour terminer ce bref compte rendu, les paroles du Sous-Directeur de notre Compagnie :

« Ce qui est merveilleux, dans nos milieux, c'est, dit M. Jourdain, de voir fleurir l'esprit de solidarité dans toutes les branches de l'activité.

« L'autre jour, à Etrembières, nous le constatons une fois de plus à l'inauguration, par le Ministre des Travaux Publics, d'une magnifique maison de repos pour les cheminots fatigués, œuvre de M. Olivier, Président de la Protection Mutuelle. C'était ensuite l'inauguration du Sanatorium de Champrosay, œuvre du Président Lefebvre, toujours en présence du Ministre des Travaux Publics.

« Cette solidarité, vous la manifestez vous aussi dans vos organisations.

« Dans chaque localité un groupement se constitue pour recevoir les marchandise à prix réduits, c'est la coopérative qui commence. Ces coopératives se multiplient et, lorsqu'elles sont assez nombreuses, se groupent en une Fédération comme celle qui a eu à sa tête une série d'apôtres, les Chiousse, les Bernier, et M. Collet qui donne une si vive et si intelligente impulsion à sa Fédération.

« Votre Fédération facilite les sociétés pour leur ravitailllement, mais pour elle et pour vous ce n'est pas le seul domaine, l'économique, où vous avez à travailler.

« La coopération est l'union de tous pour améliorer la situation de tous les camarades, non seulement au point de vue matériel, mais au point de vue moral.

« Il faut développer vos Œuvres sociales, les secours aux déçus, les caisses de prêts, les caisses d'allocations, organisations qui, débordant des causes purement économiques, guideront dans la voie mutualiste, la vraie raison d'être de vos coopératives... »

Se plaçant ensuite sur le terrain professionnel, M. Jourdain montra combien l'esprit de coopération doit être la règle de tous, dans l'intérêt général :

« Le chemin de fer traverse une crise depuis que l'automobile est venue. Nous en souffrons et nous en souffrirons jusqu'au moment où nous aurons trouvé la solution du problème de la coordination des transports, dans laquelle l'automobile a sa place comme le chemin de fer à la sienne.

« Nous, les Dirigeants des chemins de fer, nous n'abandonnerons pas; nous n'avons pas du tout le tempérament de vaincus. Persuadés que le chemin de fer a toujours servi l'intérêt général, nous ferons tout pour qu'il reste prospère; mais nous ne le ferons pas dans un cabinet de travail derrière un bureau, loin des réalités de la vie; nous ne pouvons le faire qu'en complète collaboration avec vous.

« Je suis certain que nous viendrons à bout de toutes les difficultés si nous sommes tous imbus de cette conviction que les cheminots du grand au petit ont des intérêts communs qui s'identifient à l'intérêt général. Je suis certain qu'alors le chemin de fer connaîtra encore les heures de prospérité qu'il a connues... »

Après cette allocution, on se sépara, sur un dernier toast, en se donnant rendez-vous pour l'an prochain à Bourg, siège du 47^e Congrès.

Le dimanche 8 juillet dernier, M. Riboud, Directeur du Réseau de l'Est, les Chefs de services délégués par les Directions des Réseaux et les représentants des 150 sections de l'Œuvre Les Enfants des Chemins de fer français, ont visité les préventoria marins créés par l'Œuvre à Asnelles, sur le bord même de la Manche.

Au cours du banquet dont s'accompagnait la visite, M. Riboud voulut bien dire quel intérêt les Réseaux portaient à l'Œuvre, puis ce fut la présentation des enfants rendus à la santé grâce à cette œuvre, enfants splendides, en pleine force et à la peau bronzée.

Sous la conduite du Docteur Bouraille, Président-Fondateur et des membres du Conseil d'Administration, les invités admirèrent les bâtiments neufs et les magnifiques aménagements intérieurs des deux préventoria.

Une démonstration de gymnastique terminait cette visite, avec les exercices de 93 garçons et de 65 filles, dont la présentation impeccable et l'aspect remarquable en disaient certes aussi long sur les résultats obtenus que le rapport le mieux fait.

Le **Bulletin P. L. M.** s'associe aux vœux survenus successivement dans deux de nos plus importants groupements mutualistes de cheminots, qui viennent de perdre leurs présidents :

M. Lefebvre, Président de l'œuvre "Le Sanatorium des Cheminots", Chef de division retraité des Chemins de fer de l'Etat;

M. Lacoste, Président de l'Association Fraternelle, Inspecteur retraité de la Compagnie du Nord.

Il ne saurait être question de dire ici les immenses bienfaits rendus par ces deux apôtres à la cause mutualiste, à laquelle ils se dévouaient depuis de longues années.

Ils laissent à leurs collaborateurs, avec le souvenir inoubliable de leur œuvre, un exemple précieux que ceux-ci auront à cœur de suivre.

Le **Bulletin** se fait l'interprète des nombreux agents mutualistes du Réseau P. L. M., en priant les deux familles éprouvées de trouver ici l'expression de ses condoléances émuës.



NOTRE CONCOURS

Les lecteurs désireux de participer au concours 1934 de photographie et dessin sont invités à relire très attentivement l'avis publié dans le numéro de mai dernier, page 79. Ils s'éviteront ainsi toute incertitude quant au mode d'envoi de leurs travaux et, en se conformant très exactement au règlement du concours, ils seront assurés de prendre part à cette compétition qui, nous le rappelons, reste ouverte jusqu'au 1^{er} février 1935.

L'ASSOCIATION ARTISTIQUE ET LITTÉRAIRE P.L.M. DE L'AGGLOMÉRATION LYONNAISE

Le Bulletin a rendu compte, dans son dernier numéro, de la première manifestation d'art de ce jeune groupement. C'est volontiers qu'il publie aujourd'hui la photographie ci-dessous, où se trouvent groupés les membres du Bureau de l'Association.



POÈTES ET ENLUMINEURS DU RAIL

Ce sont évidemment des impressions de vacances qui commenceront cette revue des derniers envois de nos « poètes et enlumineurs du rail ». Ce numéro de septembre, n'est-ce pas pour nous la rentrée, l'obligation de reprendre, pour une longue année, l'horaire monotone ? Avant de se replonger dans l'effort laborieux, il fait bon se recueillir.

*Ainsi qu'un voyageur qui, le cœur plein
d'espoir
S'assied, avant d'entrer, aux portes de la ville
Et respire un moment l'air embaumé du
soir...*

Revenons donc ces heures d'heureuse détente que nous avons connues et écoutons nos poètes.

M. Jean Lauret, Conducteur à Paris, nous emmène au paradis terrestre et P.L.M. de la Riviera. Il nous a rapporté de là-bas **Sourires sur la Côte**, joli morceau de prose, auquel il ne manque que des rimes...

Le paysage s'est subitement teinté d'exotisme : bouquets de palmiers au hasard des jardins, eucalyptus bleus, buissons épais de cactus, agaves les bras en l'air sur le toit, comme de gros poutpes verts ; de la pinède la mer toute proche surgit à chaque instant, immense et féerique, toute palpante de bleu et d'argent sous la douche ensoleillée de ce matin limpide. Dans tout ce bleu de la mer et du ciel, un soleil tout neuf éclate, un joyeux et franc luron qui met partout un air de fête, épand sur toutes choses la magie lumineuse et colorée des tropiques.

A l'issue d'une nuit aux autres pareilles, quelle surprise ! Partie la fatigue, fondue déjà la grisaille des terres et du Nord dans ce rapide qui nous amène, puisque tel c'est le brusque enchantement du printemps ! Ainsi en quelques heures, sans paquebot ni passeport, nous voici dans la partie la plus lumineuse, la plus douce, la plus jolie de notre France : la Côte d'Azur.

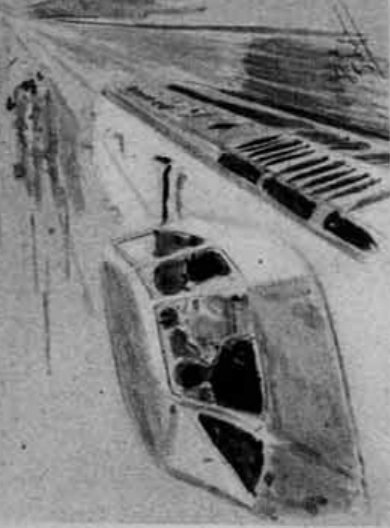
Ruban de golfes bleus à la courbe ronde, splendeur des paysages, Côte d'Azur au printemps prisonnier, sentie entre la mer latine et les monts comme un parement prestigieux !

Qui dira cette ivresse de soleil éparse qui met des blancscheurs aveuglantes à l'éclatement des façades, fleurit les jardins de parterres d'avril, donne des fruits d'or aux oranges ? Qui chantera la douceur d'un matin dans l'anse indigo de Beaulieu, le charme d'une nuit d'été sous le frisson des palmiers de la Croisette et ces paysages, ces couleurs changeantes avec les reflets du jour, quelle symphonie, quelle patette enchantée les rendront jamais ? Il faudrait des phrases chaudes et vivantes, pétries de soleil et de parfums pour chanter l'hymne de la Côte, celui que chante tous les jours le soleil sur les calanques bleues et les pinèdes chaudes.

De Saint-Raphaël à Menton, soit que du chemin de fer on épouse la mer ou que des corniches on serpente à flanc de coteau, quel film enchanteur ! Non sans doute, un dieu dévoué au tourisme n'eût mieux façonné le sol, laissé plus adroitement flirter la terre et la mer à l'avant-plan de vrais monts, dosé la lumière et les couleurs, n'eût mieux créé enfin pour le plaisir des yeux autant de sites ravissants et variés en un espace aussi restreint. De la crique d'azur aux rochers de porphyre rouge blotie dans le creux de la pinède, jusqu'au panorama majestueux du belvédère, dentelle de presqu'îles finement ciselées par la

Le poste de conduite de l'autorail Bugatti.

(Croquis de E. A. Schefer.)



distance dans l'indigo de la mer, mille paysages nous émerveillent où l'on voudrait s'arrêter, jouter du regard la main tendue devant tant d'harmonie, mais déjà vers d'autres la roue inexorable nous entraîne.

Il y a des villes enchantées enchâssées comme des perles au fond de golfes bleus et dont le nom n'est qu'un tintement de sonnettes : Cannes, Nice la jolie, tour à tour somnolente au bord de sa coupe de saphir et d'argent ou grouillante de bouffonneries, échelée de fleurs, follement gâtée pendant le légendaire Cartaval. Plus loin Monaco et Monte-Carlo, sœurs justesseuses en un site admirable, Menton, dernier sourire de chez nous sur la frontière.

Vous pourriez y flâner sur des promenades uniques, jouter des jastes mondains, de fêtes de toutes sortes, y savourer pleinement, jaillits à l'unisson d'une nature opulente, le luxe et le confort qui embellissent la vie. Aimez-vous, au contraire, goûter sous les palmiers le silence béat d'une nature comblée ou bien, subissant l'appel de la montagne proche, vous livrer aux joies du ski, rayer la neige le foulard au vent ? Qu'à cela ne tienne ! tout est rassemblé dans cet éden et le chemin de fer et l'autocar se disputent l'honneur de vous conduire.

Soleil, fleurs, horizons de cristal, Riviera, joli conte bleu que les jeunes époux ajoutent à leur rêve, ton appel ensoleillé s'insinue, séduit et captive ; parée de tous les sourires d'une nature prodigue tu sembles sans cesse, Côte enchantée, adresser à grands gestes de palmiers une éternelle invitation au bonheur.

M. de Franqueville, du Service Central de l'Exploitation, rapporte de Chamonix ce sonnet plein d'enthousiasme :

*Chamonix ! Chamonix ! O neige évocateur
De rochers, de torrents, de neige immaculée,
N'est-ce point dans les plis de la verte vallée
Que nous venons cacher nos rêves de bonheur,*

*Que nous venons aimer, grisés par les senteurs
Balsamiques des pins qu'effleurent les nuées,
Berétés par la chanson des cascades nacrées,
Oh le soleil se joue en prismes de couleurs ?*

*Devant les purs glaciers qu'enchantent les moraines.
L'homme admire et se tait, rétenant son haleine
Saisit par la grandeur de cette immensité.*

*C'est comme un hosanna qui monte de l'abîme,
Une chanson d'amour, un hymne à la beauté
... Et l'on se sent meilleur en contemplant les cimes !*

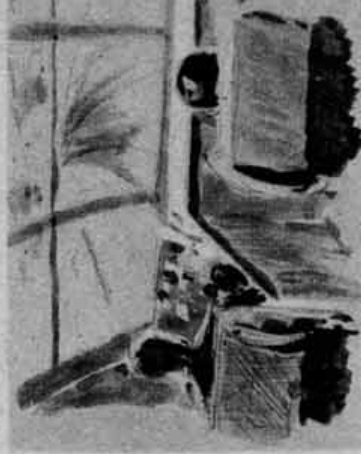
Et puis, voici d'autres impressions. Qui n'en a éprouvé de semblables, durant l'été dernier, qui ne s'est laissé prendre au charme de certains paysages trop vite entrevus ? Citons d'un cheminot mélancolique (et anonyme) cet extrait de son **Rêve** incompris :

*Personne n'a compris la ferveur de mon rêve,
D'un grand horizon clair au creux d'un chaud valton,
D'un peu de sable d'or au seuil d'une maison
Que bâtit mon Désir lorsque le jour s'achève...*

*Ce rêve cependant bouillonne en moi sans trêve...
Ciel bleu, rocs colorés, inlassable vision
Qu'accompagne tout bas l'obsédante chanson
Du clapotis léger des vagues sur la grève.*

Autre rêve, celui d'un fils d'agent de Saint-Just-et-Vacquières, M. Georges Hilaire, qui déjà pense à ses vieux jours :

*L'aurore me verra saluer en flânant
Les chars pesants qui gravissent le chemin creux,
Menant à leurs travaux ardues les paysans.
Là couleront des jours paisibles, bien heureux.
Rien de tout ce que nous prodigue la nature
Ne me causera de surprise : un chant d'oiseau,
La voix d'un chien poussant les bœufs à la pâture,
Les moineaux piaillant et le cri du corbeau,
Tous ces riens offriront pour moi de l'intérêt...*



Le poste d'observation de l'autorail Bugatti.

(Croquis de E. A. Schefer.)



Dans le poste de conduite de l'autorail Bugatti.
(Cliché Keystone.)

Quant à M. Grenet, Aiguilleur à Etigny-Véron, ce n'est pas de sa retraite qu'il nous entretient, mais d'une randonnée en Savoie, aux sites qu'immortalisa l'auteur des Méditations :

*Le grand lac du Bourget si longtemps espéré
Amène jusqu'au train ses flots, toujours plus près,
De leur mille reflets, frissonne sous la brise,
Attire mon regard, le fascine et me grise...*

Mais M. Grenet veut bien se rappeler qu'il doit à son Réseau de pouvoir s'offrir de tels régals touristiques. Aussi conclut-il :

*Gloire te soit rendue, à toi chemin de fer,
T'aimer et te servir est mon vœu le plus cher.*

Car, on peut être poète sans pour cela se laisser distraire du devoir professionnel. Est-ce à dire que nos Muses modernes auraient moins d'exigences ?

Nous sommes sans aucun doute entraînés terriblement plus vite dans l'engrenage tumultueux du Progrès et nos heures de poésie sont devenues trop rares pour nous faire oublier longtemps nos travaux. Mais elles sont, par cette rareté même, plus précieuses et reconfortantes. Notre époque a tant besoin de poésie !

Et le travailleur que la musique d'un beau vers émeut encore et que d'aucuns trouvent anachronique (comme ils sont bien de leur temps !), ce travailleur-là n'est-il pas un sage qui a su conserver le secret d'embellir la vie, d'idéaliser sa besogne journalière, où qu'il se trouve ?...

Un de ces tempéraments poétiques, M. Serviès, Facteur aux écritures à Laroche, nous adressa, au début de juin dernier, les lignes suivantes, inspirées par sa première rencontre avec notre Bugatti :

Une brise légère venant du Sud à ta rencontre, chassait de beaux nuages blancs et t'apportait, charmante Bugatti, de lourds parfums cueillis au passage dans les gares fleuries.

Celles-ci avaient revêtu leur plus belle robe de mai et, lorsqu'au moment, fixé par l'horaire, tu es apparue lumineuse et légère sous le soleil, j'ai vu des roses tressaillir de joie et laisser tomber quelques rouges pétales sous tes roues divines.

Roulais-tu seulement ? Tu semblais irrécusable tellement tu n'apparaissais glissant sur les rails, étirant sur l'acier ta superbe forme bleue et blanche, sans fracas, sans fumée et sans heurts.

J'ai vu les arbres que tu frottais se courber sur ton passage car tu ne les chargeais pas de poussière, mais de parfums.

J'ai vu l'automobile, la savoir, s'arrêter sur la route pour te voir passer, puis repartir livrée à elle-même et à l'ivresse d'une rapidité qui n'est pas sans danger.

Que peut la route contre toi ? Ne joins-tu pas la sécurité à la commodité, la grâce à la vitesse ? Tu as beau t'élaner, vite d'espace, vers les coqueaux légers et blonds, aucun obstacle ne t'attend : pas de virage dangereux, ni de dos d'âne, la voie est libre.

Tu peux partir confiante, car devant toi les signaux s'effacent doucement pour te laisser passer tandis que derrière toi le sémaphore élève son bras pour te protéger

La route d'acier est belle.

J'ai vu le public, le grand public du chemin de fer, venir à ta rencontre, te toucher, t'admirer, puis tout à coup ton nom a volé de bouche en bouche comme un bourdonnement de plus en plus fort, de plus en plus troublant.

Charmante Bugatti, hier tu étouffais la soule, demain, fille du grand Réseau P.L.M., tu vas prendre ton service régulier.

Puisses-tu atterrir par ta grâce, ton confort, ta vitesse ! Puisses-tu nous rendre encore plus fiers de ce symbole que tu portes sur tes flancs et qui évoque la route idéale, semée de fleurs, qui, du cœur de Paris, se déploie vers le Jura, les Alpes, les Cévennes, la mer : Paris-Lyon-Méditerranée !

L'auteur de cet hymne à la Bugatti ignorait probablement tout alors des caractéristiques techniques du nouvel engin, mais il s'attachait à en montrer l'âme, de même que vous tous, aimables « poètes et enlumineurs du rail », vous excellez à dépeindre ces mille scènes ferroviaires qui nous sont si familières et en réalité si chères...

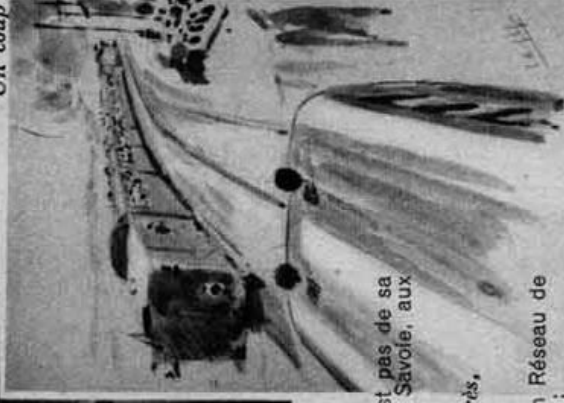
Ne resterions-nous pas sans cela indifférents à ces poèmes des trains, auxquels se complait votre Muse ? Vos rapides de nuit, nous aussi nous avons parfois rêvé en les voyant prendre leur départ ou passer...

*Au lointain le valon, soudain, a tressailli.
Un bruit sourd et confus lentement a monté
Et les feux clignotants du rapide de nuit
Ont, de l'horizon noir, troué l'obscurité.*

Ainsi débute une poésie : Rapide de nuit, envoi d'un Distributeur qui signe seulement R. D. Sous le même titre, M. Courbin, Employé à l'Horloge, nous fait assister au départ :

*La machine géante arrivant du Dépôt
Vient s'atteler sans heurt en tête du rapide.
Il fait nuit, et la pluie en vous cinglant la peau
Ruissette lentement sur le trottoir humide.*

*Les freins sont essayés, c'est l'heure du départ.
Le Chef de train regarde sa montre sans bruit,
Puis il corne soudain, et dans le ciel blafard
Un coup de sifflet vibre et se perd dans la nuit.*



*Le train, majestueux, démarre doucement.
Et sur le tablier branlant de la machine
Deux hommes ou plutôt deux Titans qu'on devine
Activent, l'un le feu, l'autre le mouvement.*

*Et dans l'obscurité nuit, le passant atterré,
Pensera, silencieux, à ces cheminots rudes
Accomplissant, heureux, le travail demandé
Et faisant leur devoir, l'âme sans inquiétudes.*

Quant à M. Hascoët, Commis de 1^{re} classe à Monte-Carlo, c'est l'intérieur du train qu'il dépeint :

*Des ombres vont, en zigzaguant,
Vers le wagon-restaurant,
Et le monsieur du coin, dans son silence,
Pense,*

*Vaguement torturé d'un remords de conscience,
A sa femme qu'ilée avec indifférence...
Un grincement, un bruit de ballon qu'on dégonfle,
Une secousse et puis le repos absolu.*

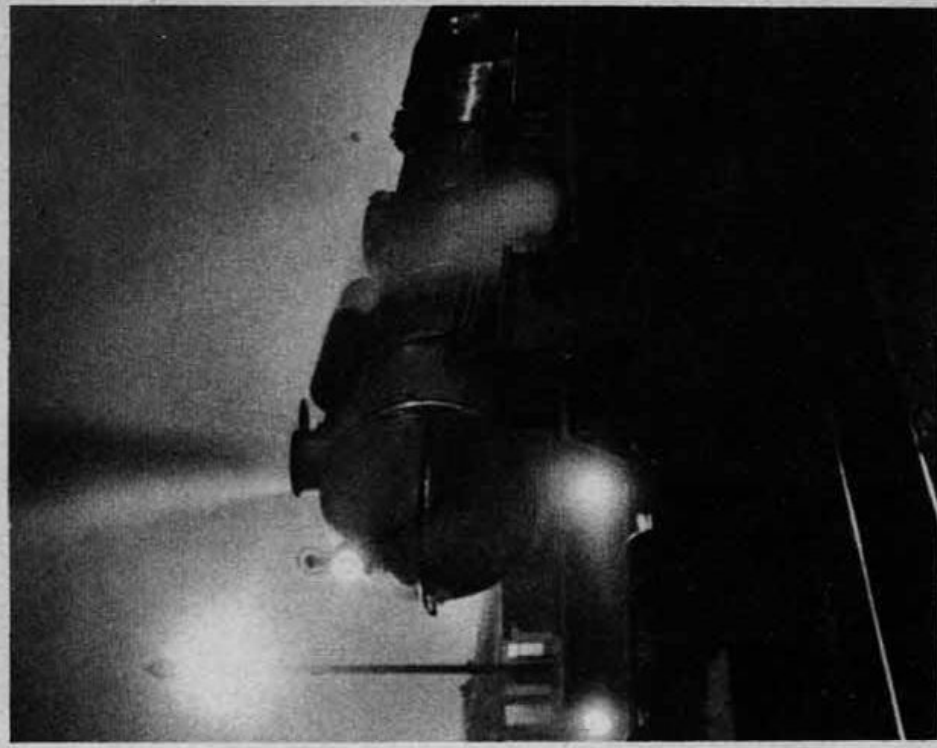
*Et puis des inconnus bruyants et résolus
S'installent sans souci de l'innocent qui ronfle.
Et de nouveau le train s'étire dans la nuit,
Sous le regard précis des signaux tutélaires.*

Mais laissons le train à sa route et voyons maintenant la part que nos poètes font à leurs gares.

(A suivre). L. G.

L'autorail vient de croiser un train.

Le rapide de nuit.



(Cliché Cordier.)



Union Sportive P.L.M. de Saint-Etienne.



L'ACTIVITÉ SPORTIVE SUR LE RÉSEAU

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

Tennis. — L'A.S.C.P.L.M. a mis, pour la première fois cette année, un Challenge de tennis en compétition.

Trois clubs seulement participèrent à ce tournoi : Paris, Ariès et Grenoble.

Le 1^{er} tour de cette compétition, dont l'organisation fut confiée à l'A.S.C. de Grenoble, a eu lieu le 1^{er} juillet au stade des Cités de Villeneuve-Saint-Georges, où Paris a battu Ariès par 5 victoires à 0.

Puis la finale, qui se déroula à Grenoble le 29 juillet, opposa les Parisiens à leurs camarades grenoblois. Cette rencontre obtint un vif succès et il convient de féliciter les dirigeants de l'A.S.C. de Grenoble pour le soin qu'ils mirent à l'organisation de cette manifestation.

La victoire sourit nettement aux Parisiens qui triomphèrent des Cheminots de Grenoble par 4 victoires à 0, s'assurant ainsi le titre de champion du Réseau pour 1934 et la garde du Challenge pour une année.

Boules. — L'U.S.P.L.M. du Teill, chargée, comme détentrice du Challenge 1933, de remettre ce dernier en compétition, a déjà reçu l'engagement de 30 quadrettes.

La manifestation bouliste annuelle de l'A.S.C.P.L.M. s'annonce donc sous les meilleurs auspices.



Boule P.L.M. de Vénissieux ; au-dessous :
Quadrette de l'U.B.P.L.M. Valentinnoise.



Section Bouliste de l'A.S.P.L.M. de Langeac ;
au-dessous : Boule P.L.M. de Clermont-Ferrand.



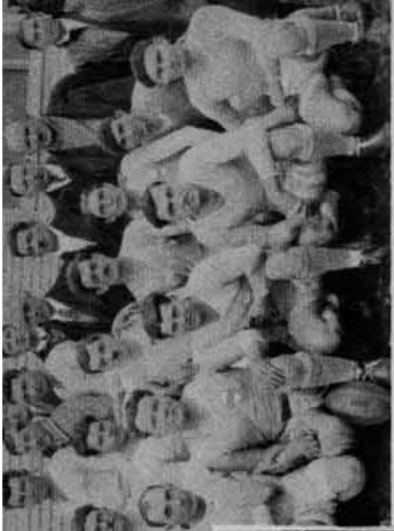
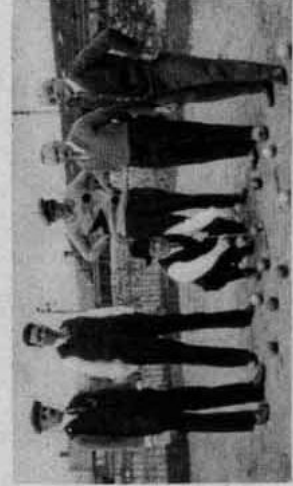
Equipe de Rugby de l'U.S.P.L.M. de Paris.



Vétérans du S.C.P.L.M. Saincalze.



Equipe 1^{re} du S.C.P.L.M. Saincalze.



Section de Rugby
du Racing-Club Bressan P.L.M.

L'ACTIVITÉ DANS LES CLUBS

A PARIS. — Rugby. — Délaisant les terrains desséchés, les Rugers maintiennent leur entraînement soit sur les courts de tennis, soit à la natation.

L'équipe jouera cette année en 3^e série où leur plus rude adversaire sera Citroën, demi-finaliste de 3^e série l'année dernière, battu de justesse par les Cheminots de l'Etat.

Aucune défection, quelques bonnes rentrées principalement en lignes arrières. Nous faisons appel à nos camarades cheminots, joueurs de rugby, pour venir grossir notre « quinze » et nous aider à confirmer nos succès de la précédente saison.

A VENISSIEUX. — Boules. — L'activité bouliste se poursuit et nombreux sont les succès acquis dans divers concours régionaux par les différentes quadrettes cheminotes, y compris celles constituées par des pupilles.

A OULLINS. — L'équipe de montagne se montre toujours très active, ses dernières sorties lui ont permis les ascensions de la Dent du Chat (1.472 m) et du Mont Aiguille (2.097 m), ainsi qu'un essai de camping à Breil.

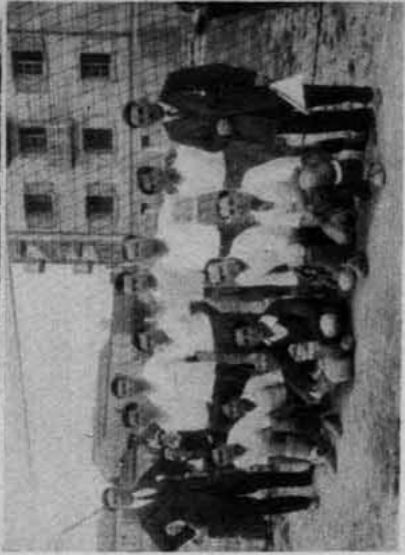
A MIRAMAS. — L'activité sportive est toujours très intense dans toutes les sections de ce groupement.

En association, le titre de champion de Provence (2^e division) fut la juste récompense de l'effort des joueurs qui se sont ainsi élevés au premier rang des clubs régionaux.

Par ailleurs, tous les candidats présentés au brevet de préparation militaire ont été admis avec succès.

Avec la saison estivale l'activité s'est reportée sur le tennis et l'athlétisme et les résultats obtenus sont des plus encourageants.

Equipe 1^{re} de la Société St-Maurice P.L.M.
de Miramas ; au-dessous : Equipe Réserve du
S.C.P.L.M. d'Arlès.



Plusieurs équipes de basket s'entraînent également en ce moment en vue de représenter dignement leurs couleurs dans les prochaines compétitions régionales et de Réseau.

Enfin la section de **fanfare, trompettes et clairons** a effectué plusieurs sorties au cours desquelles elle se fit particulièrement remarquer.

A VALENCE. — Boules. — L'U.B.P.L.M. Valentinoise avait organisé, le 10 juin dernier, un concours de boules auquel participèrent 37 quadrettes appartenant à diverses sociétés boulistes du Réseau.

Les boulistes valentinois Faure, Seignoverli, Auger et Rouchier furent les heureux vainqueurs de ce concours et s'assurèrent ainsi le titre de champion.

Bien que des comptes rendus détaillés ne nous soient pas parvenus, l'activité sportive continue de régner dans les sociétés de : Martelle, Montargis, Saint-Etienne, Langeac, Grenoble, Carnoules, Le Tell, Nice, Portes-les-Valence, Aïes, Montpeller, Bourg, Saint-Rambert-d'Albon, Nîmes, Badan, Aix-en-Provence, Saint-Germain-des-Fossés, Arles, Ambérieu, Dijon, Clermont-Ferrand, Tain, Saint-Jean-de-Maurienne, Saincaize, Givors, Lieusaint et Moulins.

E. CAMUS,
Président de l'A.S.C.P.L.M.



DES LAITUES POUR LE PREMIER PRINTEMPS

La laitue est la plus importante, la plus employée et, à presque toutes les saisons, la meilleure des salades. Les laitues sont des plantes estimées à juste titre; elles exercent sur l'économie humaine une action rafraîchissante, tempérante, très légèrement narcotique. Déjà, d'après une anecdote racontée par Hérodote, les médecins des rois de Perse (environ 550 ans avant notre ère) reconnaissaient à la laitue des vertus calmantes et émoullissantes. C'était la principale des salades. On relevait sa fadeur avec un assaisonnement de roquette, herbe crucifère, âcre et stimulante. On terminait le souper par une salade de laitue, sans doute pour disposer au sommeil. Il est possible que le suc blanc et amer de la laitue soit légèrement soporifique; cependant, il n'est pas analogue à l'opium bien qu'on l'ait introduit dans la matière médicale sous les noms de **lactucarium** et de **thridace**.

Les laitues cultivées ont donné naissance à deux types de formes différentes: les laitues proprement dites à tête ronde ou plus ou moins aplatie « lactuca capitala »; elles diffèrent entre elles par leur volume, la forme des feuilles, leurs ondulations et surtout par leur coloration qui varie du jaune pâle au vert plus ou moins foncé, passant aussi du rouge au brun; les laitues-romaines « lactuca longua », au lieu de donner des plantes basses, aplaties sur le sol, s'élevaient davantage et forment des pommes hautes et allongées.

Ces catégories de laitues comprennent plusieurs centaines de variétés qui ont, pour la plupart, leurs qualités spéciales; elles diffèrent par la saveur, la forme, le coloris et l'ampleur des feuilles. Les unes sont propres à la culture d'été ou d'automne; d'autres réussissent mieux au printemps; plusieurs sont assez rustiques pour passer l'hiver sous nos climats sans autre protection qu'un abri léger, c'est le cas des laitues dites « d'hiver », qui, semées vers l'automne, passent la mauvaise saison dans un état presque stationnaire et pomment en avril-mai. Elles sont choisies parmi les variétés les plus rustiques. On recommande tout particulièrement: la laitue **grosse blonde d'hiver**, rustique, assez hâtive et productive, une des plus recommandables; la laitue **brune d'hiver**, un peu moins volumineuse que la précédente dont les feuilles sont lavées de brun à l'extérieur, également rustique; la laitue **de passion blanche** qui a donné naissance à une autre variété du même type à feuilles vertes, considérées toutes deux comme très rustiques; la laitue **d'hiver de Trémont**, grosse, d'un vert blond lavé de roux, également rustique.

Toutes ces laitues se sèment, selon la température, le climat et la nature du terrain où l'on opère, du 25 août au 15 septembre, en ne perdant pas de vue que les plantes moyennes résistent généralement mieux aux frimas que les plus développées. Le semis doit être fait assez clair; 2 grammes de semences donnant 60 à 80 % de germination effective, suffisent

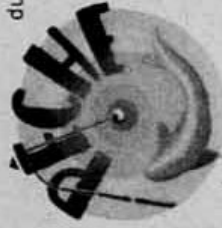
par mètre carré; dans le cas d'un semis un peu dru, il est prudent de l'éclaircir très jeune pour qu'il ne s'étiole et n'attrape pas « le blanc » ou « meunier » des laitues.

Vers la fin d'octobre, lorsque le plant, possédant cinq ou six feuilles bien développées, on le met en place, de préférence sur coteau, en avant d'un mur bien exposé, à 25 ou 30 centimètres d'un tous sens, selon le développement présumé de la variété cultivée.

Le plus souvent, on extrait de la pépinière, en les soulevant pour n'en pas rompre la racine, les jeunes plants au moment de leur mise en place; mais dans les terrains froids, il pourrait être préférable de laisser hiverner les plants en pépinière où il sera facile de les protéger grâce au peu d'étendue. Lorsqu'on aura prévu ce mode de conservation, il y aura avantage à les repiquer très jeunes sur un sol fertile, bien ameubli, préalablement recouvert d'un peu de terreau, en les espaçant de 5 centimètres en tous sens.

Là où ces laitues sont cultivées, il faut bien se pénétrer qu'elles ne souffrent pas de la neige, surtout si celle-ci les recouvre complètement, mais des intempéries, pluies froides, neiges fondues, brusques gelées. Dans ce cas comme dans celui de fortes gelées continues, il y aura intérêt à les protéger au moyen de litière ou de paille sèche, épanchée légèrement sur tout l'espace repiqué ou planté, que l'on ramassera dès que les froids seront terminés.

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



LA PÊCHE AU BLÉ

(Suite)

Les vrais chevaliers de la gaule savent que les chutes de manne (ces fameux papillons éphémères), ont un effet désastreux. On dit que les poissons en absorbent beaucoup, ce qui les rend malades; cela doit être vrai car pendant les jours suivants, la pêche est mauvaise. Presque plus de touches, c'est le marasme complet.

Et un autre facteur gênant paraît intervenir: il suffit de vider quelques prises pour constater que les intestins sont remplis d'une matière verte, résidu de plantes aquatiques. Conclusion, ces poissons ont aussi mangé des herbes.

Il est ainsi bien évident que nos convives, manquant complètement d'appétit, seront bien difficiles à décider, si la becquée n'est pas présentée de façon à endormir au maximum leur méfiance. Or le grain de blé qui semble reposer tranquillement sur le fond répond à cette exigence.

Nous savons que, par les chaleurs surtout, les poissons se tiennent dans les herbiers, d'où ils sortent attirés par la nourriture qu'on leur jette, pour y retourner à la moindre alerte.

C'est donc, comme dans la pêche précédente, à proximité des herbiers qu'il faut les chercher, dans les « trous » profonds et calmes, autant que possible.

La ligne devra être plombée en fixant graduellement les plombs, un peu espacés, mais en commençant à 35 ou 40 centimètres de l'hameçon au moins, afin que le bas de ligne reste très libre.

Si, comme nous l'envisageons, on pêche du bord, voici comment placer la ligne: dans une eau parfaitement tranquille, on lance l'engin en face le plus loin possible et on place immédiatement la gaule sur des supports; la ligne descend obliquement sur toute sa longueur et, suivant la déclivité naturelle, la partie inférieure s'allonge bien rectiligne sur le fond et restera exactement placée comme on l'a voulu.

Dans l'eau un peu courante, elle sera, après la lancer, déviée plus ou moins légèrement en aval par le flot.

Pour tenir compte de cette influence, il est nécessaire de lancer non en face, mais plus ou moins en amont; la ligne en se plaçant, formera néanmoins en aval de la canne un angle, mais assez peu prononcé.

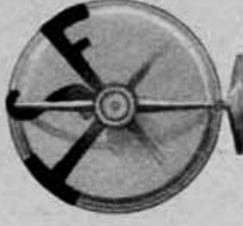
On voit qu'elle est bien posée par le flotteur qui se tient légèrement incliné. On peut d'ailleurs réduire assez notablement ce déplacement en utilisant un flotteur de forte dimension et « charger » la ligne en conséquence.

La ligne étant posée sur des fourchettes ou supports, il faut surveiller attentivement le flotteur parce que, avec les grosses pièces, le départ est parfois « franc »; sans attaques préa-

lables le flotteur s'enfoncé et disparaît, laisser filer suffisamment et ferrer en douceur, ligne à terre (comme indiqué dans un précédent article).

Pour terminer, je dirai que, si on est assez amateur de ce que nous appelons « les beaux coups de ligne », il ne faut pas hésiter à escher avec deux grains de blé; l'hameçon est ainsi parfaitement caché, la « becquée » est plus volumineuse, plus appétissante et tentera davantage les tanches, carpes ou barbillons, s'il s'en trouve sur le coup. Il y aura alors parfois des « départs » fantastiques et la casse suivra de près, en même temps que l'émotion et le désappointement, accompagnés du « pestage » habituel, mais pour les pêcheurs impénitents, ce sont là les petits incidents du métier.

C.



UN APPAREIL SECTEUR SIMPLE

Le récepteur, qui va être décrit, a été simplifié le plus possible de façon à permettre à un amateur débutant d'en entreprendre la réalisation, avec toutes chances de succès.

C'est un appareil économique, d'un rendement excellent, doué d'une musicalité incomparable, capable de satisfaire les auditeurs les plus difficiles.

De sélectivité normale, ce poste ne prétend naturellement pas aux performances d'un super-hétérodyne mais il est capable de séparer, dans la région parisienne, les émetteurs locaux et, en province, permet la réception d'une vingtaine de stations sans interférence ni soufflage. Il se contente d'un collecteur d'ondes réduit, petite antenne intérieure dans les régions favorisées, antenne extérieure courte partout ailleurs.

Ceci dit, examinons les particularités de l'appareil et les détails de réalisation.

C'est un récepteur à amplification directe, pour courant alternatif, comportant 2 lampes à écran, à pente variable, en haute fréquence et une détectrice par courbure plaque, reliée à une penthode finale par résistances-capacités. Une valve bipolaire est prévue pour le redressement de la haute tension. Enfin, le haut-parleur est du type électro-dynamique dont l'enroulement d'excitation est utilisé comme self de filtrage de tension anodique, concurrentement avec 2 condensateurs électro-chimiques de 8 M.F. indiqués sur notre schéma.

Les 5 lampes précitées sont du type américain, type 35, une 24A, une 47 et une 80. Elles ne possèdent peut-être pas les caractéristiques poussées des lampes européennes, mais elles ont le mérite de coûter moins cher, d'être d'une robustesse au moins égale et de présenter une grande facilité d'emploi et de mise au point. En effet, les tensions appliquées à leurs électrodes ne sont pas critiques, des écarts assez importants n'attirent pas sensiblement leur rendement.

Les 3 bobinages B¹, B², B³ sont, à peu de chose près, identiques. Le premier constitue le bloc d'accord, les 2 autres sont les transformateurs H.F. de couplage entre les 3 premières lampes; on les trouve dans le commerce tout étalonnés et blindés.

Dans chacun de ces bobinages les enroulements P.O. et G.O. sont montés en série, tant au primaire qu'au secondaire; ils sont, à cet effet, munis d'une prise intermédiaire qui permet, à l'aide d'un commutateur, de court-circuiter en P.O. la portion non utilisée G.O. Ce commutateur devra donc pouvoir effectuer simultanément 6 courts-circuits.

Si, C² et C³ forment un groupe de 3 condensateurs variables en ligne de un demi-millième de M.F. chacun.

L'antenne attaque la grille de la 1^{re} lampe, soit directement en A pour un collecteur réduit, soit en A¹ pour un collecteur très long; dans tous les cas la position A¹ donnera une sélectivité meilleure.

Les 2 lampes type 35 sont polarisées au moyen du potentiomètre 5 000 ohms qui sert également au contrôle du volume de son; on peut le prévoir muni d'un interrupteur destiné à couper le courant du secteur.

La résistance de 150 ohms, en série avec lui, joue un rôle de protection en empêchant les lampes de travailler sans polarisation à fin de course du potentiomètre.

Les écrans de ces 2 lampes sont alimentés, puis découplés, par les 2 condensateurs de 50 000 et 20 000 ohms et les 2 condensateurs de 0,5 M.F.

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

M. LÉON EYROLLES, C. *, 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 43 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 Mincs.
808 Ingénieurs Adjointes du Service Vicinal.
23 Ingénieurs en Chef de la Ville de Paris.
et 9.542 Conducteurs, Adjointes techniques, Commis-Dessinateurs, Dessinateurs, Cal-

queurs, 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) envoyée gracieusement 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

CRAYONS CONTÉ

PARIS

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 "Penduliers" et "Bijouterie-Orfèvrerie",
avec des prix très avantageux
Grandes facilités de
Ecrivez sans enga-
gement aux Etablis-
sements SARDA, à
Besançon.



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

DOCUMENTS ÉMANANT DE LA DIRECTION	
28 juin 1934	Ordre de Service n° 16 (1934). Tarifs des buffets.
19 juillet 1934	Ordre de Service n° 17 (1934). Mise en application, à partir du 6 août 1934, du Règlement du Block-System absolu sur la section de ligne de Dijon-Ville (Poste 2) à Mâcon (Poste 1).
30 juillet 1934	Notice concernant les mesures d'application du décret-loi du 19 avril 1934, relatif aux pensions de retraite des Agents de chemins de fer.
DOCUMENTS COMMUNS A PLUSIEURS SERVICES	
9 mars 1934	Instruction N° 3359 du T.C. de la Voie. Technique n° 65 (Expl. Services Techniques - Télégraphie et Éclairage) (Ed. de 1934). Surveillance et entretien des installations d'avertissement de passages à niveau.
13 juin 1934	Ordre de Service N° 16 (1934) de l'Expl. N° 1518 du Mat. et Tract. N° 3376 du T.C. de la Voie. Circulation des autorails ZZC-A-1 à 4 et ZZC-D-1 et 2 en service commercial.
27 juin 1934	Ordre de Service N° 19 (1934) de l'Expl. N° 1520 du Mat. et Tract. N° 3378 du T.C. de la Voie. Circulation en service commercial des autorails ZZC-E-1 et 2.
27 juin 1934	Ordre de Service N° 20 (1934) de l'Expl. N° 1519 du Mat. et Tract. Mesures à prendre pour la circulation des trains de marchandises impairs dans les souterrains de : Saint-Ferréol et Montbrison (ligne de Firminy à Saint-Rambert-d'Albon), et en cas d'arrêt accidentel de ces trains dans ces souterrains.
3 juillet 1934	Instruction provisoire. de l'Expl. du Mat. et Tract. N° 21 (1934) Expl. Prescriptions concernant la protection contre les risques d'incendie des autorails à moteur à essence.
5 juillet 1934	Ordre de Service N° 1522 du Mat. et Tract. N° 3380 du T.C. de la Voie. Circulation en service commercial des couplages automoteurs Bugatti ZZA-K-1 à 3.
5 juillet 1934	Ordre de Service N° 23 (1934) Expl. N° 1521 du Mat. et Tract. Dispositions spéciales à appliquer aux trains de marchandises et assimilés, remorqués en simple traction, sur la section de ligne de Marseille-Saint-Charles aux Arcs.
20 juillet 1934	4 ^e Annexe à l'Ordre de Service. N° 8 (1930) Expl. N° 1448 du Mat. et Tract. N° 3313 du T.C. de la Voie. Appareils avertisseurs-enregistreurs de signaux.
25 juillet 1934	Bulletin rectificatif n° 4 à l'O.S. N° 28 (1933) Expl. N° 1501 du Mat. et Tract. N° 3324 (Ed. 1933) du T.C. de la Voie. Limitations spéciales de vitesse.
26 juillet 1934	Ordre de Service N° 24 (1934) Expl. N° 1523 du Mat. et Tract. N° 3381 du T.C. de la Voie. Mise en service du Block-System absolu avec circuits de voie à courant permanent (section de ligne de Dijon-Ville (Poste 2) à Mâcon (Poste 1)).
10 août 1934	1 ^{re} Annexe à l'Ordre de Service. N° 21 (1934) Expl. N° 1522 du Mat. et Tract. N° 3380 du T.C. de la Voie. Circulation en service commercial des couplages automoteurs Bugatti ZZA-K-1 à 3.
DOCUMENTS ÉMANANT DU SERVICE DE L'EXPLOITATION	
2 mai 1934	Circulaire n° 22 (1899 - Gares et trains) (Edition de 1934). Éclairage.
1 ^{er} janvier 1934	Circulaire n° 1 (1934 - Comptabilité des gares). Circulaires de la série « Comptabilité des gares » restant en vigueur au 1 ^{er} janvier 1934.
5 juin 1934	5 ^e Annexe à la Circulaire n° 5 (1899 - Gares et trains) (Ed. de 1930). Additions et modifications.
8 juin 1934	2 ^e Annexe à la Circulaire n° 23 (1931 - Comptabilité des gares). Additions et modifications.
20 juin 1934	Ordre de Service n° 18 (1934). Lignes ou sections de lignes sur lesquelles la composition des trains de marchandises peut dépasser 65 véhicules.
20 juin 1934	Note n° 13 aux chefs de gare. Transports à destination de la Turquie.
26 juin 1934	Note-Circulaire n° 4 à MM. les Inspecteurs principaux. Répétiteurs de signaux fixes.
1 ^{er} juillet 1934	1 ^{re} Annexe à la Circulaire n° 11 (1899 - Gares et trains) (Ed. de 1931). Modifications et additions.

Modifications apportées à l'établissement des « Résumés des renseignements sur les transports G.V. » et des relevés annuels, mod. 234, par suite de la mise en vigueur du nouveau régime des remboursements. Cessation de l'exploitation par fer des lignes de Romans-Bourg-de-Péage à Valence et de Valence à Crest. (Chemins de fer de la Drôme.)
 | Tarif V, n°s 8/108. Modifications.
 | Modification de la tarification des bagages.
 | Ouverture de la chasse en 1934.

4^e Annexe à la Circulaire n° 24 (1931)
 - Comptabilité des gares.
 Note n° 182 aux chefs de gare.
 Circulaire n° 70 (1934 - Application des tarifs).
 Note n° 190 aux chefs de gare.
 Ordre de Service n° 25 (1934).

7 juillet 1934
 9 juillet 1934
 10 juillet 1934
 25 juillet 1934
 26 juillet 1934

DOCUMENTS ÉMANANT DU SERVICE DU MATÉRIEL ET DE LA TRACTION

Pièces de locomotives, tenders, voitures et wagons et ferrailles ramassées sur les voies.
 Demande et envoi de pièces de rechange pour la réparation et la remise en route des véhicules appartenant aux Administrations de chemins de fer et avariés hors de leur réseau, et des wagons appartenant à des particuliers.
 Application du Règlement Général d'Exploitation : composition et circulation, des trains de machines ; écritures des trains. Intervention des mécaniciens dans la réforme des véhicules. Prescriptions diverses. (Ed. de 1934).
 | Accidents et incidents.
 | Frais généraux de la Division des Magasins.
 | Renumerotation de locomotives recevant certaines modifications.

Instruction n° 213 (nouvelle série).
 Instruction n° 264 (nouvelle série) (Ed. de 1934).
 5^e Annexe à l'Instruction n° 401 (nouvelle série).
 Instruction n° 501 (nouvelle série) (Ed. de 1934).
 Ordre de Service n° 1524.
 Ordre de Service n° 1525.

14 juin 1934
 22 juin 1934
 2 juillet 1934
 24 juillet 1934
 26 juillet 1934
 1^{er} août 1934

DOCUMENTS ÉMANANT DU SERVICE DE LA VOIE

1^{re} Annexe à l'Instruction n° 3302 du tableau chronologique sur la surveillance des rails en service.
 2^e Annexe à la note n° 3358 du tableau chronologique de la Voie sur l'entretien des drains et de leurs remorques.
 1^{re} Annexe à l'Instruction V-676 (1934) - (Modifications).
 } Dévers à donner aux voies principales, raccordement des courbes entre elles et avec les alignements droits, rectification des courbes déformées.
 } V-693 (1^{re} Annexe) (Ed. de 1928).
 } Instruction sur les alignements.
 } Wagons affectés au Service de la Voie.
 5^e Annexe à l'Instruction n° 3335 du T.C. de la Voie (Ed. de 1932).
 | Congés et autorisations d'absence.
 1^{re} Annexe à l'Instruction n° 3373 du tableau chronologique concernant les dispositions relatives aux accidents et incidents et Règlement des accidents du travail.
 1^{re} Annexe à la note n° 3370 du tableau chronologique de la Voie sur la description et le mode d'emploi de la tirefonneuse individuelle à main système « Limouzin ».
 4^e Annexe à l'Instruction V-611 - Appareils de voie L.P.

1^{re} Annexe à l'Instruction n° 3302 du tableau chronologique sur la surveillance des rails en service.
 2^e Annexe à la note n° 3358 du tableau chronologique de la Voie sur l'entretien des drains et de leurs remorques.
 1^{re} Annexe à l'Instruction V-676 (1934) - (Modifications).
 } Dévers à donner aux voies principales, raccordement des courbes entre elles et avec les alignements droits, rectification des courbes déformées.
 } V-693 (1^{re} Annexe) (Ed. de 1928).
 } Instruction sur les alignements.
 } Wagons affectés au Service de la Voie.
 5^e Annexe à l'Instruction n° 3335 du T.C. de la Voie (Ed. de 1932).
 | Congés et autorisations d'absence.
 1^{re} Annexe à l'Instruction n° 3373 du tableau chronologique concernant les dispositions relatives aux accidents et incidents et Règlement des accidents du travail.
 1^{re} Annexe à la note n° 3370 du tableau chronologique de la Voie sur la description et le mode d'emploi de la tirefonneuse individuelle à main système « Limouzin ».
 4^e Annexe à l'Instruction V-611 - Appareils de voie L.P.

23 mai 1934
 30 mai 1934
 31 mai 1934
 1^{er} juin 1934
 18 juin 1934
 20 juin 1934
 30 juin 1934
 30 juin 1934
 6 juillet 1934
 10 juillet 1934

Les difficultés de l'heure présente
diminuent le nombre de vos lecteurs.

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.

Le Fusil Téa

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

Concessionnaire exclusif pour la vente en France :
FERNAND MORTBONTEMPS
 CARTOUCHES CHARGÉES
 à HOTONNES (Ain) TARIF FRANCO



MANUFACTURE FRANÇAISE DE LAMPES ÉLECTRIQUES
 Société anonyme au capital de 4.000.000 de fr. - Siège Social: Aix-en-Provence

LAMPE ZÉNITH
 APPAREILS D'ÉCLAIRAGE RAYNITH
 A MIROIRS ARGENTÉS - Dépôt dans toutes les grandes villes

Magondeaux B.R.C.

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

Acétylène dissous - Électricité
 Toutes signalisations routières et ferroviaires.

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.

Savon pour la barbe
 inimitable
IBBS



' 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 (XI^e)
Demandez Catalogue illustré
Remise importante au Personnel du P. L. M.

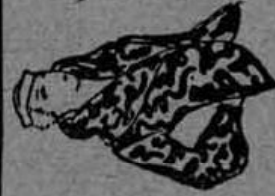
BON à envoyer « AU PIGEON VOYAGEUR »

252^{bis}, Boulevard Saint-Germain, PARIS

POUR RECEVOIR FRANCO : 1^o "Tous les bons postes"
2^o "Musique Vraie", avec préface des maîtres de la musique radiophonique
3^o "Documentation générale de la Radio", pièces détachées

Les plus sensationnels et originaux catalogues de l'année

« AU PIGEON VOYAGEUR » l'un des plus anciens fournisseurs radio des Agents PLM (1920)



FOURRURES CANADIAN FOX

9 bis, Rue Geoffroy - Marie - PARIS (9^e)

(Médaille d'Or 1933)

Jolie jaquette
poulain... 290, »

Fabrique de gros
vendant au détail

35 % moins
cher.

10% de RÉDUCTION aux AGENTS du P. L. M.

Demandez catal. gratuit n° L. 3. - Facilités de paiement sur demande

Tannage - Teinture de peaux - Envoi de choix à domicile

AVIS AU PERSONNEL

CONSULTATIONS JURIDIQUES FOURNIES GRATUITEMENT PAR LE SERVICE DU CONTENTIEUX.

Le Service Commun de Contentieux des Grands Réseaux assure désormais les consultations juridiques, orales et écrites, que le Contentieux de notre Compagnie fournissait gratuitement au personnel (successions, partages, liquidations, divorces, séparations de corps ou de biens, actes de l'état civil, contrats, locations, servitudes, etc.). Les agents désireux d'obtenir une consultation écrite devront donc maintenant adresser leur demande à M. le Chef du Service Commun de Contentieux des Grands Réseaux, 45, rue

Saint-Lazare, Paris.
C'est à cette adresse également qu'ils pourront obtenir des consultations orales en se présentant les mardi et vendredi (non fériés) de chaque semaine, de 13 h. à 18 h. 30 ; un agent qualifié leur donnera, séance tenue autant que possible, les renseignements dont ils auront besoin, sauf à compléter les premiers renseignements par envoi d'une note écrite lorsque la question sera susceptible d'exiger un examen plus approfondi.

DISTINCTIONS HONORIFIQUES DIVERSES

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

MUTUALITÉ. — A reçu une Médaille de bronze ; M. HUCHON Edme, Géomètre-expert à Dijon.

SOCIÉTÉ D'ENCOURAGEMENT AU PROGRÈS. — A reçu la Médaille de bronze ; M. JAMART René, Attaché 11^e Arrondissement de la Voie à Lyon.

SOCIÉTÉ NATIONALE D'ENCOURAGEMENT AU MÉRITE. — A reçu la Médaille de bronze ; M. LE PORT Camille, Facteur aux écritures à Lyon-Perrache 1

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

MÉDAILLE D'HONNEUR DES CHEMINS DE FER

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

RHÔNE. — BARBE Jules, Contremaître au P. E. à Lyon ; BARBIER Fabien, Manœuvre spécialisé à Lyon ; BARBIER François, Ouvrier aux ateliers de machines à Oullins ; BERCHOUX Jules, Brigadier à Beaujeu ; BERLINGARD Jean, Chef de train à Grigny ; BERTRAND Pierre, Surveillant principal à Collonges-au-Mont-d'Or ; BIERGE Jean, Chef de train à Lyon ; BRIGUOIS Louis, Brigadier de manutention à Lyon ; BLANC Léon, Brigadier de manutention à Sainte-Foy-les-Lyon ; BOISSOT Jules, Commis à Lyon ; BONNARD André, Homme d'équipe à Villeurbanne ; BOUHEY François, Chef de bureau de gare à Lyon ; BOUNHOL Jean, Brigadier de manutention à Lyon ; BOUTES Camille, Sous-ingénieur chef de section à Lyon ; BOYER François, Chef de train à Givors ; BRUGNOT Jules, Sous-Chef de bureau à Oullins ; BRUNET Joannès, Conducteur de machines-outils à Oullins ; CELLE Joseph, Sous-Chef de manutention à Givors ; M^{me} CHACHUAT Pauline, Commise à Villefranche-sur-Saône ; CHAIX Ernest, Sous-Chef de manœuvres à Lyon ; CHALANÇON Auguste, Brigadier de manutention à Lyon ; CHALET Henri, Chef de groupe à Grigny ; CHAPEL Eugène, Sous-Chef de gare à Givors ; CHARASSE Claude, Commis à Venissieux ; CHARLES Louis, Manœuvre au poste d'entretien à Givors-Canal ; CHAUTANT Francisque, Chef de station à Civrieux-d'Azergues ; CHERPIN Blaise, Commis à Givors ; CHOMET Pierre, Contrôleur technique à Lyon ; CHOUVIER Jean, Conducteur à Lyon ; M^{me} COLLOT Lucile, Commise à Lyon ; CORSANCE Camille, Chauffeur de manœuvres à Lyon ; COUTRON Jean, Homme d'équipe à Lyon ; CRU Paul, Chef de train à Lyon ; DAILLE François, Sous-Chef de manutention à Lyon ; DAMEZ Emmanuel, Ouvrier aux ateliers de machines à Oullins ; DAMOND Jean, Aide-Ouvrier au P. E. à Lyon ; DAUDANNE Georges,

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..

Mécanicien de route à Grigny; DEBUT François, Ouvrier à Lyon; DEGLTAGNE Jules, Chef de train à Lyon; DELORME Henri, Chef de groupe à Lyon; DELOY Joseph, Mécanicien de route à Lyon; DEMURGER Pierre, Gardien concierge à Lyon; DESPIERRE Jean, Sous-Chef de bureau de gare à Lyon; DEVILLIERS Félix, Mécanicien de route à Grigny; DONJON Jules, Conducteur à Lyon; DUBOIS Jean, Sous-Chef de manutention à Lyon; DUCREUX Claude, Chef de manœuvres principal à Grigny; DURAND Jules, Chef aiguilleur à Lyon; DUSSURGET Jean, Chef aiguilleur à Givors; DUTRON Jules, Sous-Chef de gare principal à Lyon; FAVIER Gilbert, Caissier à Lyon; FORAT Antoine, Chef de train à Lozanne; FORAY Flavien, Manœuvre spécialisé à Lyon; FROMENT Emile, Sous-Chef de manutention à Grigny; GALAND Mathieu, Chef de gare à Marcilly-d'Azergues; GAUVIN René, Sous-Chef de manutention à Lyon; GENESTIER Achille, Chef aiguilleur à Lyon; GENOUX Jean, Sous-Chef de manœuvres à Lyon; GIRARD Victor, Inspecteur divisionnaire à Lyon; GOULLOUX Théodore, Brigadier de manutention à Oullins; GOUTTENOIRE Henri, Sous-Chef de gare à Lyon; GUILLAUD Auguste, Commis à Lyon; JAMBON Claude, Aiguilleur à Villefranche-sur-Saône; JEANNIN Etienne, Aide-Ouvrier aux ateliers de machines à Oullins; JULLE Marie, Aide-Ouvrier aux ateliers de machines à Oullins; LABEAUME Augustin, Aide-Ouvrier aux ateliers de machines à Oullins; LAVILLE François, Commis à Villefranche-sur-Saône; LETHENET Jules, Chef de manutention à Lyon; LIONNETON Jean, Ouvrier aux ateliers de voitures à Oullins; LIVET Stéphane, Contremaître adjoint à Oullins; MAGNAT Maxime, Chef aiguilleur à Lyon; MALSERT Marius, Sous-Chef de gare à Lyon; MARGAND Claude, Sous-Chef lampiste à Lyon; MARGAND Tonius, Surveillant principal à Lyon; MARTIN Benoît, Commis à Lyon; MASSON Marcelin, Contremaître adjoint à Oullins; MAZoyer Paul, Conducteur à Lyon; MEANT Jean, Chef de manutention à Lyon; MICHALLET Antoine, Employé à Lyon; MELLE Jules, Chef de manutention à Lyon; MELOT Guillaume, Facteur aux écritures à Lyon; MELQUIOT Léon, Chef de train à Givors; MICHEL Jules, Chef de manutention à Grigny; MIEUSSET Jean, Chef de train à Lyon; MOREAU Gustave, Ouvrier à Oullins; NOAILLES Henri, Mécanicien de route à Lyon; NOENS Louis, Chef de réserve à Tarare; NONY François, Chef de train à Lyon; OMOBONI Silvio, Chauffeur de manœuvres à Grigny; OUDHUY Ernest, Brigadier de manutention à Lyon; PAIRE Claude, Sous-Inspecteur à Lyon; PELET Barthélemy, Aiguilleur à Lyon; PETIT Louis, Sous-Chef de manœuvres à Lyon; PEYRAGROSSE Gabriel, Brigadier de manutention à Lyon; PILLON Léon, manœuvre spécialisé à Lyon; POTET Joseph, Chef de gare à Grandis-Allières; POULLET Jean, Employé à Oullins; POUPON Charles, Sous-Chef de manutention à Lyon; PRESTAT Jean, Chef de gare à Saint-Bel; RAJON Paul, Mécanicien de route à Givors; RAMACET Alphonse, Sous-Chef de gare dispatching à Lyon; REBILLARD Joseph, Mécanicien de manœuvres à Couzon-au-Mont-d'Or; REVIRRIOT Eugène, Aide-Ouvrier à Lyon; REY Gaston, Sous-Chef de gare principal à Grigny; REYMOND Louis, Sous-Chef de brigade d'ouvriers à Lyon; REYMOND Pierre, Sous-Brigadier des garçons de bureau à Lyon; REYNAUD Antoine, Cantonnier principal à Charbonnières-les-Bains; ROLAND Pierre, Chef de train à Lyon; ROUSSEAU Eugène, Sous-Chef de gare principal à Lyon; ROUSSET Eugène, Aiguilleur à Fontaines-Saint-Martin; SAGNIMORTE René, Mécanicien de route à Grigny; SALOMON Edouard, Sous-Chef de manœuvres à Lyon; SANVERS Philibert, Mécanicien de route à Vénissieux; SINGORET Félix, Brigadier lampiste à Lyon; TERRACE Jacques, Conducteur à Lyon; THEVENON Ernest, Ouvrier à Givors; THIZY Jean, Ouvrier à Oullins; THORRIEN Jean, Surveillant technique à Villeurbanne; TOURET Gilbert, Chef de gare principal à Lyon; VALENTIN Victor, Mécanicien de route à Grigny; VALLET Jean Homme d'équipe à Givors; VELLURE Nicolas, Sous-Chef de manutention à Lyon; VENET Jean, Homme d'équipe à l'Arbresle; VERNAY Félix, Chef de train à Givors; VERT Jean, Ouvrier à Pierre-Bénite; VEZANT Léon, Mécanicien de manœuvres à Lyon; VIAL Jules, Ouvrier à Francheville-

le-Bas; VINCENT Mathieu, Facteur de ville à Lyon; BADROUILLARD Pierre, Brigadier de manutention à Lyon; BALME Jean, Sous-Chef de manutention à Lyon; BENOIT Joseph, Commis à Lyon; AUGIER Joseph, Ex-Sous-Chef de manutention à Lyon; CHANFRAY Joannès, Ex-Chef de manœuvres à Lyon; PLANTIER Adrien, Ex-Lampiste appareilleur à Saint-Genis-Laval; TOURTEL Gaston, Ex-ouvrier à Lyon; GRIMARD François, Ex-Contremaître à Lyon; MOISSONNIER Marie, Ex-Aide ouvrier à Lyon; Dupy Ernest, Ex-Homme d'équipe à Lyon.

SAVOIE. — ARNAUD Adrien, Ouvrier à Modane; BARIN Benoît, Surveillant principal à Chambéry; BASSO Joseph, Mécanicien de manœuvres à Modane; BLARD Louis, Manœuvre à Chambéry; M^{me} BRIFFOND, née BERTHET Louise, Chef de station à Vions-Chanaz; CAMUS Joseph, Chef de train à Chambéry; CARQUEUX Félix, Chef de train à Chambéry; CARRON Eugène, Chef de train à Albertville; CHARVOZ Michel, Homme d'équipe à Modane; CHEVRIER Jacques, Contrôleur de l'exploitation à Chambéry; CHRISTIN Clair, Surveillant technique à Chambéry; DALY Jean, Sous-Chef de manutention à Chambéry; GAILLARD Jean, Brigadier de manutention à Chambéry; GENIN Joseph, Chef de manœuvres à Saint-Jean-de-Maurienne; LABORET Philibert, Sous-Chef de bureau de gare à Chambéry; MINET Joanny, Rédacteur principal à Chambéry; MORE Joseph, Chef de train à Saint-André; PAQUELET Louis, Conducteur électrique à Bissy; PELLIN Elisé, Contrôleur adjoint à Chambéry; M^{me} PILLET Jean, Garde-Barrières, à Bissy; POLLET Joseph, Employé à Chambéry; QUILET Jean, Chef de train à Chambéry; REYDET Joseph, Chef de train à Chambéry; TRIPPIER-BERLIOZ Joseph, Cantonnier principal, Fréterive; à VALLET François, Brigadier de manutention aux Fourneaux; VINCENT Joseph, Chef de canton à Chambéry.

SAÔNE-ET-LOIRE. — AUBAGUE Joanny, Brigadier-Chef à Mâcon; BAILLY François, Homme d'équipe à Mâcon; BARET Emile, Chef de train à Montchanin-les-Mines; BARIS Philippe, Aiguilleur à Chauvoirt par Allerey; BELLETIERE Eugène, Cantonnier principal à Chagny; BELVEZET Paul, Chef de station au Puley; BERRY Jean-Baptiste, Chef de gare à Saint-Loup-de-la-Salle; BERTHAULT Louis, Homme d'équipe à Mâcon; BOINE Pierre, Chef de train à Mâcon; BONTEMPS Aimé, Brigadier de manutention à Chagny; BORDET Jean, Facteur enregistrant à Tournus; BOYER André, Mécanicien de route à Paray-le-Monial; BRAGNY Alphonse, Brigadier-Chef à Louhans; BRINGER Gabriel, Chef de gare à Fontaines; CARRY Constantin, Facteur aux écritures à Mâcon; CAUZIT Charles, Chef de gare à Beaubery; CHANY Jean, Brigadier-Chef à Digoin; CHAPEAU Henri, Chef de manœuvres à Montchanin-les-Mines; CHIARTON Maurice, Sous-Chef de manutention à Chagny; DEBAGNIARD François, Mécanicien de route à Chalon-sur-Saône; DEBORDE François, Chef de gare à Trivy; DESARMENIEN Mathieu, Chef de train à Chalon-sur-Saône; DESCHAMPS Jean, Facteur mixte à Cuusery; DEVERS Baptiste, Brigadier-Chef à Cluny; DURANTON Jean, Chef de gare à Prissé; FLAMAND Louis, Chef de train à Chalon-sur-Saône; FORET Antoine, Chef de gare à Cuusery; GATEAU Claude, Aiguilleur au Champ-Cabrin par Etang; GENELOT Claude, Brigadier à Allerey; GIRAUD Antoine, Sous-Chef de dépôt à Chagny; GOUJON Eugène, Mécanicien de manœuvres à Montchanin; GUYONNET Jacques, Mécanicien de route à Chalon-sur-Saône; JAUNET Jean, Sous-Chef de gare à Paray-le-Monial; LAFOUGE Jean, Mécanicien de route à Paray-le-Monial; LEBLANC Léon, Chef de train à Chalon-sur-Saône; LOUDOT Jacques, Chef de district principal à Chalon-sur-Saône; LOUDOT Pierre, Commis à Chalon-sur-Saône; MIENS Pierre, Chef de gare à la Gravoine; NERONAT Henri, Mécanicien de route à Paray-le-Monial; PAGAND Claude, Gardé signaux à Sennecey-le-Grand; PETILLON Michel, Contrôleur adjoint des trains à Mâcon; PETIT Jean, Brigadier à Saint-Gengoux-le-National; PICARD Lazare, Chef de train à Remigny; PIGELET Rémi, Mécanicien de route à

Paray-le-Monial; PORCHET Paul, Chef de gare à Verdun-sur-le-Doubs; Renaudin Jean, Chef de gare à Saint-Boil; RIVIERE Paul, Contrôleur adjoint des trains à Mâcon; SIGNON François, Chef de train à Montceau-les-Mines; SIVRY Claude, Aiguilleur à Autun; VALLOT Claude, Sous-Chef de brigade de manœuvres à Chagny; VARACHE Lucien, Manœuvre spécialisé à Torcy; VERNET Pierre, Cantonnier principal à Toutenant; VINCENT Eugène, mécanicien de route à Paray-le-Monial.

SEINE. — ARCHIMBAUD Etienne, Planton, 5^e division à Paris; M^{lle} ARNOULT, née LABLE Camille, Employée 5^e division à Paris; BACHELEY Louis, Agent technique à Paris; BAILLET Joseph, Cantonnier principal à Charenton; BASTARD Jean, Chef de groupe à Paris; BERTON Joseph, Ouvrier à Paris; BILLEY Charles, Sous-Facteur à Paris; BILLON Guillaume, Chef de train à Paris; BINOCHÉ Désiré, Sous-Brigadier des garçons de bureau à Alfortville; BLANQUET Jean, Sous-Chef de manutention à Charenton-le-Pont; BOIRON Alphonse, Employé principal 5^e division, à Paris; BOUCHOT Henri, Aiguilleur à Montreuil-sous-Bois; BOURGEOIS Henri, Ouvrier à Paris; BURTON François, Sous-Chef de manœuvres à Paris; CAILLAT Eugène, Sous-Chef de gare à Paris; CAILLET Henri, Contrôleur principal des trains à Paris; CASTEL Charles, Contrôleur de gare à Paris; CASTELLANI François, Garçon de bureau à Paris; CHARDARD Henri, Inspecteur divisionnaire à Paris; CHAS Numa, Chef de manutention à Paris; COJEAN François, Sous-Chef de brigade de manœuvres aux ateliers de voitures à Paris; COLIN Lucien, Agent technique à Paris; CRUEZE Bazile, Agent technique à Paris; DAILLY Antoine, Ouvrier aux ateliers de voitures à Maisons-Alfort; DELAMAIN Edmond, Ouvrier de la voie à Paris; DELANGLE Auguste, Sous-Chef de bureau à Paris; DESJARDINS Gaston, Classeur 5^e division à Paris; DIET Jean-Baptiste, Facteur aux écritures à Paris; DOLLOIS Marius, Chef aiguilleur à Paris; DUBOIS Jean, Ouvrier aux ateliers de voitures à Charenton; DUCOUST Pierre, Garçon de bureau à Paris; DUMAS Claude, Sous-Chef de manutention à Alfortville; DURAND Henri, Commis à Charenton; FAYE Jean, Facteur de ville à Paris; FLOGNY Fernand, Commis à Alfortville; FLUCHAIRE Edouard, Mécanicien de manœuvres à Paris; FOREST Claude, Sous-Chef de manutention à Paris; FRACHON Dumarais, Sous-Facteur à Paris; GARNIER Léon, Ingénieur attaché au service central du Matériel et Traction au Parc-Saint-Maur; GAUBIER Henri, Cocher à Paris; GOUET Ernest, Mécanicien de route à Paris; GOURDIN Jean, Brigadier des garçons de bureau à Paris; GRANCHAMP Lucien, Aide-Contrôleur technique à Paris; GRAS Etienne, Surveillant de la voie à Paris; GRATTE François, Aide-Ouvrier à Paris; GUILLAUMAT Jean, Employé principal 1^{re} division à Paris; ISOLET Pierre, Cocher à Paris; JALOUX Gabriel, Sous-Chef de manutention à Paris; JOAILLE Léon, Surveillant de route à Paris; JOUELS-LARTIGAU Joseph, Agent technique principal à Paris; KNITTEL Gustave, Employé principal 5^e division à Alfortville; KNOEFFLER Georges, Contremaître adjoint aux ateliers de voitures à Choisy-le-Roi; LAGARDE François, Chef de district principal à Paris; M^{lle} LE MAUGEN, née MOUCHET Léonie, employée 3^e division à Paris; MAILLOT Raoul, Employé principal 5^e division à Paris; MAJOULET Cyprien, Chef de groupe, 1^{re} division à Paris; MANFERME Léon, Elève mécanicien à Paris; MARCHAND Louis, Ouvrier aux ateliers de voitures à Paris; MARCHENAY Anatole, Chef de canton à Paris; MARLIN Albert, Chef de bureau de gare principal à Paris; MEISSONNIER Victor, Chef de manutention à Paris; MÉLINE Georges, Commis à Charenton; METTRET François, Expéditionnaire, centre 1^{re} Section à Paris; MILLIEN Maxime, Ouvrier de la voie à Paris; MORIS Louis, Chef de manœuvres principal à Paris; MONTELLIER Etienne, Sous-Inspecteur des magasins à Maisons-Alfort; MOUNIER Marius, Commis à Alfortville; OLLIER Jacques, Distributeur au magasin général de Villeneuve-Prairie à Paris; M^{lle} PAPON née LACROIX Marie, Employée, 5^e division à Paris; PATRAS Emile, Chef du secrétariat de la direction à Bois-Colombes; PERRIER Alfred, Chef de bureau à Paris; POUILLAT Georges, Contremaître aux ateliers de wagons de Villeneuve à Paris; POTHET Aimé, Chef de manutention à Maisons-Alfort; PROST Léon, Mécanicien de manœuvres à Paris; RAPPENEAU Abel, Commis principal à Paris; M^{lle} RECORBET Clotilde, Employée principale à Maisons-Alfort; RICAUD Joseph, Sous-Chef d'études à Clichy; RIVET Henri, Chef de train à Paris; RIVET Jean, Chef de bureau de gare à Paris; ROBERT Jean, Contrôleur des trains à Maisons-Alfort; ROBERT Léon, Sous-Chef de manutention à Paris; ROBLOT Pierre, Sous-Chef de manutention à Paris; ROUSSEAU Gaston, Ouvrier aux ateliers de voitures de Villeneuve à Paris; ROY Jude, Surveillant de la voie à Alfortville; ROY Jules, Cocher à Paris; SABOUL Benjamin,

Brigadier de manutention à Paris; SAUJOT Mathieu, Brigadier de manutention à Paris; TINTURIER Eugène, Contrôleur technique principal à Paris; TOUCHARD Henri, Ouvrier aux ateliers de voitures de Villeneuve à Paris; VACHERIAS Marie, Chef de train à Paris; VIAN Jérôme, Homme d'équipe à Paris; VINDRINET Emile, Chef de groupe 5^e division, à Paris; M^{lle} VIOLETTE Claire, Employée à Paris; VOQUEL Eugène, Sous-Chef de canton à Alfortville; GIROND Jules, Ex-Aide-Ouvrier à Thiais; GUYOUX Louis, Ex-Sous-Chef de manutention à Paris; MAROUSSIE Antoine, Ex-Sous-Chef de bureau à Paris; LEROUGE Emile, Inspecteur divisionnaire au service central.

SEINE-ET-OISE. — ABOULIN Jean-Pierre, Ouvrier à Villeneuve-Saint-Georges; ALIZARD Clément, Facteur de ville à Villeneuve-Saint-Georges; AUVYUT Oculi, Chef lampiste principal à Crosne; BESSON Alexandre, Sous-Chef de gare à Villeneuve-Triage; BIZEAU Lucien, Employé principal à Villeneuve-Saint-Georges; BOULMIER Philibert, Aiguilleur à Villeneuve-Saint-Georges; CHAMRON Victorin, Employé principal à Villeneuve-Saint-Georges; DAMAISON Louis, Sous-Chef de bureau de gare à Villeneuve-Saint-Georges; DEPY Jean, Gardien, concierge à Essounes; DRILLON Maxime, Mécanicien de route à Villeneuve-Triage; DUPAS Marcel, Mécanicien de manœuvres à Villeneuve-Saint-Georges; GARREAU Auguste, Commis principal à Villeneuve-Saint-Georges; GAUDILLIÈRE Henri, Contremaître adjoint à Villeneuve-Saint-Georges; GILARDIN Hippolyte, Chef de groupe à Draveil; GIRAULT Emile, Chef de brigade d'ouvriers à Villeneuve-Saint-Georges; GOBILLOT Marius, Mécanicien de manœuvres à Villeneuve-Saint-Georges; GUÉRIN Antoine, Sous-Chef des ateliers à Villeneuve-Triage; GUILLEMOT Joseph, Mécanicien de manœuvres à Montgeron; JOANNIN Léonard, Sous-Chef de manutention à Athis-Mons; JUNIER Charles, Receveur à Brunoy; LECHAIN Marius, Contrôleur de route adjoint à Juvisy; LEDUC Vincent, Conducteur de machines-outils à Villeneuve-Saint-Georges; LESPRIT Louis, Mécanicien de route à Villeneuve-Saint-Georges; LEVEILLE Antoine, Ouvrier à Draveil; MARCERON Paul, Chef de manutention à Villeneuve-Saint-Georges; MARION Pierre, Employé à Villeneuve-Saint-Georges; MARTEAU Eugène, Employé à Villeneuve-Saint-Georges; MILDIER Paul, Aide-Ouvrier à Villeneuve-Saint-Georges; PALASSE Eugène, Aide-Ouvrier à Villeneuve-Saint-Georges; PELISSIER Joinville, Employé principal à Villeneuve-Saint-Georges; PILLOT Charles, Chef aiguilleur à Villeneuve-Saint-Georges; ROUMIER Louis, Inspecteur à Villeneuve-Saint-Georges; ROZAT René, Planton à Villeneuve-Saint-Georges; SAVINAS Maurice, Chef de bureau principal à Yverres; TABOULOT Jean, Surveillant de travaux à Villeneuve-Saint-Georges-Triage; TRINCARD Georges, Surveillant principal de travaux à Montgeron; DEFAUT Edouard, Ex-Chef de gare à Athis-Mons.

SEINE-ET-MARNE. — BINDET François, Chef de canton à Héncy; CLAVIER Joseph, Chef de gare de Saint-Mammès; DERRIÉ Eugène, Chef de gare à la Grande-Paroisse; FAIVRE Marie, Chef de train à Montereau; FEUILLU Lucien, Chef de canton à Beaumont-du-Gâtinais; FREDIÈRE Louis, Sous-Ingénieur chef de section à Melun; GERIN Désiré, Chef de manœuvres à Esmans; LAMANDE Francisque, Employé principal à Combs-la-Ville; LAMBOUROUD Paul, Chef de gare à Bourron-Marlotte-Grey; LOMBARD Antoine, Inspecteur divisionnaire à Melun; VACHEROT Gabriel, Aide-Surveillant technique à Melun; MOIREAU Maurice, Ex-Commis principal à Pamfou, par Valence-en-Brie.

VAR. — ALLOIX Louis, Mécanicien de route à Carnoules; AUDIBERT Jean, Sous-Chef de manutention à Toulon; BRACHET Armand, Chef de réserve à Toulon; BRONDET Christophe, Sous-Chef de manutention à Toulon; BRUN Toussaint, Aide-Ouvrier à Carnoules; CABROL Augustin, Surveillant principal à Toulon; CAIRE Jean, Sous-Chef de manutention à Hyères; CHRISTIAN Henri, Mécanicien de route aux Arcs; CIROUANT Alphonse, Chef de canton à Bandol; CONZA Armand, Aide-Ouvrier à Carnoules; FABRE Marius, Aide-Ouvrier à Carnoules; FOURSÉ Fortuné, Chef de train à la Seyne; LAMBERT Joseph, Chef de réserve aux Arcs; LÉONARD Jean, Commis principal à Toulon; PEIBIER Claude, Manœuvre spécialisé à Carnoules; PÉLEGRIN Louis, Chef de train à Carnoules; PIE Cyprien, Brigadier à Hyères; SABATIER Jules, Chef de train à Toulon; SAVINE Marius, Chef de train à Toulon; YVANT André, Ex-Chef de manutention à Toulon.

VAUCLUSE. — ARAMEL Emile, Commis à l'Isle-sur-Sorgues; ARNOUX Augustin, Mécanicien de route à Avignon; AUDRA Marius, Mécanicien de route à Avignon; AURIOLLE Albert, Sous-



La Boisson Familiale

la plus économique c'est l'Antésélite 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., Épicerie, Droguerie.
Demandez-le à votre Coopérative

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

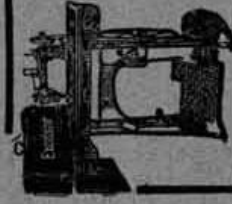
ARQUEBUSE ELIXIR LIQUEUR

BON-SECOURS

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

Chef de manutention à Cavailhon; BAUDRU Constantin, Conducteur de machines-outils à Avignon; BEBOUX Marcel, Mécanicien de route à Avignon; BLACHER Adrien, Ouvrier à Avignon; BOUT Raphaël, Mécanicien de route à Cavailhon; CAIRE Jean, Aiguilleur à Pertuis; CARDONNEL Henri, Sous-Chef de gare à Avignon; CHAPUIS Michel, Sous-Chef de manœuvres à Avignon; CHEVALIER Joseph, Sous-Chef de manutention à Avignon; COMTE Antoine, Mécanicien de route à Avignon; CONNILL Agricole, manœuvre spécialisé à Avignon; DELARQUE Auguste, Chauffeur de manœuvres à Avignon; DEVESSE Jean-Baptiste, Aiguilleur à Cavailhon; FABRE Claude, Commis; GALLI Albert, Aiguilleur à Avignon; GILLES Auguste, Mécanicien de route à Cadenet; GILLES Marius, Mécanicien de route à Avignon; GIRARD Angély, Chef de gare à Villelaure; GUILHON Gabriel, Chauffeur de route à Avignon; GUILLABERT Auguste, Ouvrier à Avignon; JOFFRE Régis, Manœuvre spécialisé à Avignon; JOUVE Pierre, Mécanicien de manœuvres à Avignon; LACROTTE Pierre, Conducteur à Avignon; LATHULLIÈRE Joseph, Sous-Chef de gare à Avignon; LEYDET Louis, Brigadier-Chef à Sorgues-sur-l'Ouvèze; LIGOUZAT Antoine, Homme d'équipe à Sorgues; MARTIN Léger, Chef de gare à Apt; MILLET Marius, Aiguilleur à Orange; MOUSQUET Paul, Sous-Chef de manœuvres à Avignon; NOUGIER Louis, Facteur aux écritures à Avignon; PELLEGRIN Marius, Mécanicien de route à Avignon; PERROSSIER Paul, Contrôleur adjoint des trains à Avignon; PIALAT Jules, Sous-Chef de brigade de manœuvre à Avignon; PONS Léon, Commis à Avignon; RAMEL Louis, Chef de gare à Bollène-la-Croisière; REBRON Jean, Mécanicien de route à Avignon; REYNAUD François, Chef de train à Avignon; ROUSSEL Clovis, Mécanicien de route à Avignon; ROUX Cyprien, Mécanicien de manœuvres à Avignon; ROUX François, Mécanicien de route à Avignon; ROUX Joseph, Sous-Chef de manutention à Avignon; TALLET Georges, Facteur enregistrant à l'Isle-sur-Sorgues; VALAYER Paul, Chef de train à Avignon; VALETTE Léon, Mécanicien de route à Avignon; VERME Louis, Aiguilleur à l'Isle-sur-Sorgues; CONIL Auguste, Ex-Préposé de manutention à Rochefort; MATHIEU Jean, Ex-Mécanicien de route à Cavailhon; PELLOUD Jérôme, Ex-Mécanicien de route à Avignon.

YONNE. — BAZOU Mathieu, Mécanicien de manœuvres à Migennes; BOTTION Georges, Mécanicien de route à Migennes; BOUTRON Eugène, Mécanicien de route à Nuits-sous-Ravières; BOUTRON Julien, Chef de gare à Diges-Pourrain; BRICHARD Gaston, Surveillant principal du S. E. à Toucy; BRODIN Marcel, Mécanicien de route à Migennes; CHAMPAVERT Charles, Brigadier de manutention à Epineau-les-Voves, par Laroche; CHAUMONT Eugène, Cantonnier principal à Esnon, par Briennon; COLLAS Antoine, Facteur mixte à l'Isle-sur-Serein; DECHAUD Pierre, Mécanicien de route à Migennes; DUBOIS Henri, Mécanicien de route à Migennes; DUCHEMIN Emilien,



MACHINES A COUDRE « EXCELSIOR »
Les plus appréciées. — Prix très avantageux

Jolis meubles fermés, moteurs électriques

Liste de nos agents et catalogue franco

Écrivez : **Magasin d'Exposition**

104, Bd Sébastopol — PARIS

Conditions spéciales au personnel du PLM

Pierre CRETIN

SES PORCELAINES
SES CRISTAUX

29, Rue des Godrans - DIJON

EXQUIS DÉJEUNER

PHOSCAO

PIUSSANT RECONSTITUANT

A. DARDANNE et FILS

Docteurs en Pharmacie

1, Rue François-Ier, PARIS (8^e)

Mécanicien à Migennes; DUPUIS Marius, Mécanicien de route à Migennes; DURY Jean-Marie, Facteur enregistrant à Saint-Sauveur; FOLTZER Charles, Ouvrier à Chény; GIBERT Marius, Chef de gare à Vassy-Etaules; GIRARD Joseph, Sous-Ingénieur à Migennes; LAMBERT Paul, Chef de canton à Châtillon-sur-Seine, commune de Sennevoy-le-Bas; LOGER Joseph, Mécanicien de route à Migennes; MALVILLE François, Ouvrier à Migennes; MARTIN René, Mécanicien de route à Migennes; MOLLEREAU Désiré, Mécanicien de manœuvres à Paron; NOAILLE André, Mécanicien de route à Migennes; PERRUCOT Raymond, Mécanicien de route à Migennes; RAQUIN Abel, Chef de train à Sens; RETIF Charles, Cantonnier principal, commune de Tonnerre; ROLAND Emile, Aiguilleur à Laroche-Saint-Cydrôme; SCHMITT Ernest, Mécanicien de route à Migennes; THIBAUT Emile, Facteur aux écritures à Sens; THUREAU Albert, Mécanicien de route à Chény; TROTTIN Albert, Homme d'équipe à Ormoy; VERNIN Benoît, Mécanicien de route à Migennes; VISSÉ Auguste, Chef de manœuvres à Laroche-Saint-Cydrôme; LENIEF Léon, Ex-Chef de train à Migennes.

TERRITOIRE DE BELFORT. — MERCIER Ernest, Aiguilleur à Delle.

BELGIQUE. — ALLIBERT Maurice, Chef de bureau de gare à Uccle-lez-Bruxelles.

SUISSE. — BRESSON Felix, Facteur enregistrant à Genève.

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).

Vin Sup^r d'Algérie 12°

l'hectolitre : 260 francs

en pièce 220 litres.

Fût, port, régie tout compris
2 échantillons 2 francs

Grandes Caves Mascara
(Algérie)

TOUTMAIN

LE GRAND COUTURIER
DES CHAMPS-ÉLYSÉES

26, Avenue des Champs-Élysées, PARIS
Seul Créateur de la Robe Haute-Couture à 150 Frs
Robes - Tailleurs - Manteaux - Ensembles - Imperméables
Édite un nouvel Album de luxe et de la Mode, tirage limité, et adressé
gratuitement aux lecteurs du Bulletin P. L. M.

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

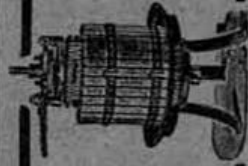
CHEMINOTS

Faites votre Vin ou votre Cidre vous-mêmes

avec
le **PRESSOIR VITIS** *Breveté*
S.G.D.G.

Vous réaliserez des Bénéfices

Ch. MONNIER, 146, rue Carreterie
Ingénieur-Constructeur (A.M.)
AVIGNON



AVANCEMENTS EN GRADE (1)

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

CONSTRUCTION

Service Central. — Inspecteur divisionnaire de 1^{re} classe à Paris : M. Alexis Paul.

Sous-Chef de bureau de 2^e classe à Paris : M. Clamens Léopold.

Par décision du Conseil d'Administration en date du 20 juillet 1934, ont été nommés ou promus :

DIRECTION

Économie Sociale. — Instituteur (effet du 1^{er} octobre 1934) : à Villeneuve-Saint-Georges, M. Pillot Lucien.
Instituteur (effet du 1^{er} octobre 1934), à Laroche : M. Labrugère Henri.

EXPLOITATION

Service Central. — Inspecteur principal adjoint : M. Viguier Marius (Dijon).

Contrôleur technique principal : MM. Brémont Albin, Borries Célestin.

Contrôleur principal des trains : à Lyon, M. Manillier Louis (Paris).

Chef de groupe : MM. Ribes Arthur, Roux Denis.

Rédacteur principal : MM. Bonnet Armand (Alès), Coute Germain.

Contrôleur technique : à Marseille, M. Gaurand César ; à Paris, MM. Mesnier Louis, Breton Albert.

Contrôleur des trains : à Nice, M. Chapelle Henri.

Contrôleur technique adjoint : à Lyon, M. Froment Louis (Paris) ; à Paris, M. Fossati Louis.

(1) Personnel relevant directement du Conseil d'Administration. Le seul grade indiqué est le grade nouveau. L'ancienne résidence (entre parenthèses) n'est connotée que dans le cas où elle diffère de la nouvelle.

Employé : M. Berthier Paul.

Aide-contrôleur technique : MM. Lourdin Joseph (Avignon), Chey Fernand.

Dessinateur-calqueur : MM. Bide André, Lemoine Pierre.

Agent technique principal : M. Fauvel Marius.

Contrôleur de route : M. Cornu Théodore (Le Puy).

Services régionaux — Inspecteur divisionnaire de 2^e classe : à Valence (Service des trains), M. Avenal Charles (Nîmes).

Inspecteur de 1^{re} classe : à Lons-le-Saunier, M. Vuillemin Georges (Digne) ; aux

Laumes-Alésia, M. Bicheron Charles (Saint-Etienne) ; à Grenoble, M. Raybaud Claude (Besançon).

Inspecteur de 2^e classe : à Digne, M. Volpellière Léon (Dijon).

Sous-Inspecteur : à Saint-Etienne, M. Dor-

sil Hippolyte (Paris) ; à Avignon, M. Pujet Robert (Paris) ; à Valence, M. Rumaud Charles (Vénissieux).

Chef de gare de 2^e classe : à Vénissieux, M. Roche Mathurin (Riom) ; au Puy, M. Balleydier François (Autun).

Contrôleur de l'Exploitation : à Paris, M. Mancy Alfred (Sète) ; à Marseille-

Saint-Charles, M. Bailly Victor.

Sous-Chef de bureau de 2^e classe : à Dijon-

Centre, M. Rambaud Pierre (Chambéry-Centre) ; à Valence-Centre, MM. Peigné Emile (Nevers-Centre), Ruol Paul (Saint-Etienne-Centre).

Chef de bureau de gare principal : à Saint-Etienne-Châteaureux, M. Richard

Ignace (Valence-Centre) ; à Marseille-Saint-Charles, M. Bounçou Antonin.

Chef de gare de 3^e classe : à Villeneuve-

sur-Yonne, M. Huppé Eugène (Bois-le-Roi) ; à Autun, M. Simonin Jean (Dijon-

Ville) ; à La Fouillouse, M. Favard François (Saint-Etienne-Châteaureux) ;

LA MARQUE
Georges FRANCK

fabrique

ses Bleus, ses Chemises bleues
et vend directement sans intermédiaire

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

à Sommières, M. Louche Joseph (Lyon-Guillotière) ; à Jarrrie-Vizille, M. Aillaud Edmond (Grenoble).

Chef de groupe : à Nevers-Centre, M. Durif Henri (Saint-Etienne-Centre) ; à Saint-Etienne-Centre, M. Mathelin (Saint-Etienne-Châteaureux).

Rédacteur principal : à Marseille-Centre, M. Lenoir Achille.

Chef de bureau de gare de 1^{re} classe : à Marseille-Saint-Charles, M. Bouyouud Léon (Alès) ; à Sète, M. Fontlupt Jean (Pontarlier).

Sous-Chef de gare de 1^{re} classe : à Lyon-Guillotière, M. Noël Georges (Montargis) ; à Saint-Etienne-Châteaureux, M. Imberdat Jean.

Sous-Chef de gare de 2^e classe : à Saïnc- caize, M. Croumier Louis (Nîmes) ; à

Lyon-Guillotière, M. Marquet Aubert (Avignon).

Sous-Chef de gare de 2^e classe (Dispat- cher) : à Laroche-Migennes, M. Beaufils Camille (Nîmes G.V.).

Chef de gare de 4^e classe : à Bois-le-Roi, M. Billault Georges (Melun).

Employé principal : à Saint-Etienne- Centre, M. Bérillon Pierre ; à Marseille-

Centre, M. Olier Georges (Saint-Etienne- Centre) ; à Chambéry-Centre, M. Tour-

nier François.

Caissier de 3^e classe : à Marseille-Joliette- Arcenc, M. Cros Gaston.

Contrôleur-adjoint du Service Électrique :

à Dijon-Centre, M. Romeyer Pierre (Rive- de-Gier) ; à Saint-Etienne-Centre, M. Espezel Vital (Montrond-les-Bains).

Sous-Chef de bureau de gare : à Montbé-

liard, M. Coiffier Hubert (Varennes-sur- Allier) ; à Mâcon, M. Label René

(Nevers) ; à Saint-Etienne-Châteaureux.

(Voir la suite page LXXV).

Papiers Peints DUCHESNE

5 & 7. Boulevard des Filles du Calvaire, Paris

Conditions Spéciales aux Agents du P.L.M. ENVOI FRANCO D'ALBUMS

LA PAGE DES ENFANTS

LES MEMORABLES VOYAGES DE BOGY ET TANTOM

NOUS VOILA DE NOUVEAU
SANS UN SOU.

CHERCHONS...



PHÉNOMÈNES

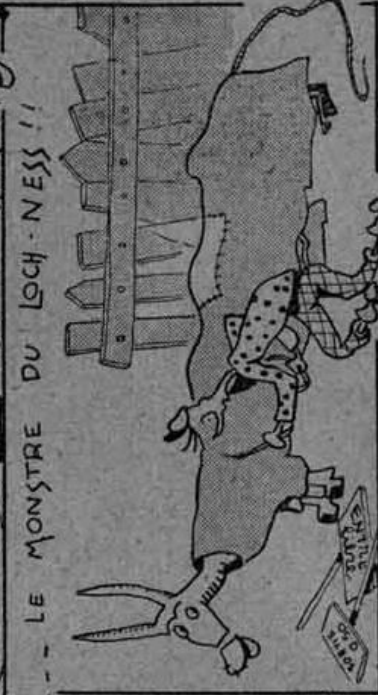
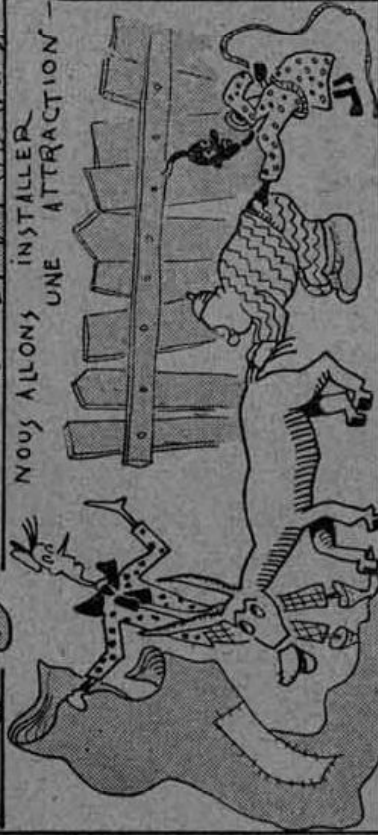


PROFITEZ



EUREKA

NOUS ALLONS INSTALLER
UNE ATTRACTION -- LE MONSTRE DU LOCH-NESS !!



ENTRÉE
0,20



ENTRÉE
0,20



OH! MON
CHAPEAU...
BOUM BOUM

HI-HAN-
TIENS DU
CHARDON SUR LE
CHAPEAU..

HO!

HO!

EMPIGNAL

CHOCOLAT LANVIN

Le bon chocolat français

Ses images,
ses cadeaux

Le réclamer dans les
Coopératives P. L. M.



MACHINES A COUDRE

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.

"UNIC"

Quenelles Mack

DIJON

Les réclamer
dans les Coopératives
P. L. M.

RÉCRÉATIONS (suite)

Des solutions exactes ont été adressées par :

M. BAURAUD Pierre (fils d'agent), à Autun; M. BOURGEOIS Paul, à Paray-le-Monial; M^{me} CECALDI Madeleine, à Paris; M. CLERMONT, à Villeneuve-Prairie; M^{lle} GERAL Simone (fille d'agent), à Meuton; M. GIRAUD F., à St-Etienne; M^{me} GOUDART Marie-Louise, à Chalon-sur-Saône; M. MAUSSERVEY Emile, à Montbelliard; M^{me} METAYER Raymonde, à Paris; M^{me} MORAND Cl. à Chalon-sur-Saône; M. PONELLE Raymond (fils d'agent), à Dijon; 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.

« Coopérateurs » PLM, fournissez-vous de thé à la **MAISON LEBRETON** importateur de thés de toutes provenances. — Fournisseur officiel de la Fédération. 50, Rue des Petites-Écuries PARIS (10^e)

(Suite des avancements en grade publiés page LXXIV).

M. *Peytavin* Jules (Valence); à Romans-Bourg-de-Péage, M. *Dessaux* Maurice. Sous-Chef de gare de 3^e classe : à Terrenoire, M. *Bourdault* Paul (Auxonne); à Saint-Etienne-Châteaucreux, M. *Falabrègues* Gustave; à Avignon, M. *Isnard* Achille; à Nîmes G.V., M. *Rautzier* Emile (Alès).

Sous-Chef de gare de 3^e classe (dispart-

cher): à Saint-Etienne-Châteaucreux, M. *Marchello* Claude (Rive-de-Gier).

Employé : à Marseille-Centre, M. *Paladé* Gilbert.

Facteur-Chef : à Maisons-Alfort-Alfortville, M. *Granon* André (Ris-Orangis); à Marseille-Saint-Charles, M. *Déodat* Antoine (Marseille-Prado); à Remoulins, M. *Vielzeuf* Georges (Tamaris).

Contrôleur de résidence : à Dijon-Ville, M. *Bové* Claude (Dôle-Ville).

Commis principal : à Nevers, M. *Lebas* François; à Saint-Chamond, M. *Guillet* Pétrus (La Fouillouse); à Miramas, M. *Longuet* Gustave (La Seyne-Tamaris-sur-Mer); à Marseille-Joliette-Arenc, M. *Gilles* Joseph (Marseille-Prado); à Bellegarde (Ain), M. *Vaidelich* René.

Chef de gare de 5^e classe : à Bouzeilles, M. *Roux* Anatole (La Joux); à Andrieux, M. *Beaufort* Pierre (Champdieu); à La Barque, M. *Joubert* Fernand



ÉCOLE BREGUET

Reconnue par l'État (Décret du 3-1-22)
81 à 89, rue Falguière - PARIS-XV^e
ÉLECTRICITÉ et MÉCANIQUE



Homme. 165 fr
Enfant. 125 fr.



Fusil à partir de 220. Machine à coudre 625. Garantis 5 ans — Catalogue franco.

Manufacture des **CYCLES BALLIS** 12, rue du Onze-Novembre

SUCCURSALE A. PARIS: 9 bis, boulevard des Filles-du-Calvaire

Madame, Monsieur,

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

Agent Général : 5, Rue Lafont — LYON
Fournisseur autorisé de la C^{ie} P. L. M.



LES PRODUITS

(Procédés Ch. Lorieux & C^{ie}) ÉTABLISSEMENTS L. C. H. PARIS

POUR PEINDRE TOUT SOI-MÊME
LORY-PEINTURE

Email à Séchage rapide
durable et de prix modéré

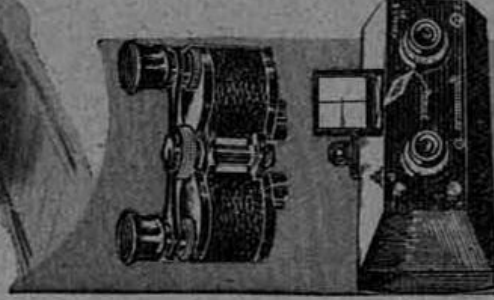


AVANT DE PARTIR
EN VOYAGE...
...munissez-vous de

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

Stéréa

le meilleur des appareils photographiques stéréoscopiques vendu !



VERASCOPE-GLYPHOSCOPE

Jules RICHARD

Usine et Bureaux :

Magasin de Vente : 25, rue Mélingue - Paris

7, rue Lafoyette (Opéra)

(Luynes); à Valdonne-Peypin, M. Lan Louis (Ségonnaux).
 Sous-Chef de gare de 4^e classe : à Maisons-Alfortville, M. Garnier Desiré (Paris); à Corbeil-Essonnes, M. Chavassieux Alexandre (Malesherbes); à Moret-les-Sablons, M. Aublet Paul (Thomery); à Rive-de-Gier, MM. Duplay Pancrace, Dupuy Pierre (Saint-Etienne-Pont-de-l'Anc); à Roanne, M. Poizat Claudius (Vougy); à Givors, M. Lafond André (Terrenoire).
 Contrôleur-adjoint des trains : à Veynes, M. Gévelot Georges (Vif).
 Chef-aiguilleur principal : à Lyon-Guillotière, M. Lamouline Jean.
 Chef-lampiste principal : à Clermont-Ferrand, M. Nauton Baptiste (Laroche-Migennes).
 Receveur de 1^{re} classe aux billets : à Beaune, M. d'Amerval Claude (Paray-le-Monial).
 Chef de gare de 6^e classe : à Saint-Loup-de-la-Salle, M. Chapuis Charles (Saint-Bonnet-en-Bresse); à Saint-Agnan, M. Bourleau André (Moulins); à Champdieu, M. Vincent Alexandre (Dunières); à Ségonnaux, M. Bouche Jules (Martignès-Caronte); à Marciolles, M. Revol Alfred (Saint-Marcellin-Isère).
 Intérimaire de 2^e classe : à Pertuis, M. Bréard Marius (Brignoles); à Marseille-Saint-Charles, M. Féraud Frédéric (Sainte-Marthe).
 Commis de 1^{re} classe : à Lyon-Perrache, M. Roux Charles; à Varennes-sur-Allier, M. Chassaing Vital; à Roanne, M. Behen Alexandre; à La Fouillouse, M. Maleysson Jean (Roanne); à Saint-Etienne-Châteaureux, MM. Martin Jean, Cardot Claude; au Puy, M. Paris Eugène; à Avignon, M. Estrand Elie (Valence); au Teil, M. Courbis Albert (Portes-Triage); à La Seyne-Tamaris-sur-Mer, M. Mesmay Paul (Nice-Ville); à Nîmes P.V., M. Brochet Alfred; à Grenoble, M. Perret François; à Bellegarde (Ain), M. Convers Henry.
 Classeur principal : à Nîmes-Centre, M. Jullian Léon.
 Surveillant du Service Electrique : à Quisac, M. Vauclore Eugène (Lyon-Centre).
 Chef de manutention : à Bercy, M. Servajan Alexandre (Paris).
 Chef de manœuvres : à Bercy, M. Delafolie Gaston; à Perrigny, M. Lavesure Etienne (Les Laumes-Aléria).
 Chef-lampiste : à Nevers, M. Cugnot Abel (Clermont-Ferrand).
 Chef-aiguilleur : à Besançon-Viotte, M. Billot Louis; à Saint-Etienne-Pont-de-l'Anc, M. Dumas Jean (Saint-Etienne-Châteaureux).
 Chef-surveillant de ronde : à Saint-Etienne-Châteaureux, M. Thill Ferdinand.
 Receveur de 2^e classe aux billets : à Lyon-

Brotteaux, M. Blin Georges (Chalon-sur-Saône).
 Commis de 2^e classe : à Briennon, M. Berthier Gustave (Bercy); à Lyon-Perrache, M. Lafond Marcel; à Roanne, MM. Louat Etienne, Alachon Paul; au Puy, M. Bonnet Alphonse (Balbigny); à Saint-Etienne-Châteaureux, M. Ladret Jules; à Saint-Rambert-d'Albon, M. Laffond Ernest; à Aix-en-Provence, M. Gotrand Félix (Rognac); à Toulon, M. Barber Marius; à Bellegarde (Ain), MM. Montagnole Francisque (Aix-les-Bains), Gonet Camille (Culoz).

Facteur-enregistreur : à Thomery, M. Bénéard René (Bois-le-Roi); à Saint-Bonnet-en-Bresse, M. Mougia Pol; à Lons-le-Saunier, MM. Racle Emile (Arc-Senans), Godde Eugène (Savigny-Beaurepaire); à l'Arbresle, M. Botissy Paul (Vienne); à Brassac-les-Mines-Sainte-Florence, M. Régis Maurice (Bessay); à Moulins, M. Boiché Camille; à Varennes-sur-Allier, M. Berthet Marcel; à Montrond-les-Bains, M. Petit Pierre (Terrenoire); à Dunières, M. Libeyre Jean; à Rive-de-Gier, M. Cazalet Luc (Marcigny); à Vougy, M. Berger Jean (Saint-Etienne-Pont-de-l'Anc); à Terrenoire, M. Chalencq Antoine (Saint-Chamond); à Valence, M. Collange Marius; à Pas-des-Lanciers, M. Pontier René; à Ségonnaux, M. Blanc Fernand (Le Luc et Le Canet); à Martignès-Caronte, M. Textoris Marius (Solliès-Pont); à Marseille-Prado, M. Campergue Vincent (La Farède); à Tamaris, M. Gascuel Paul; à Die, M. Peloux Gustave (Saillans); à Valleur, M. Verdel Léopold (Charix-Lelleyriat).
 Chef de train : à Paris, M. Buisson Marius (Villeneuve-St-Georges-Triage); à Clermont-Ferrand, M. Chantelauze Jean-Baptiste (Pont-de-Dore); à Moulins, M. Chamignon François; à Saint-Germain-des-Fossés, MM. Boissonnet Joseph, Réaux Jérôme; à Alès, M. Magnan Louis (Uzès); à Nîmes, MM. Reboul Emile, Vignon Hippolyte, Toulouse Jean, Blanc Noël; à Sète, M. Michon Georges (Montpellier); à Grenoble, M. Moutier Joseph; à Veynes, M. Michel Lucien; à Albertville, M. Lutz Henri (Bourg); à Ambergieu, MM. Fauchille Hector, Padet Jean; à Modane, M. Bontaz Alexandre (Bourg); à Bellegarde (Ain), M. Ravinet Louis.

MATÉRIEL ET TRACTION

Service Central. — Contrôleur technique : M. Borraz Alexandre (Saint-Priest).
 Garde-magasin : à Saint-Priest, M. Jacquelin Pierre (Dijon).
 Employé principal : à Villeneuve-Saint-Georges, M. Trépiér Pierre; à Lyon,

MM. Gaillard Jules, Reyre Ange (Nevers).

Employé : à Villeneuve-Saint-Georges, M. Marsal Jules (Paris); à Lyon, M. Mathieu Roger; à Oullins, M. Bourrély Elie; à Arles, M. Verdier Antoine; à Alès, M. Marie René.
 Chef-distributeur : à Lyon, M. Rouquette Alcide.

MATÉRIEL

Service Central. — Sous-Chef d'études de 1^{re} classe : M. Beaudry Louis.
 Sous-Chef d'études de 2^e classe : M. Guérin André.
 Employé : à Nevers, M. Dutarte Robert.
Services régionaux. — Inspecteur divisionnaire de 2^e classe : à Villeneuve, M. Mournier Jean.
 Inspecteur de 1^{re} classe : à Villeneuve, M. Barbier Léon.
 Inspecteur de 2^e classe : à Villeneuve, M. Légrégois Paul.
 Chef divisionnaire d'atelier (1^{re} catégorie) : à Villeneuve, M. Baudry Louis.
 Chef divisionnaire d'atelier 2^e catégorie : à Nîmes, M. Chevandier Edgar (Villeneuve).
 Contremaître principal : à Villeneuve, M. Doubly Gaston (Nevers); à Saint-Etienne-Pont-de-l'Anc, M. Grégoire Jean (Villeneuve).
 Contremaître 1^{re} catégorie : à Villeneuve, M. Chabert François (Moulins); à Villeneuve, M. Desserterne Lucien.
 Contremaître-adjoint : à Dijon, M. Combet Armand (Villeneuve); à Villeneuve, MM. Aulard Hervé; Meuriot Gaston (Paris); à Moulins, M. Ferrier Mathieu (Marseille); à Besançon, M. Goltzane Louis (Grenoble); à Lyon, M. Troncy Gustave.
 Employé principal : à Dijon, M. Madelaine Lucien (Paris).

TRACTION

Services régionaux. — Contremaître principal : à Laroche, M. Desmonet Nicolas (Grenoble).
 Sous-Chef de bureau de 2^e classe : à Laroche, M. Thiolère Marius (Lyon).
 Chef-mécanicien : à Nîmes, M. Chair Louis (Nevers).
 Chef de réserve : à Paray-le-Monial, M. Pégon Antoine (Roanne).
 Expéditionnaire : à Ambergieu, M. Horry Camille; à Grenoble, M. Reboul Paul (Cannes-La Bocca).

VOIE

Service Central. — Ingénieur adjoint de 2^e classe : M. Machuel Henri.
 Sous-Ingénieur de 2^e classe : M. Lavignes Joanny.
 Chef de bureau de 1^{re} classe : M. Vidal Edmond (Nice-Construction).

Travaux Publics
 —
 Constructions Industrielles
 —
A. POMMEROL et Fils
 Saint-Fons (Rhône)

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

Sous l'immatriculation : C^{ie} Européenne n^o 1 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, SOUDON, MELASSE, ACIDE SULFURIQUE, etc.
 Achat et vente — Exploitation de tout matériel roulant

Ateliers de Constructions
 du Centro
 CLERMONT-FERRAND
 —
 Matériel roulant

Entreprise MARTIN CHAGNY

Terrassements - Spécialité de
travaux de voie et de ballastage

“ MARSEILLE-PARIS ”

Maison Fondée en 1836

HABILLEMENT ET ÉQUIPEMENT
pour Administrations

Hubert de Vautier & Fils

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

Inspecteur de 2^e classe : à Lyon, M. *Monnier* François.
Sous-Chef d'études de 1^{re} classe : à Paris, M. *Domboy* Fernand (Marseille-Construction).
Chef de bureau de 2^e classe : M. *Delcau* Charles.
Sous-Inspecteur : à Toulouse, M. *Dalmier* Marcel.
Sous-Chef de bureau de 1^{re} classe : M. *Touchemoulin* Joannès.
Contrôleur des Services centraux : M. *Dessoubardanne-Dumont* Paul.
Chef-dessinateur : M. *Buchalet* Albert.
Sous-Chef de bureau de 2^e classe : M. *Allard* Pierre.

Contrôleur technique principal : M. *Petit* Charles.
Chef de groupe : MM. *Son* Georges, *Galinche* Jules.
Contrôleur technique : M. *Flèche* René.
Employé principal : MM. *Giraud* Maurice, *Ganneau* Marcel, *Jacquin* Maurice.
Employé : M. *Chauché* Robert.
Expéditionnaire : à Saulon, M. *Manchon* Ivan.

Aide-surveillant technique : à Saint-Florentin, M. *de l'Estang* Charles.

Services régionaux. — Ingénieur de 3^e classe, adjoint à l'ingénieur chef du 6^e arrondissement de la voie : M. *Touche* Eugène (Construction).

Sous-Ingénieur inspecteur : à Marseille, M. *Rousselle* Paul (Construction).
Chef d'études de 2^e classe : à Marseille, MM. *Crouzet* Georges (Construction); *Beallet* Baptiste (Construction).
Sous-Chef de section FFons de Chef de district principal : à Montbard, M. *Paquier* Marcel (Le Monastier-Construction) ; à Marseille, MM. *Manry* Joseph (Construction), *Juramy* Paul (Construction), *Jouret* Auguste (Construction).

Chef de district principal : à Tonnerre, M. *Mathieu* Eloi (Pont-sur-Yonne).

Sous-Chef de bureau de 1^{re} classe : à Lyon, M. *Bavozet* Joseph.
Chef-dessinateur : à Marseille, M. *Gautratel* Alfred (Construction).

Sous-Chef de bureau de 2^e classe : à Marseille, M. *Morelli* Dominique (Construction).

Chef de district de 1^{re} classe : à Lus-la-Croix-Haute, M. *Pautard* René (Luzy) ;

à Montbard, M. *Noël* Georges (Abrest-Construction).

Dessinateur principal : à Marseille, M. *Noyer* Louis (Construction) ; à Melun, M. *Olivain* Henri (Marseille-Construction).

Chef de district de 2^e classe : à Toucy-Ville, M. *Monnier* Adrien (Nice) ; à Montbard, M. *Cawin* Joseph (Barcelonnette-Construction).

Dessinateur-projecteur de 1^{re} classe : à Chambéry, M. *Magnin* Charles (Construction-Marseille).

Chef de groupe : à Montbard, M. *Viguiér* Edouard (Nice-Construction) ; à Marseille, M. *Bautouin* Achille (Construction).

Dessinateur-projecteur de 2^e classe : à Marseille, MM. *Mansat* Adolphe (Construction), *Gassend* Louis (Construction).
Employé principal : à Bourg, M. *Mulfray* Jules (Amberieu).

Employé : à Clermont-Ferrand, M. *Delaux* Georges ; à Marseille, M. *Audebert* Jean (Construction).

Surveillant technique : à Marseille, M. *Trapon* François (Construction).

Surveillant principal du Service Electrique : à Ambérieu, M. *Christin* Henri.

Surveillant principal de la voie : à Chalon-sur-Saône, M. *Richardot* Louis (Vénissieux) ; à Valence, M. *Caucat* Pierre ; à Lyon, M. *Montlover* Varice.

Chef de canton principal : à Vénissieux, M. *Tardy* Louis (Tournus) ; à Valence, M. *Bairon* Victor (Bagnols-sur-Cèze).

Expéditionnaire : à Marseille, M. *Panzani* Jean (Construction).

Surveillant principal de travaux : à Marseille, M. *Gras* Pierre (Construction).

CONSTRUCTION

Services régionaux. — Géomètre-expert à Gap, M. *Pélegrin* Auguste (Marseille).

RÉSEAU ALGÉRIEN

SERVICES GÉNÉRAUX

Contentieux. — Employée principale : à Alger, Mlle *Baldy* Fernande (détachée aux Chemins de fer algériens).

EXPLOITATION

Services régionaux. — Chef de gare de 5^e classe : à Palissy (Sidi-Khaled), M. *Jacquot* Henri, (L'Habra-Ben-Henni).

Intérimaire de 2^e classe : à Sidi-Bel-Abbès, M. *Cabot* Gabriel (Sainte-Barbe-du-Tlélat).

Chef de train : à Affreville, M. *Barcelo* Manuel ; à Tlemcen, M. *Valero* André ; à Oran, M. *Haas* Albert.

Par décision du Conseil d'Administration en date du 31 août 1934, ont été nommés ou promus :

EXPLOITATION

Service Central. — Sous-Chef de bureau de 2^e classe : M. *Durand* Wilfrid.

Contrôleur technique principal : M. *Lembege* Roger.

Chef de groupe : M. *Vaddé* Adrien.

Rédacteur principal : MM. *Masson* Lucien, *Déponge* Laurent.

Employé principal : MM. *Brouillet* Marcel, *Maitre-Renaud* Antoine, *Hubac* Etienne, *Détré* Henri, *Perrot* René.

Contrôleur technique adjoint : à Lyon, M. *Rolland* Louis (Marseille-St-Charles).

Contrôleur-adjoint des trains : à Dijon, M. *Bros* Augustin (Lyon).

Employé : MM. *Collet* Henri, *Barnoin* Paul, *Courtet* Roger.

Expéditionnaire : MM. *Fleury* Fernand, *Ville* Paul (Clamecy) ; *Frayssinet* Elie, *Dumas* Benoît (Feurs).

Services régionaux. — Inspecteur de 2^e classe : à Besançon (Service Commercial), M. *Durand* Jean-Baptiste (Marseille).

Chef de gare de 2^e classe : à Chagny, M. *Topenot* Ferdinand (Lyon-Perrache).

Sous-Chef de gare principal : à Roanne, M. *Cernize* Joseph (Le Côteau) ; à Marseille-Joliette-Arenc, M. *Chamu* Marcel.

Chef de bureau de gare principal : à Clermont-Ferrand, M. *Girodias* Claude.

Chef de gare de 3^e classe : à Riom, M. *Vavaire* Léon (Saint-Germain-des-Fossés) ; au Coteau, M. *Jauret* Jean (Paray-le-Monial) ; à Saint-Jean-de-Maurienne, M. *Lavaivre* François (Modane).

Chef de groupe : à Clermont-Ferrand-Centre, M. *Béraud* Barthelemy.

Rédacteur principal : à Paris-Centre, M. *Lissonnet* Edmond ; à Clermont-

TRAVAUX PUBLICS

Entreprise HORY

4 bis, Rue du Docteur-Maret
à DIJON

30, Bd de Vaugirard, PARIS

ASPHALTE, PAVAGE

Entreprise Roger MARTIN

— 5, Rue Montmartre, 5 — DIJON —

Entreprise JAYET

BLAISY-BAS

TRAVAUX PUBLICS
GRANIT

ÉTABLISSEMENTS

BAUDET, DONON & ROUSSEL

Société Anonyme au capital de 8.000.000 de francs

Siège Social : 139 et 141, rue Saussure, PARIS-17^e

Tél. : CARNOT 88-10 et la suite

Constructions Métalliques Ponts - Locotracteurs

Ferrand-Centre, M. *Stachina* Louis (Chambery - Centre) ; à Chambery - Centre, M. *Tachter* Louis (Clermont-Ferrand-Centre).

Contrôleur technique : à Marseille-Centre, M. *Guenacht* Marius (Besançon).

Chef de bureau de gare de 2^e classe : à Pontarlier, M. *Lecaret-Léont* (Montargis). Sous-Chef de gare de 2^e classe : à Lyon-Perrache, M. *Dancette* Jean (Nîmes C.V.).

Chef de gare de 4^e classe : à Aimargues, M. *Joly* Guillaume (La Pacaudière).

Employé principal : à Paris-Centre, MM. *Mathias* Jean - *Baptiste*, *Donnadieu* Pierre ; à Nevers-Centre, M. *Miquet* Joseph (Paris-Centre) ; à Clermont-Ferrand-Centre, MM. *Andrieux* Antoine, *Héliot* Charles (Nevers-Centre) ; à Chambery-Centre, M. *Excoffon* Joseph (Valence-Centre).

Sous-Chef de bureau de gare : à Montargis, M. *Zhorowski* Alexandre (Huyeres) ; à Marseille-Joliette-Arency, M. *Reboul* Fernand.

Sous-Chef de gare de 3^e classe : à Saint-Germain-des-Fossés, M. *Claden* Auguste (Brunoy) ; à Paray-le-Monial, M. *Lacour* Georges (Villefranche-sur-Saône) ; à St-Etienne - Châteauneux, M. *Guichard* Louis (Frasne) ; à Terrenoire, M. *Julien* André (Saint-Florentin-Vergigny) ; à Alès, M. *Jouffret* Adrien.

Employé : à Paris-Centre, MM. *Bonot* Louis, *Gentil* Georges ; à Lyon-Centre, MM. *Bertrand* Léon, *Joannard* Philippe ; à Clermont-Ferrand-Centre, M. *Chassefière* Marius ; à Saint-Etienne-Centre,

M. *Coste* Joseph ; à Marseille-Centre, M. *Lozachneur* Emile, Facteur-Chef : à Brunoy, M. *Aubert* Vincent (Melun).

Commissaire principal : à Valence, M. *Cherivresse* Firmin (Avignon) ; à Saint-Louis-les-Aygaldes, MM. *Martin* Louis (Marseille-Joliette-Arency) ; *Guéneau de Mussy* Edouard (Marseille-Joliette-Arency), actuellement détaché à la Compagnie des Chemins de fer du Maroc.

Chef de gare de 5^e classe : à Champigny-sur-Yonne, M. *Chatelain* Narcisse (Amilly) ; à La Pacaudière, M. *Guerre* Jean (Saint-Romain-en-Gier) ; à Serres, M. *Mourre* Pierre (La Roche-des-Arnauds) ; à Chamousset, M. *Paris* Léon (Bourg) ; à Divonne-les-Bains, M. *Berthoud* Louis (Bregnier-Cordon).

Sous-Chef de gare de 4^e classe : à Saint-Florentin-Vergigny, M. *Brouillet* Antoine (Malesherbes) ; à Montpellier, M. *Teisier* Maurice ; à Modane, M. *Vibour* Félix (Culoz).

Chef de manœuvres principal : à Paris, M. *Bonneau* Léon.

Receveur de 1^{re} classe aux billets : à Clermont-Ferrand, M. *Planchon* François.

Surveillant principal du Service Electrique : à Rive-de-Gier, M. *Carret* Joannès (Paris).

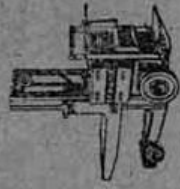
Chef de gare de 6^e classe : à Port-Sec-de-Pacy, M. *Thierry* Charles (Souppes) ; à La Chapelle-la-Reine, M. *Pironom* Louis (Saint-Mammès) ; à La Joux, M. *Gaudet* Auguste (Beaune) ; à Saint-Romain-en-Gier, M. *Vey* Casimir (Givors) ; à Saint-

CHARIOTS ÉLECTRIQUES

HEWLETT

15, Rue Fénelon, 15 — PARIS (10^e)

Usines à Saint-Ouen (Seine)
TRACTEURS, TRANSPORTEURS
ÉLEVATEURS A GRANDE LEVÉE
pour Compagnies de Chemins de Fer (37 au P. L. M.)



Les successeurs de **B. TRAYVOU** et **C^{te}**
1827 Ancienne Maison BÉRANGER 1934
Usine de La Mulatière (Rhône)
BALANCES ET BASCULES
ordinaires et automatiques
PARIS — LYON — MARSEILLE — BORDEAUX

Marcellin (Loire), M. *Ferréol* Jean (Le Chambon-Feugerolles) ; aux Praz-de-Chamonix, M. *Anselme* Claudius (Ambérieu).

Intérimaire de 2^e classe : à Melun, M. *Arnaud* Roger (La Grande-Paroisse) ; à Bourg, M. *Simon* Louis (Pont-d'Ain) ; à Culoz, M. *Perrier* Joseph (Annecy). Attaché (intérimaire de 2^e classe) : à Montpellier, M. *Bosc* Marcel (Saint-Genès-de-Malgouyres).

Commissaire de 1^{re} classe : à Nevers, M. *Simonin* Jean ; à Dijon-Ville, M. *Viard* Pierre ; à La Seyne-Tamaris-sur-Mer, M. *Pascal* Camille (Les Arcs).

Expéditionnaire : à Marseille-Centre, M. *Moretti* François (Marseille-St-Charles). Surveillant du Service Electrique : à Champagnole, M. *Demicheri* Louis (Carnoules) ; à Firminy, M. *Coiffet* Antoine (Montbrison) ; à Pouilly-sous-Charlieu, M. *Larisse* Antoine (Vichy) ; à Albertville, M. *Queyre* Raoul (Chambery-Challes-les-Eaux).

Chef de manutention : à Paris, M. *Granger* Marcel ; à Marseille-Saint-Charles, MM. *Boutle* Emilien, *Dayre* Louis (Nice-Ville). Chef de manœuvres : à Paris, M. *Massot* Alexandre ; à Lyon-Perrache, M. *Bruyère* Marius (Chasse).

Chef-lampiste : à Laroche-Migennes, M. *Morin* Laurent (Pontarlier) ; à Alès, M. *Clerissi* Albert (Marseille-Saint-Charles).

Chef-aiguilleur : à Lyon-Guillotière, M. *Lagrie* Jean.

Commissaire de 2^e classe : à Audincourt, M. *Gras* Franc (Morteau) ; à Mâcon,

CONSTRUCTIONS MÉTALLIQUES

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

Fournisseurs des Grands Réseaux de Chemins de fer
Établissements **PARA - GRENOBLE (Isère)**

ENTREPRISE GÉNÉRALE
TRAVAUX PUBLICS ET PARTICULIERS
BÉTON ARMÉ

François COURTAUD

28 et 30, Rue Villeroy, LYON Moncey 38-91

Sté Ame DES CEMENTS LYONNAIS

Siège Social : 1, Rue Gaspard-André, LYON
DEUX USINES A JIJURIEUX (AIN)

Ciment Portland - Chaux lourde éminemment hydraulique
Chaux spéciale pour blanchiment et désinfection

BOSSY & GENOUD

ENTREPRISE GÉNÉRALE

Fournisseurs de la Compagnie P. L. M.

44, Rue La Boétie, 44 — PARIS

M. Gros Achille (Tassin) ; Villefranche-à-sur-Saône, M. Gardé René (Bureau de Ville de Lyon-Préfecture) ; à Arles, M. Cayot Alfred (Marseille-Prado).

Facteur-enregistreur : à La Grande-Paroisse, M. Ferlet Emile (Vigneux-sur-Seine) ; à La Brosse, M. Mourlet Léon (Montereau) ; à Saint-Mammès, M. Marillier Albert (Briennon) ; à Bonny, M. Miguet Jean (Montchamun) ; à Beaune, M. Landré Fernand ; à Montain-Lavigny, M. Gay Lucien (Poligny) ; à Saint-Amour, M. Guyot Charles (Saint-Laurent-du-Jura) ; à Gémeaux, M. Besançon Arsène (Devevey) ; au Chambon-Feugerolles, M. Chaucion Paul (Firminy) ; à Marseille-Joliette-Arenç, M. Trompiet Honoré (Nice-Ville) ; à Sainte-Marthe, M. Dol Emile ; (Septèmes) ; à Ambérieu, M. Tartavez Camille.

Chef de train : à Paris, M. Gautrot Marcel (Montargis) ; à Villeneuve - Saint - Georges-Triage, M. Dumas Elie ; à Nevers, M. Chréten Jean ; à Auxerre-Saint-Cervais, M. Chambon Philippe ; à Dijon, MM. Bossu François, Braux Paul (Dôle), Dessagne Marius, Laurent Louis, Perrot Jean-Baptiste (Dôle-Ville), Prost Eugène, Seguin Henri ; à Lyon-Perrache, MM. Bouilly Charles, Durix Jean, Mars Pierre, Micoulet René, Quiot Henri, Devande Louis (Cluny) ; à Lyon-Vaise, MM. Milton Louis, Seigneurat Jean (Lyon-Brotteaux) ; à LANGEAC, M. Kondepierre Antoine (Saint-Germain-des-Fossés) ; à Roanne, MM. Benoit Auguste,

Déroche Etienne, Renard Jean ; à Saint-Etienne-Châteaueux, M. Barlet Jean ; à Ales, M. Montet André (Le Vigan) ; à Nîmes, M. Regord Emile ; à Chambéry-Challes-les-Eaux, M. Bocquin Jean.

FROMAGE EXQUIS

Fabrique à
DOLE (Jura)



TOUJOURS APPÉTISSANT
TOUJOURS FRAIS
TOUJOURS BON

PRIMES DE LUXE
A TOUS CONSOMMATEURS

MATÉRIEL ET TRACTION

Service Central. — Contremaître 1^{re} catégorie : à Brassac, M. *Hastalier* Isidore, Contremaître 2^e catégorie : à Brassac, M. *Eyrard* Jean (Chasse).
Employé : à Dôle, M. *Guyot* Joseph ; à Oullins, M. *Sudres* Paul (Villeneuve-Saint-Georges) ; à Nevers, MM. *Laureys* Sadi (Paris) ; *Lochet* Roland (Paris).

MATÉRIEL

Service Central. — Inspecteur divisionnaire de 1^{re} classe : M. *Dufont* Louis.
Inspecteur divisionnaire de 2^e classe : M. *Delannoy* André (Nice).
Service régional. — Inspecteur de 1^{re} classe : à Chambéry, M. *Malthieu* Marie. Sous-Chef des ateliers : à Oullins, M. *Tramier* Daniel (Villeneuve-St-Georges).
Chef divisionnaire d'atelier 1^{re} catégorie : à Villeneuve-Saint-Georges, M. *Gaillard* Louis (Avignon).
Contremaître principal : à Courbessac, M. *Raymond* Auguste (Cannes).
Sous-Chef de bureau de 2^e classe : à Oullins, M. *Dameron* Eugène (Dijon).
Contremaître 1^{re} catégorie : à Courbessac, M. *Vailhé* Jacques (Ales) ; à Villeneuve-Saint-Georges, M. *Chalumeau* Maurice (Cannes) ; à Arles, M. *Gellion* Charles. Chef de groupe : à Dijon, M. *Fore* Jean (Courbessac).
Contremaître-adjoint : à Valence, M. *Rousse* Pierre (Marseille) ; à Vénissieux, M. *Laurain* Henri (Villeneuve-St-Georges) ;

M. Gros Achille (Tassin) ; Villefranche-à-sur-Saône, M. Gardé René (Bureau de Ville de Lyon-Préfecture) ; à Arles, M. Cayot Alfred (Marseille-Prado).
Facteur-enregistreur : à La Grande-Paroisse, M. Ferlet Emile (Vigneux-sur-Seine) ; à La Brosse, M. Mourlet Léon (Montereau) ; à Saint-Mammès, M. Marillier Albert (Briennon) ; à Bonny, M. Miguet Jean (Montchamun) ; à Beaune, M. Landré Fernand ; à Montain-Lavigny, M. Gay Lucien (Poligny) ; à Saint-Amour, M. Guyot Charles (Saint-Laurent-du-Jura) ; à Gémeaux, M. Besançon Arsène (Devevey) ; au Chambon-Feugerolles, M. Chaucion Paul (Firminy) ; à Marseille-Joliette-Arenç, M. Trompiet Honoré (Nice-Ville) ; à Sainte-Marthe, M. Dol Emile ; (Septèmes) ; à Ambérieu, M. Tartavez Camille.
Chef de train : à Paris, M. Gautrot Marcel (Montargis) ; à Villeneuve - Saint - Georges-Triage, M. Dumas Elie ; à Nevers, M. Chréten Jean ; à Auxerre-Saint-Cervais, M. Chambon Philippe ; à Dijon, MM. Bossu François, Braux Paul (Dôle), Dessagne Marius, Laurent Louis, Perrot Jean-Baptiste (Dôle-Ville), Prost Eugène, Seguin Henri ; à Lyon-Perrache, MM. Bouilly Charles, Durix Jean, Mars Pierre, Micoulet René, Quiot Henri, Devande Louis (Cluny) ; à Lyon-Vaise, MM. Milton Louis, Seigneurat Jean (Lyon-Brotteaux) ; à LANGEAC, M. Kondepierre Antoine (Saint-Germain-des-Fossés) ; à Roanne, MM. Benoit Auguste,

MANUFACTURE NATIONALE DE BOULOGNE-SUR-MER

BAIGNOL & FARJON

BOULOGNE-SUR-MER
DES VRES
S A M E R

PLUMES

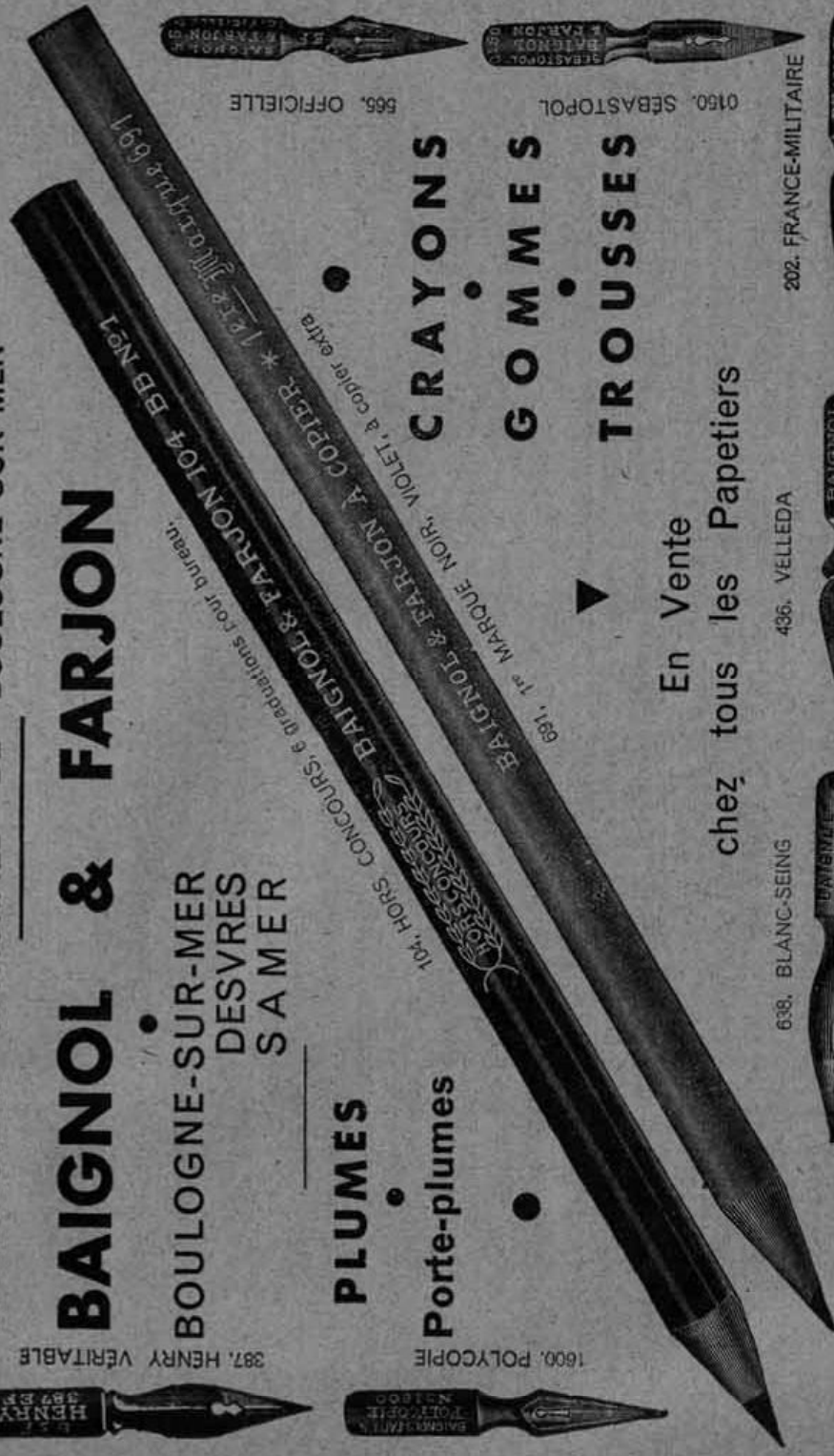
Porte-plumes



387. HENRY VÉRITABLE



1600. POLYCOPIE



666. OFFICIELLE

CRAYONS
GOMMES
TROUSSES

0160. SEBASTOPOL

En Vente
chez tous les Papetiers

638. BLANC-SEING

436. VELLEDA



202. FRANCE-MILITAIRE

HOTELS DU RÉSEAU

ARRÊTEZ-VOUS au BUFFET P. L. M.
Gare de **BESANÇON**
SPÉCIALITÉS RÉGIONALES
GEORGES FERRIER, Chef de Cuisine, Concessionnaire

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

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

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

CHAMONIX MONT BLANC
HOTEL de MILAN
à 100 m. de la gare - Saison d'été - Saison d'hiver

à Cannes, M. **Henry Alexandre** (Villeneuve-Saint-Georges).
Employé principal : à Courbessac, M. **Perrier** François.
Chef-distributeur : à Courbessac, M. **Moulin** Jean.
Employé : à Oullins, MM. **Bernard Léopold**, **Colombet** Joseph.

TRACTION

Services régionaux. — Chef de réserve : à Chagny, M. **Rivière** René (Ales) ; à Brioude, M. **Guénard** Pierre (Saint-Etienne).
Elève-mécanicien : à Paris, M. **Ballard** Marcel ; à Besançon, MM. **Poux** Henri, **Girardin** Albert ; à Pont-de-l'Anne, M. **Chabrot** Gabriel ; à Mâcon, M. **Brun** Pierre ; à Chalons, M. **Loisy** Gabriel ; à Portes, M. **Champel** Louis ; à Nevers, MM. **Guérin** Louis, **Barberousse** Marcel, **Bouté** Louis, **Basset** Jules (Chagny) ; à Chambéry, M. **Gébelin** Félicien ; à Bellegarde, M. **Thomasset** Julien ; à Bourg, M. **Pelloux-Gervais** Paul ; à Annemasse, MM. **Mazereau** Henri, **Roufet** Edouard, **Bérard** Pierre ; à Miramas, MM. **Salles** Emile, **Rias** Gabriel ; à Pertuis, M. **Jean** Elie ; à Cavaillon, M. **Villard** Joseph.

VOIE

Service Central. — Inspecteur de 2^e classe : à Paris, M. **Dutrey** Léopold (Contentieux).

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

Les Houches (à 6 km de Chamoniix, alt. 1000 m)
HOTEL DES ROCHES (Pavot, prop.)
Ouvre l'année. Prix spéciaux aux Emp. P.L.M.
Tout confort - arrangement pour séjour (écrite)

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

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

BUFFET D'AVIGNON EX-CHEF DE CUISINE
— SA CUISINE — SA CAVE —
M. Silvestre AIMÉ
NOUVEAU CONCESSIONNAIRE

Le meilleur accueil est réservé aux Agents et à leur famille

Chef de bureau de 2^e classe : à Paris, M. **Vache** Emilien ; M. **Galluchon** Eugène.

Sous-Inspecteur : à Paris, M. **Charreyron** Pierre.

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

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

Dessinateur principal : à Paris, M. **Palay** Pierre.

Dessinateur-projeteur de 1^{re} classe : à Paris, M. **Cadilhac** Jules ; M. **Maillefer** Marcel.

Employé principal : à Paris, M. **Guilloux** René (Contentieux).

Employé : à Paris, M. **Anguenot** Georges.
Employée : à Paris, Mme **Diey** Camille (Contentieux).

Services régionaux — Chef de section : à Thiers, M. **Marceau** Georges (Roanne).

Chef de bureau de 2^e classe : à Lyon, M. **Richard** Léon.

Chef de district principal : à Toulon, M. **Gastier** Joseph ; à Voiron, M. **Métailler** René.

La plus grande Spécialité de
VÊTEMENTS
pour Hommes, Dames et Enfants

PARIS - RUE DU PONT-NEUF

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

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

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

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

RESTAURANT VOLTAIRE
M. **COLLY**, propr. — 16, Bd **Voitain**, MARSEILLE
Se recommande au Personnel de la C^{ie} P.L.M.

Sous-Chef de bureau de 1^{re} classe : à Nîmes, M. **Burley** Alphonse ; à Lyon, M. **Geng** Léon.

Chef de district de 1^{re} classe : à Sens, M. **Castanet** Louis (Saint-Etienne-Châteaux) ; à Frasnay, M. **Allières** Paul (Bligny-sur-Ouche).

Sous-Chef de bureau de 2^e classe : à Lyon, M. **Sublard-Dambielle** Marcel.

Dessinateur principal : à Montreuil, M. **Marsollier** Jean.

Chef de district de 2^e classe : à Bligny-sur-Ouche, M. **Boiret** Pierre (Lyon).

Chef de groupe : à Aix-en-Provence, M. **Mouchet** Maurice (Marseille).

Employé principal : à Paris, M. **Astier** Albert ; à Grenoble, M. **Gilbaud** Raymond.

Employée : à Dijon, Mme **Blanchon** Ernest (disponibilité).

Chef de canton principal : à Tarascon, M. **Malosse** Pierre ; à Grenoble, M. **Mathieu** Ludovic (Gap).

RÉSEAU ALGÉRIEN

EXPLOITATION

Services régionaux. — Commis de 2^e classe : à Agha, M. **Casanova** Adrien (Alger).

MATÉRIEL ET TRACTION

Services régionaux. — Sous-Chef de dépôt de 1^{re} catégorie : à Alger, M. **Balen** René.

Succursale : 1, PLACE DE CLICHY

ENVOI FRANCO SUR DEMANDE
DE : CATALOGUES, FEUILLE DE
MESURES et ÉCHANTILLONS

SUR LE RÉSEAU, SEULES SUCCURSALES : LYON et MARSEILLE 3-64