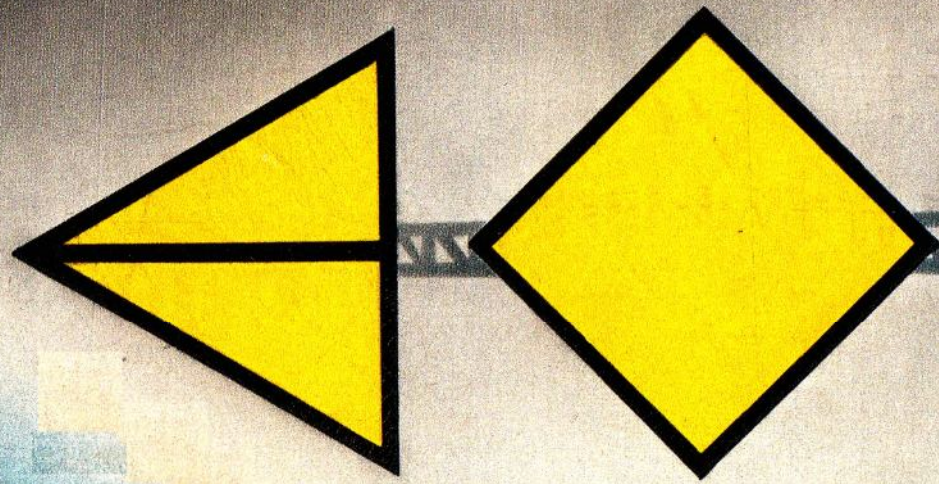


N° 40 — JUILLET 1935

“ Signalisation de demain ”



RODRIGUE



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

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

Les abonnements 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 principales gares

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

■  
 En lecture sur les paquebots des lignes partant de Marseille

## SOMMAIRE

Distinctions honorifiques.

M. l'Ingénieur en Chef Cucherousset.

Quelques renseignements sur la modification prochaine de notre signalisation, par M. Tuja, Ingénieur en Chef de l'Exploitation.

Trains aérodynamiques, par M. A. Parmantier, Ingénieur en Chef adjoint du Matériel.

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

— Améliorations apportées à l'organisation P.V. au 15 mai 1935. — L'aménagement du bassin de la Joliette. — Agrandissement des installations G.V. et P.V. de la gare de Montpellier. — Reconstruction et élargissement du viaduc de Piquepierre à Grenoble. — Nos Services de Tourisme en 1935. — Les Services de Domicile. — Les draisines de la Voie. — Dans nos cités. — Il y a cinquante ans...

Honorons nos Belles familles P.L.M.

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

De Tarascon à Fontvieille, par M. Robert Burnand.

EN MARGE DU MÉTIER : Mutualité. — Arts. — Sports. — Jardinage. — Pêche. — Excursions. — Les Cheminots philatélistes.

POUR VOUS, LECTRICES : Un hommage à la femme française. — La Table. — Vos bébés. — Le Ménage. — La Mode.

Résultats du Concours de slogans. — Ordres de Service et Instructions parus. — Distinctions honorifiques diverses. — Avancements en grade. — Récréations. — T. S. F.

# DISTINCTIONS HONORIFIQUES

## Légion d'honneur

Par décrets des 27 novembre 1934, 29 mars et 7 avril 1935, ont été nommés ou promus dans l'Ordre national de la Légion d'honneur :  
Chevaliers : MM. Dumazert L., Homme d'équipe à Marseille-Joliette-Arenc ; Lerouge H., Aide-ouvrier aux ateliers de wagons de Villeneuve-Saint-Georges ; Maillot G., Mécanicien de route au dépôt du Teil ; Voinchet C., Ingénieur principal au Service de la Voie, détaché aux Chemins de fer du Maroc.

## Médaille Militaire

Par décrets des 17 juillet 1934, 26 janvier, 30 mars et 1<sup>er</sup> avril 1935, la Médaille Militaire a été conférée aux Agents dont les noms suivent :  
MM. Amblard V., Homme d'équipe à Saint-Vallier-sur-Rhône ; Bulle A., Cantonnier à Sainte-Colombe ; Doreau M., Dessinateur-projeteur à Paris ; Fromenteau A., Gardien au dépôt de Lyon-Mouche ; Roumias F., Sous-Chef de bureau de gare à Marseille-Saint-Charles ; Ruat M., Aide-ouvrier aux ateliers de machines d'Oullins.

## Citations à l'Ordre du Réseau

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



MM. Pontet Pierre, Mécanicien de route,  
et Layre Samuel, Elève-mécanicien,  
du dépôt de Lyon-Mouche.



Tombés tous deux  
victimes du devoir,  
le 20 mai 1935, alors  
qu'ils assuraient la  
conduite du train  
n° 4805.



MM. Maignot Eugène, Surveillant de rondé,  
et Grenot Charles, Homme d'équipe,  
de la gare de Dijon-Ville.



Tombés victimes du  
devoir dans la nuit  
du 31 mai 1935,  
sous les balles d'un  
bandit qu'ils s'ap-  
prêtaient à arrêter  
en gare. (Ont reçu  
tous deux, à titre  
posthume, la Mé-  
daille d'or des Vic-  
times du devoir.)



M. Mazoyer François,  
Conducteur de la résidence de  
Lyon-Perrache.



M. Jouve Paul,  
Cantonnier en résidence  
à St-Antoine (Marseille).

Le 6 mars, a  
fait preuve de  
d'initiative et de  
sang-froid en  
se portant au  
secours d'un  
enfant de 4 ans  
qui allait être  
écrasé.



M. Burtin Louis,  
Chef-Surveillant de rondé  
à Dijon-Ville.

Grièvement  
blessé dans la  
nuit du 31 mai  
1935 par un  
bandit qu'ils ap-  
prêtaient à arrêter.  
(A reçu la Mé-  
daille d'argent  
des Victimes du  
devoir.)



M. Gautier Fernand,  
Homme d'équipe aux Arcs.

Le 16 mars 1935,  
grâce à sa vigi-  
lance et à son  
courage,  
a réussi à éviter  
un grave acci-  
dent à un mil-  
laire qui tentait  
de monter à  
contre-voie dans  
un train.



M. Barbier Paul,  
Homme d'équipe à Lyon-Perrache.



M. Moine Maxime,  
Sous-Chef de gare à Bourg.

Le 3 avril 1935,  
s'est courageu-  
sément précipité  
au secours d'un  
voyageur impru-  
dent qui allait  
être écrasé par  
un train entrant  
en gare.



M. Dornier François,  
Manœuvre spécialisé du dépôt de  
Besançon.

Le 27 avril 1935,  
au péril de sa vie,  
a réussi à éviter  
un accident  
grave à un de  
ses collègues.



M. Digoin Jean, Chef de gare  
à Saint-Etienne-la-Terrasse.

Le 9 mai 1935, au  
péril de sa vie,  
s'est courageu-  
sément précipité  
au secours d'un  
voyageur qui,  
avant essayé de  
prendre un train  
en marche,  
allait tomber et  
se faire écraser.

# Mentions pour actes méritoires

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

M. Dautin, Cantonnier au P.N. 27, ligne de Larochette à Nevers ; Mme Giraudo M., Garde-barrières au P.N. 12, ligne de Nuits-sous-Ravières à Châtillon-sur-Seine ; MM. Lemire A., Homme d'équipe à Marseille-Saint-Charles ; Lombard A., Journalier à Arles ; Mme Verdier J., Chef de station à Arlanc.

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

**Exploitation.** — MM. Andrieux R., Facteur aux écritures à Paris ; Anthelme V., Facteur aux écritures à Nice-Ville ; Ardiet E., Lampiste-appareilleur à Lyon-Guillotière ; Auran L., Homme d'équipe à Saint-Etienne - Châteaubleu ; Bonnefoy C., Sous-Chef de manutention à Nice-Ville ; Brun P., Facteur-mixte à Saint-Rambert-en-Bugey ; Collombet C., Contrôleur de gare à Paris ; Dupont P., Homme d'équipe au Creusot ; Freneat A., Surveillant des trains à Paris ; Garcin P., Brigadier de manutention à Nice-Ville ; Gayet G., Facteur aux écritures à Cosne ; Joanne C., Facteur aux écritures à Paris ; Laffont G., Facteur aux écritures à Avignon ; Livache P., Facteur-mixte à Chorges ; Martin L., Facteur-mixte à La Gravoine ; Perez L., Surveillant des trains à Nice-Ville ; Sébille R., Facteur aux écritures à Marseille-Aranc ; Theillere J., Brigadier de manutention à Clermont-Ferrand ; Mme Vve Therond A., Préposée aux travaux manuels à Saint-Chamond ; M. Troin, B., Chef de train à Nice-Ville.

**Matériel et Traction.** — MM. Auzet A.,

Manœuvre à Marseille-Saint-Charles ; Barbier A., Visiteur à Chambéry ; Bourgeois L., Aide-ouvrier à Villeneuve-voitures ; Chevallier G., Ouvrier à Conflans ; Coudor C., Manœuvre à Chambéry ; Fassot M., Visiteur à Lyon-Guillotière ; Fournier N., Employé à Oullins-Machines ; Gadant L., Visiteur de gare à Larochette ; Glibert J., Sous-Chef de brigade de manœuvres à Marseille-Saint-Charles ; Grasset A., Aide-ouvrier au poste de Melun ; Junique F., Manœuvre à Lyon-Guillotière ; L'Helgouarch J., Manœuvre à Conflans ; Mayoux J., Visiteur à Lyon-Guillotière ; Mignot A., Manœuvre à Lyon-Perrache ; Monteil C., Aide-ouvrier à Marseille-Saint-Charles ; Moulin F., Manœuvre spécialisé à Saint-Etienne-Pont-de-l'Ané ; Fernin J., Manœuvre à Conflans ; Roche J., Visiteur à Lyon-Guillotière ; Saugot J., Sous-Chef visiteur à Lyon-Guillotière ; Schouber R., Manœuvre à Conflans ; Tibaud H., Chauffeur de route à Nice ; Vincent R., Manœuvre au poste de Larochette.

**Voie.** — MM. Marnat A., Cantonnier à Creuzier-le-Vieux ; Maurin E., Journalier à Grenoble.

## M. L'INGÉNIEUR EN CHEF CUCHEROUSSET



M. Cucherousset.

(Photo Rahma.)

M. Cucherousset, Ingénieur en Chef de l'Exploitation, ayant demandé à faire valoir ses droits à la retraite, a quitté la Compagnie le 1<sup>er</sup> juin dernier avec le titre d'Ingénieur en Chef honoraire du Service de l'Exploitation, Ancien élève de l'Ecole Polytechnique, M. Cucherousset était entré à la Compagnie le 1<sup>er</sup> décembre 1895 en qualité de Commis hors cadre. Successivement Sous-Chef de gare, Chef de gare, Sous-Inspecteur, Inspecteur de sous-section et des trains, il fut à même d'acquiescer dans ces divers grades une grande expérience pratique des choses ferroviaires et une connaissance parfaite du personnel.

Le 1<sup>er</sup> janvier 1907, il était appelé au Service Central en qualité d'Inspecteur à la 2<sup>e</sup> Division, puis était promu le 1<sup>er</sup> janvier 1910 Sous-Chef de cette division.

Le 1<sup>er</sup> juillet 1917, il en prenait la direction.

Il passa ensuite successivement : le 1<sup>er</sup> juillet 1918, Chef du Mouvement ; le 1<sup>er</sup> mai 1919, Sous-Chef de l'Exploitation ; le 1<sup>er</sup> janvier 1923, Chef-adjoint de l'Exploitation, et, le 1<sup>er</sup> janvier 1931, Ingénieur en Chef des Services Actifs.

Il eut pendant cette longue période à diriger le Service du Mouvement. Sa parfaite compétence en matière de réglementation et d'horaires lui permit de mener à bien la réorganisation des transports d'après-guerre, puis de réaliser les multiples améliorations que notre Réseau a dû apporter à la marche des trains pour l'adapter aux besoins nouveaux de sa clientèle.

Le 1<sup>er</sup> janvier 1933, il était appelé à prendre la direction du Service de l'Exploitation et, dans ces hautes fonctions, s'affirmèrent ses qualités de Chef, son souci constant d'adapter le service aux circonstances nouvelles, sa volonté de lutter contre les difficultés de l'heure.

Tout le personnel placé sous ses ordres a dans la mémoire l'impulsion qu'il sut donner à notre politique commerciale, tout en portant ses efforts sur les progrès techniques indispensables à la modernisation de nos méthodes.

Le personnel de l'Exploitation n'oubliera pas, non plus, la bonté et la sage équité de cet homme de bien, qui l'aimait profondément et cherchait en toutes circonstances à l'associer à son œuvre.

Le **Bulletin P.L.M.** adresse à M. Cucherousset ses vœux très sincères de longue et heureuse retraite.

*un habit de gare à Paris qui  
d'est en France à St. Maurice (Seine)  
à notre d'une simplicité avec  
unite en travers une sorte sur  
le tout à St. Maurice qui continue  
une seulement de rester d'après  
mais aussi un cas. y ont  
anglais. Par cette lettre le maître  
d'homme de son maître et  
sainte Maurice qui avec a  
sont une très bonne indication  
sur le français. c'est très correct  
me dans la lettre de  
me lettre sans que ce  
chance à la route et à  
se trouver par l'œuvre  
une récompense en France*

Un exemple parmi tant d'autres !

(Ci-dessus, fac-similé d'un extrait d'une lettre récemment adressée à la Direction par un touriste allemand.)

De tels gestes font le plus grand honneur au personnel du Réseau.)

# Quelques renseignements sur la modification prochaine de NOTRE SIGNALISATION

LA plupart des lecteurs du Bulletin ont certainement entendu parler de la prochaine transformation de la signalisation, dont une première phase a été, comme on le verra plus loin, effectuée le 2 avril dernier. Nous pensons répondre à leur désir en indiquant sommairement les principes de cette opération, qui marquera une étape importante dans l'évolution technique du Chemin de fer en France.

Disons tout de suite que, s'il s'agit en l'espèce d'un programme s'appliquant à tous les Réseaux, notre Compagnie peut se flatter d'avoir joué un rôle de premier plan dans son élaboration. Celle-ci a été, en effet, l'œuvre d'une Commission présidée par M. Verliant, alors Directeur de l'Exploitation de notre Réseau.

Dans l'étude de la nouvelle signalisation (1), les Réseaux se sont attachés, tout en cherchant à unifier leurs installations :

1° à améliorer l'aspect de chaque type de signal ;

2° à utiliser les signaux ainsi améliorés de la manière la plus simple et la plus claire possible.

Nous examinerons successivement ces deux points de vue de la question.

## 1° MESURES AYANT POUR OBJET D'AMÉLIORER L'ASPECT DES SIGNAUX

### Les principes

Certes, nos signaux ont fait leurs preuves et l'on ne saurait trop louer les conceptions des ingénieurs qui les ont mis au point. Mais l'augmentation progressive de la vitesse des trains et de la densité de la circulation sur certaines lignes a conduit

(1) Dans le présent article, il n'est pas question du **block automatique**, qui va se développer progressivement sur notre grande ligne de Paris à Marseille et qui utilise des signaux particuliers donnant, de jour et de nuit, au moyen de projecteurs électriques, les indications données de nuit seulement par les signaux ordinaires.

par M. Tuja,  
Ingénieur en Chef  
de l'Exploitation

à envisager trois réformes importantes :  
La première consiste à ne plus utiliser le feu blanc de voie libre, qui n'est pas assez caractéristique, et à lui substituer un feu de couleur, le feu vert, déjà utilisé à l'étranger. La présence de ce feu indiquera d'une manière **positive** au mécanicien, sans risque de confusion avec aucune autre lumière, que la voie est libre.

La seconde réforme consiste à faire présenter, en position de fermeture, **un seul feu** aux signaux qui sont appelés à être le plus couramment utilisés sur nos grandes lignes. Pourquoi cela ? Parce qu'on peut donner à un signal à un seul feu une intensité plus grande, donc une meilleure visibilité, qu'aux signaux à deux feux, dont l'œil sépare difficilement les deux lumières, si elles sont trop brillantes.

Enfin, la troisième réforme consiste à donner à chaque signal une forme de cible ou d'aile particulière, de manière que le signal fermé puisse se reconnaître le jour à sa **forme**, indépendamment de sa **couleur**.

### Le nouveau code

Quelles sont les conséquences de ces nouvelles dispositions ?

1° **Feu vert de voie libre.** — Tout d'abord, du moment qu'on utilise le feu vert pour commander la voie libre, on est obligé de renoncer à cette couleur pour l'indication d'avertissement (signal annonciateur, actuellement en forme de damier vert et blanc) et pour celle de ralentissement (disque vert actuel). On utilisera désormais pour ces deux indications la couleur jaune, et le code actuel (blanc : voie libre ; vert : avertissement et ralentissement ; rouge : arrêt) sera ainsi remplacé par le code suivant :

- vert : voie libre ;
- jaune : avertissement et ralentissement ;
- rouge : arrêt.

Par voie de conséquence, les signaux de manœuvre, commandant l'arrêt par un feu jaune, doivent être modifiés. Cette opération a déjà été effectuée : depuis le 2 avril dernier, nos « disques jaunes » sont devenus des « signaux violets ».

Enfin, le violet étant à son tour ainsi utilisé, il conviendra de modifier le sémaphore de bifurcation, qui fait actuellement appel à la couleur violette pour indiquer la direction aux bifurcations : ce signal sera constitué par des ailes peintes en bleu clair, découvrant en s'abaissant, des feux légèrement bleutés, dits feux « blanc lunaire ».

**2° Feu unique.** — Pour ne faire présenter qu'un seul feu au sémaphore et à l'annonciateur, qui seront, dans un proche avenir, les signaux les plus fréquents sur nos grandes lignes, nous avons été conduits à adopter les indications suivantes :

- un feu rouge ... pour le sémaphore fermé,
- un feu jaune ..... pour l'annonciateur fermé, ce qui a obligé à modifier le nombre des feux :
- du disque rouge, qui commande actuellement l'arrêt par un feu rouge et qui présentera dans l'avenir un feu rouge et un feu jaune,

— et du disque vert, qui commande actuellement le ralentissement par un feu vert et qui présentera dans l'avenir deux feux jaunes l'un à côté de l'autre.

L'adoption d'un deuxième feu sur le disque rouge ne présente pas d'inconvénient parce que l'utilisation de ce signal est appelée à être réduite progressivement sur les grandes lignes. Il en est de même en ce qui concerne le disque vert, dont l'emploi restera toujours limité.

Tous les signaux donneront un feu vert à voie libre, sauf le signal violet de manœuvre qui continuera à donner un feu blanc. Ce dernier sera ainsi, aussi bien à l'arrêt qu'à voie libre, différent d'un signal de voie principale, disposition particulièrement avantageuse pour éviter, de la part d'un mécanicien traversant en vitesse une gare importante, des confusions entre les signaux qui s'adresseront à lui et les signaux des voies de service voisines.

**3° Forme des cibles.** — En dernier lieu, le souci de donner aux cibles des signaux des formes nettement distinctes a conduit à remplacer par un triangle la cible ronde du disque vert actuel, qui avait la même forme circulaire que le disque rouge, et à monter **sur pointe** la cible carrée de l'annonciateur, qui avait la même silhouette que le signal carré rouge et blanc.

La planche ci-jointe représente les aspects actuels et futurs des signaux.

### La réalisation

Notre Réseau a, en outre, pensé qu'il convenait de faire mieux encore et de profiter des travaux importants que va entraîner la modification des signaux pour améliorer la **visibilité** des feux en utilisant largement l'éclairage électrique. 11 000 signaux environ vont être ainsi équipés, notamment sur nos grandes lignes. Comme l'indique la figure 1, la cible de ces signaux, qui continuera à donner l'indication de jour, commandera, en tournant, des contacts, qui allumeront ou éteindront des feux électriques placés derrière des lentilles ; ces feux, qui constitueront de véritables projecteurs de faible dimension, remplaceront, la nuit, les feux au pétrole actuels. Nous attendons de ces installations un progrès notable dans la portée des signaux la nuit.

L'emploi de l'éclairage électrique aura un autre avantage, celui de permettre des économies annuelles importantes sur les frais de main-d'œuvre, d'allumage et d'entretien : il est, en effet, beaucoup moins coûteux de laisser allumé jour et nuit un signal de pleine voie que d'organiser des tournées spéciales quotidiennes pour procéder à ces opérations.

Grâce à des perfectionnements très ingénieux réalisés sur les lanternes, le Service de la Voie a pu, d'ailleurs,

permettre la réalisation d'économies analogues sur les signaux dont l'éclairage sera maintenu au pétrole.

Au total, l'économie annuelle sera, toutes dépenses payées, de l'ordre de 2 millions de francs.

## 2° MESURES AYANT POUR OBJET D'OBTENIR PLUS DE CLARTÉ ET DE SIMPLICITÉ DANS LA SIGNALISATION

Mais ce n'est pas tout. Dans l'étude de la nouvelle signalisation, les Réseaux ne se sont pas seulement attachés à améliorer l'aspect et la visibilité de chaque type de signal. Ils ont aussi cherché à utiliser les signaux ainsi améliorés de manière à faciliter la tâche du mécanicien.

### Grouper et combinaison des signaux

Pour obtenir ce résultat, ils se sont efforcés tout d'abord de réduire au minimum le nombre des observations de signaux. Dans cet ordre d'idées, la meilleure solution — et elle sera largement utilisée — consiste à **grouper** les signaux : mieux vaut, en effet, avoir à observer d'un seul coup d'œil deux signaux groupés en un même point que deux signaux placés à une certaine distance, même assez faible, l'un de l'autre.

Un autre progrès important consistera à « **combiner** » les signaux ainsi groupés de manière à supprimer les indications de nuit superflues. Considérons par exemple



Fig. 1. — Signal carré avec éclairage électrique de nuit.

Aspect de jour (actuel et futur)	1 <sup>ère</sup> position Carré fermé Disque fermé	2 <sup>e</sup> position Carré fermé Disque effacé	3 <sup>e</sup> position Carré effacé Disque fermé	4 <sup>e</sup> position Carré et disque effacés
Aspect de nuit actuel	2 feux rouges 1 feu rouge (1)	2 feux rouges 1 feu blanc (1)	1 feu blanc (1) 1 feu rouge	1 feu blanc 1 feu blanc (1)
Aspect de nuit futur	2 feux rouges		1 feu jaune 1 feu rouge	1 feu vert

Fig. 2. — Exemple de la combinaison des feux de nuit de deux signaux.

(1) Indications actuelles inutiles.

(fig. 2) un signal carré et un disque rouge placés l'un à côté de l'autre : si le carré est fermé et le disque effacé, il est sans intérêt de présenter le feu de voie libre du disque ; il est de même inutile, si le disque est fermé et le carré effacé, de présenter le feu de voie libre du carré ; enfin, si les deux signaux sont fermés, l'indication du disque rouge fermé est inutile, puisque le carré est plus impératif que le disque. À l'avenir, on ne maintiendra, dans les signaux groupés, que les indications de nuit essentielles et la figure 2 montre clairement les avantages de cette combinaison des feux pour le mécanicien.

Il s'agit, en fait, tant en raison du groupement que de la combinaison des signaux, d'une véritable refonte de l'implantation dans les gares importantes. Le fait que 1 900 signaux seront remplacés par 900 groupes combinés montre l'ampleur et l'intérêt de ce programme, qui réduit de 1 000 le nombre total des points d'observation de signaux sur le Réseau.

### Signalisation des bifurcations

Dans un ordre d'idées analogue, les Réseaux ont cherché à perfectionner la signalisation des bifurcations :

- en répétant au voisinage immédiat du signal carré, par un signal dit de « rappel de ralentissement », le signal de ralentissement à distance (actuellement le disque vert), qui commande le passage à 30 km à l'heure sur la branche déviée des bifurcations et dont la non-observation peut avoir de si graves conséquences pour la sécurité ;

— en supprimant fréquemment, par contre, le sémaphore de bifurcation, qui, en général, ne joue pas un rôle essentiel dans la sécurité.

Considérons par exemple une bifurcation avec une branche directe et une branche déviée franchissable à 30 km à l'heure. Elle comporte actuellement sur le tronçon commun (fig. 3) : un disque rouge et un carré, pour commander l'arrêt si la bifurcation n'est pas libre ; un disque vert pour commander le ralentissement si la voie est donnée pour la branche déviée ; enfin, un sémaphore de bifurcation pour indiquer la direction. Dans l'avenir, elle comportera :

- un disque rouge et un carré, comme actuellement ;
- le triangle jaune, placé la pointe en haut, remplaçant le disque vert et donnant, la nuit, deux feux jaunes placés l'un à côté de l'autre ;
- un signal de **rappel de ralentissement**, qui sera, comme le précédent, un triangle jaune, mais placé la pointe en bas et qui donnera, la nuit, deux feux jaunes l'un au-dessus de l'autre. Ce dernier signal sera **groupé** et **combiné** avec le carré de façon à présenter simplement, la nuit :
  - deux feux rouges, si la bifurcation est fermée ;
  - deux feux jaunes l'un au-dessus de l'autre, si la branche déviée est accordée ;
  - un feu vert si la branche directe est donnée, le feu vert étant ainsi réservé au cas où la bifurcation est libre et où la voie est accordée pour la branche directe.

### 3<sup>o</sup> ÉTAPES - DÉLAIS

Nos lecteurs penseront peut-être que des modifications aussi importantes de l'aspect des signaux vont entraîner des difficultés d'application et même des possibilités de confusion. Nous pouvons les rassurer à ce sujet : la transformation de la signalisation a été organisée par étapes successives, de manière que les mécaniciens et les agents des trains puissent s'initier progressivement au nouveau code et qu'à aucun moment ils ne soient exposés à des erreurs d'interprétation. Voici d'ailleurs comment doivent se succéder ces étapes :

- 1<sup>o</sup> le 2 avril dernier, les signaux jaunes de manœuvre ont été remplacés par des signaux violets ;
- 2<sup>o</sup> au mois de mars 1936, le disque rouge présentera un feu rouge et un feu jaune au lieu d'un feu rouge ;
- 3<sup>o</sup> trois mois après, quand l'aspect actuel du disque aura bien été perdu de vue, les deux feux rouge et vert du sémaphore seront remplacés par un feu rouge unique ; vers la même époque, tous les feux blancs de voie libre seront légèrement « bleutés », pour qu'ils se distinguent très nettement des feux jaunes à installer dans l'étape suivante ;
- 4<sup>o</sup> vers le mois de septembre 1936, la couleur jaune sera introduite sur tous les signaux de ralentissement ou d'avertissement ; tous les feux verts auront donc été supprimés à ce moment-là ;
- 5<sup>o</sup> quand les mécaniciens et les agents des trains se seront bien déshabitués de l'ancienne signification du feu vert, ce dernier sera rétabli avec la nouvelle signification de « **voie libre** ».

L'ensemble de la transformation des signaux sera achevé à la fin de 1936.

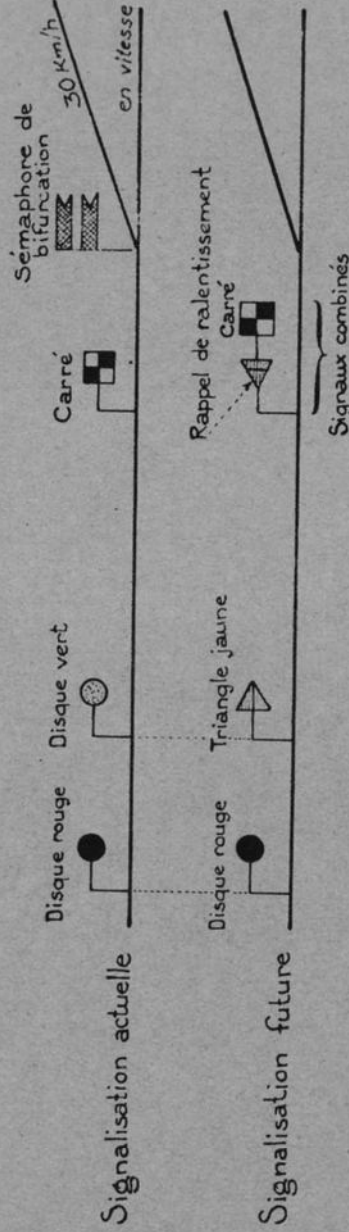


Fig. 3. — Signalisations actuelle et future d'une bifurcation en pointe comportant une branche franchissable en vitesse et une branche franchissable à 30 km à l'heure.

# Tableau de la transformation des signaux

Type du signal	Signal fermé		Aspect de nuit		Signal ouvert		Cible ou aile	
	Signalisation actuelle	Signalisation nouvelle	Signalisation actuelle	Signalisation nouvelle	Signalisation actuelle	Signalisation nouvelle	Signalisation actuelle	Signalisation nouvelle
Carré								
Sémaphore								
Disque rouge								
Annonciateur								
Signal de ralentissement								
Signal de rappel de ralentissement								
Signal de manœuvre								
		(1)						(1)

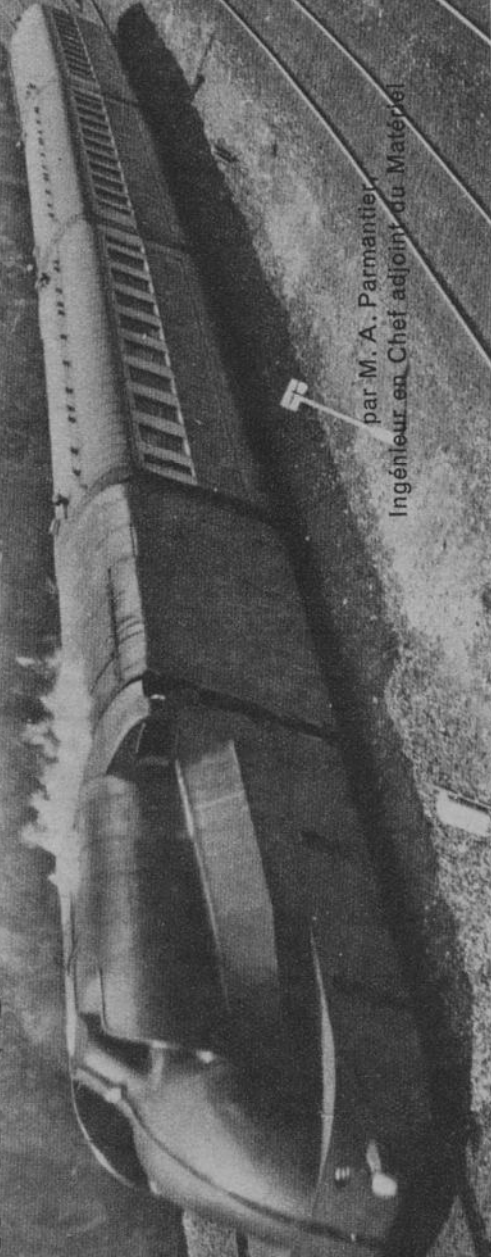
  

Indicateur de direction	Signalisation actuelle		Signalisation nouvelle	
	Aspect de nuit	Aspect de jour	Aspect de nuit	Aspect de jour
fermé			feux masqués	
1 <sup>ère</sup> branche à partir de la gauche				
2 <sup>e</sup> branche				

(1) Ce signal a été transformé le 2 avril 1935



# TRAINS AÉRODYNAMIQUES



par M. A. Parmantier,  
Ingénieur en Chef adjoint du Matériel

174 km/h avec la Pacific « Papyrus » du London and North Eastern Railway, 192 km/h avec l'autorail « Bugatti » du Réseau de l'Etat (1), 445 km/h avec l'« Oiseau Bleu » de Malcolm Campbell (2), 45 nœuds (84 km/h) avec le contre-torpilleur « Terrible » de la Marine Nationale (3), 709 km/h avec l'hydravion d'Agello (4). Partout, sur terre, sur mer, dans les airs, le même but est poursuivi : aller vite, toujours plus vite.

Pour réaliser de telles performances, il faut pouvoir disposer non seulement de moteurs à la fois puissants, robustes et légers, mais aussi d'engins offrant le minimum de résistance à l'avancement dans le fluide ambiant. De là, ces formes dites « aérodynamiques », étudiées, sur modèles réduits, dans les « bassins d'essais de carènes » ou dans les « souffleries ».

Il ne faut pas croire, toutefois, que l'« aérodynamisme » date d'aujourd'hui, même dans le domaine des chemins de fer. Dès 1893, les Réseaux s'intéressent au problème de la diminution de la résistance de l'air. On lance déjà l'idée de trains entièrement carénés (fig. 1), et, à ce point de vue, il est curieux de constater combien nos réalisations actuelles diffèrent peu de celles précédées il y a 40 ans.

En 1894, notre Compagnie met en service la première locomotive de la série C-21-60, dont les formes sont déjà étudiées pour réduire la résistance de l'air (fig. 2). Le « coupe-vent » sera d'ailleurs appliqué par la suite à d'autres machines.

(1) L'autorail de l'Etat est identique à la voiture motrice de nos couplages ; sa puissance est de 800 ch (4 moteurs de 200 ch chacun).

(2) Voiture automobile Thomson et Taylor, avec moteur d'aviation Napier de 1 300 ch.

(3) Le contre-torpilleur « Terrible » fait partie d'une série de 6 bâtiments ayant un déplacement de 2 559 t et une puissance de 74 000 ch.

(4) Hydravion Macchi C-72 à 2 moteurs couplés Fiat AS-6 de 3 200 ch au total.

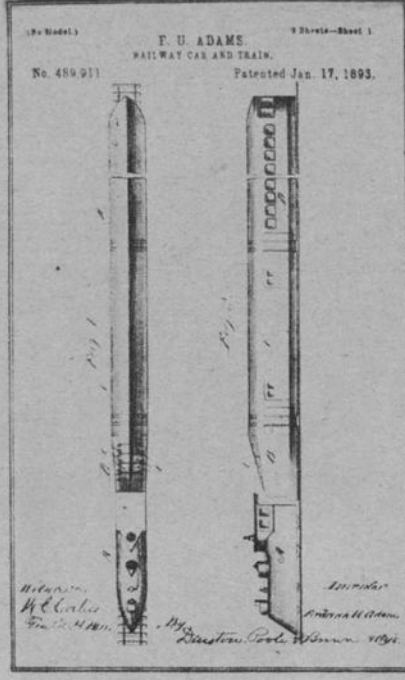


Fig. 1. — Reproduction de la première page d'un brevet américain de 1893 relatif à un train entièrement caréné.

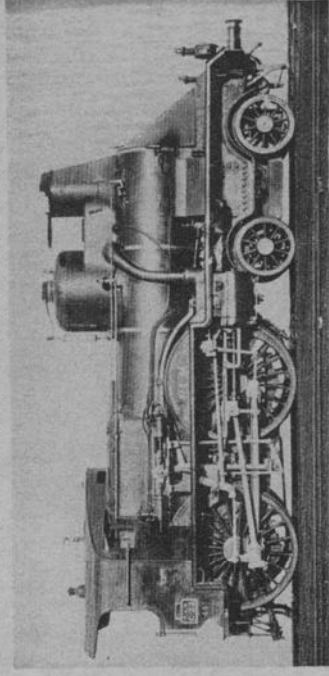
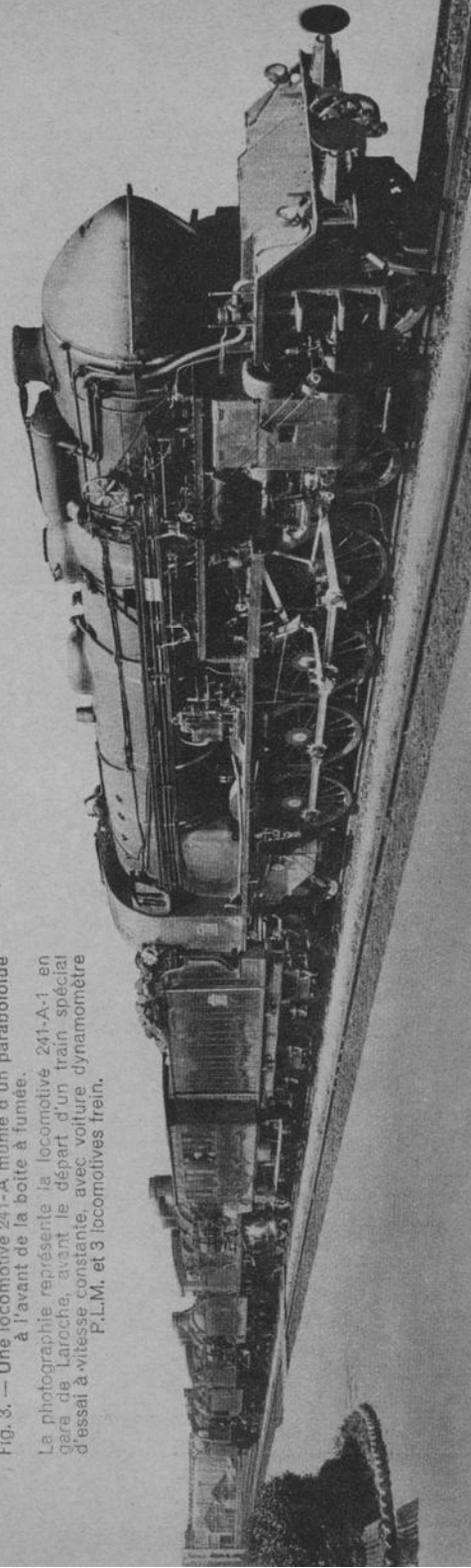


Fig. 2. — Une locomotive de la série C-21-60 avec abri profilé et coupe-vent. Année de mise en service : 1894.

Fig. 3. — Une locomotive 241-A munie d'un paraboloïde à l'avant de la boîte à fumée.

La photographie représente la locomotive 241-A-1 en gare de Laroche, avant le départ d'un train spécial d'essai à vitesse constante, avec voiture dynamomètre P.L.M. et 3 locomotives frein.



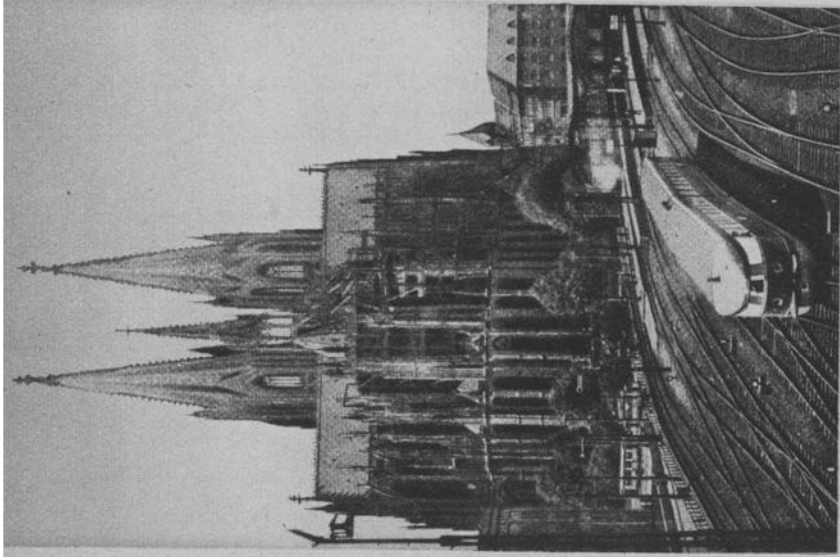


Fig. 4. — Le « Hambourgeois Volant », de la « Reichsbahn » :  
 — 2 moteurs Diesel de 410 ch chacun, soit 820 ch au total ;  
 — 2 véhicules (102 places) ;  
 — Poids total à vide : 71 t ;  
 — Caisse en acier.

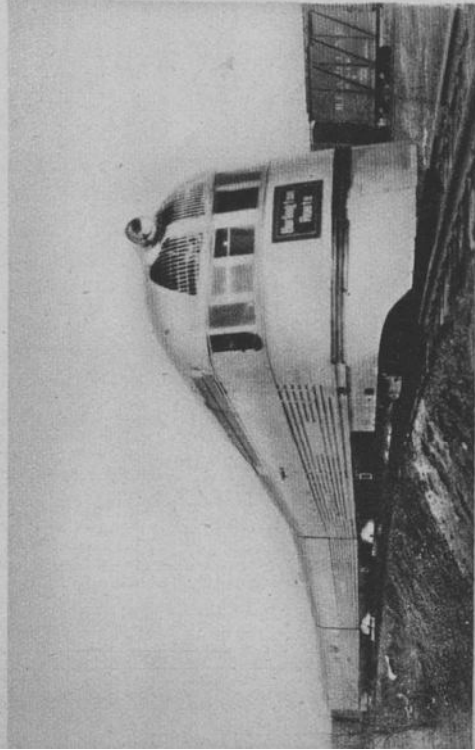


Fig. 6. — Le train léger « Zéphyr », entièrement caréné, du « Chicago, Burlington and Quincy » :  
 — 1 moteur à combustion interne de 660 ch ;  
 — 3 véhicules (72 places) ;  
 — Poids total à vide : 93 tonnes ;  
 — Caisse en acier inoxydable à haute résistance.

Fig. 7. — Un couplage « Bugatti », en service sur le P.L.M. :  
 — 4 moteurs à explosion de 200 ch chacun, soit 800 ch au total ;  
 — 2 véhicules (63 places) ;  
 — Poids total à vide : 55 t ;  
 — Caisse en acier et aluminium.

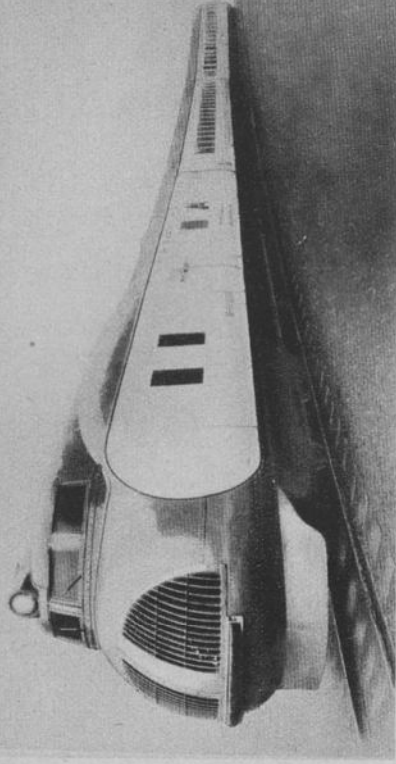
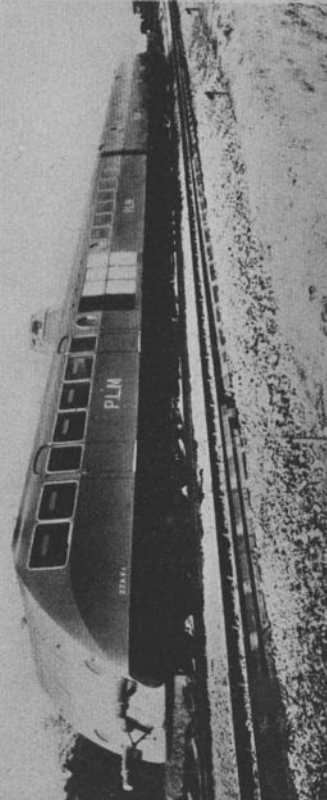


Fig. 5. — Le train léger, entièrement caréné, de l'« Union Pacific » :  
 — 1 moteur à combustion interne de 600 ch ;  
 — 3 véhicules (116 places) ;  
 — Poids total à vide : 72 t ;  
 — Caisse en alliage d'aluminium.

En 1895, des essais sont effectués entre Arles et Rognac, dans le but de se rendre compte de l'influence, sur la résistance à l'avancement, de la suppression des coupures entre wagons. On se contente toutefois d'écrans établis sur la continuité des parois latérales des véhicules ; les résultats obtenus sont, de ce fait, insuffisants et les essais abandonnés.

Les locomotives Mountain 241-A, dont la première sort de construction en 1925, sont munies, à l'avant de la boîte à fumée, d'un paraboloïde susceptible de diminuer, d'une cinquantaine de chevaux à 100 km/h, la puissance absorbée pour vaincre la résistance de l'air (fig. 3) (1).

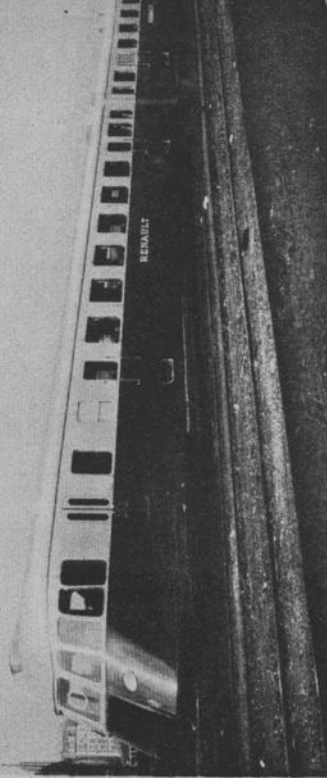
On est encore loin de l'aérodynamisme intégral. Il faudra, pour y arriver, que la concurrence automobile pousse les Réseaux à accélérer le plus possible la vitesse des trains. C'est alors qu'on voit apparaître des **autorails simples ou multiples, aux lignes profilées et continues**, susceptibles de soutenir des vitesses supérieures à 150 km/h, avec des puissances n'excédant pas 800 ch. Parmi les réalisations les plus intéressantes ayant vu le jour à l'étranger, citons celles de la « Reichsbahn » (fig. 4) et des Réseaux américains « Union Pacific » (fig. 5) et « Chicago, Burlington and Quincy » (fig. 6). Notre Réseau entre lui aussi hardiment dans cette voie ; déjà, des couplages Bugatti (fig. 7) assurent régulièrement le Service Paris-Lyon et bientôt des couplages Renault (fig. 8) et Somua seront mis en circulation.

Ces engins, du fait de leur puissance relativement faible, ne peuvent avoir qu'une capacité limitée et ne satisfont pas, de ce fait, à toutes les exigences de l'exploitation. Pour transporter un grand nombre de voyageurs, de grosses puissances sont nécessaires. On

(1) Le paraboloïde sera supprimé lorsque les locomotives recevront les nouveaux échappements à grand rendement, lesquels exigent la présence de tôles latérales au corps cylindrique, pour éviter les rabattements de fumée.

Les expériences faites en soufflerie ont montré que l'addition de ce paraboloïde ne modifie pas sensiblement la résistance de l'air lorsque la locomotive est déjà munie de tôles latérales.

Fig. 8. — Un couplage « Renault » destiné au P.L.M. :  
 — 2 moteurs Diesel de 265 ch chacun, soit 530 ch au total ;  
 — 2 véhicules (108 places) ;  
 — Poids total à vide : 50 t ;  
 — Caisse en acier et alliage d'aluminium.



ne peut plus songer à placer les moteurs dans un espace réservé au milieu des voitures et il faut recourir à la formule classique de la locomotive remorquant plusieurs véhicules. La locomotive peut d'ailleurs être d'un type quelconque (à moteur à vapeur avec chaudière chauffée au charbon ou au mazout, à moteur Diesel, etc...).

C'est pour répondre à ce dernier programme que notre Compagnie a commandé un **train aérodynamique à vapeur**, système Bugatti, composé de 1 locomotive de 2.000 ch d'un type tout à fait nouveau et de 3 voitures légères (1).

En attendant la mise en service de ce train et pour juger du parti qu'on pourrait encore tirer du matériel existant, il a été décidé de faire un essai de train aérodynamique avec une locomotive du type « Atlantic », réputé pour son aptitude aux grandes vitesses, accouplée à un tender de 30 m<sup>3</sup> et remorquant 3 voitures métalliques à bogies. Cet essai de carénage apparaît d'autant plus intéressant que, sur les machines du type ordinaire, la puissance absorbée pour vaincre la résistance de l'air (350 ch à 120 km/h — 550 ch à 140 km/h) est une fraction importante de la puissance totale développée dans les cylindres; cette fraction dépasse même 50% dans le cas d'une locomotive 221-A remorquant en palier un train de 200 t.

La locomotive 221-A-14 a été choisie pour les essais de train aérodynamique (fig. 9). Son mécanisme est entièrement masqué par des tôles. De nombreuses portes permettent au mécanicien de surveiller et de graisser, pendant les arrêts, les organes mobiles.

(1) Voir Bulletin de mai 1935.

Fig. 11. — La rame aérodynamique. P.L.M.

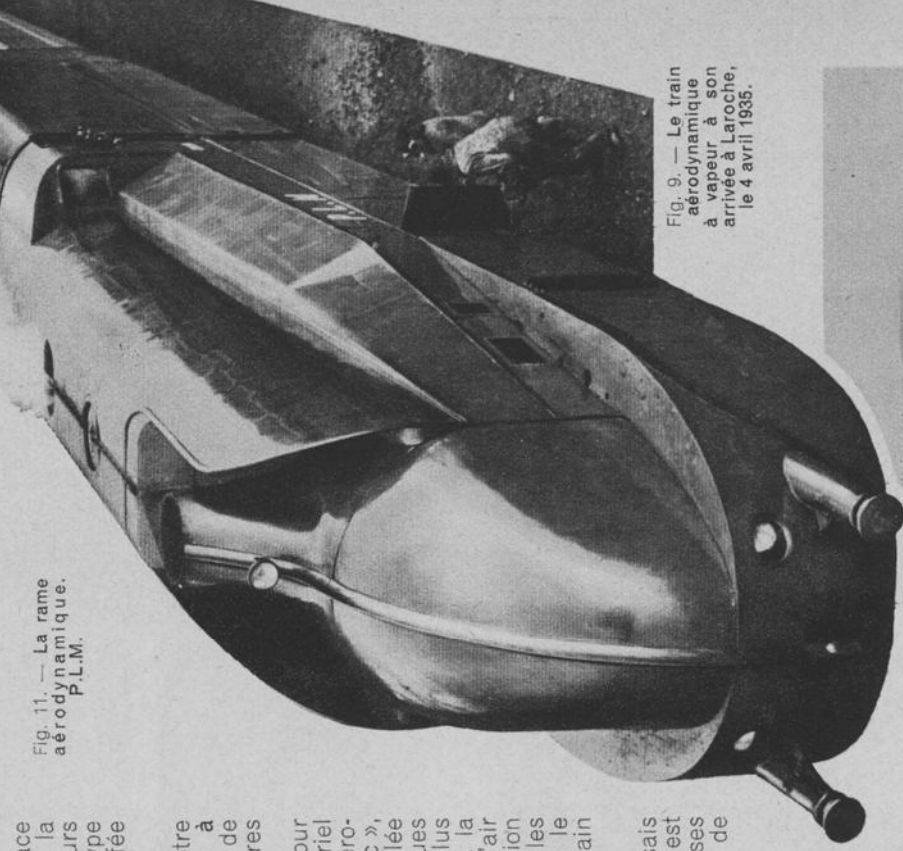
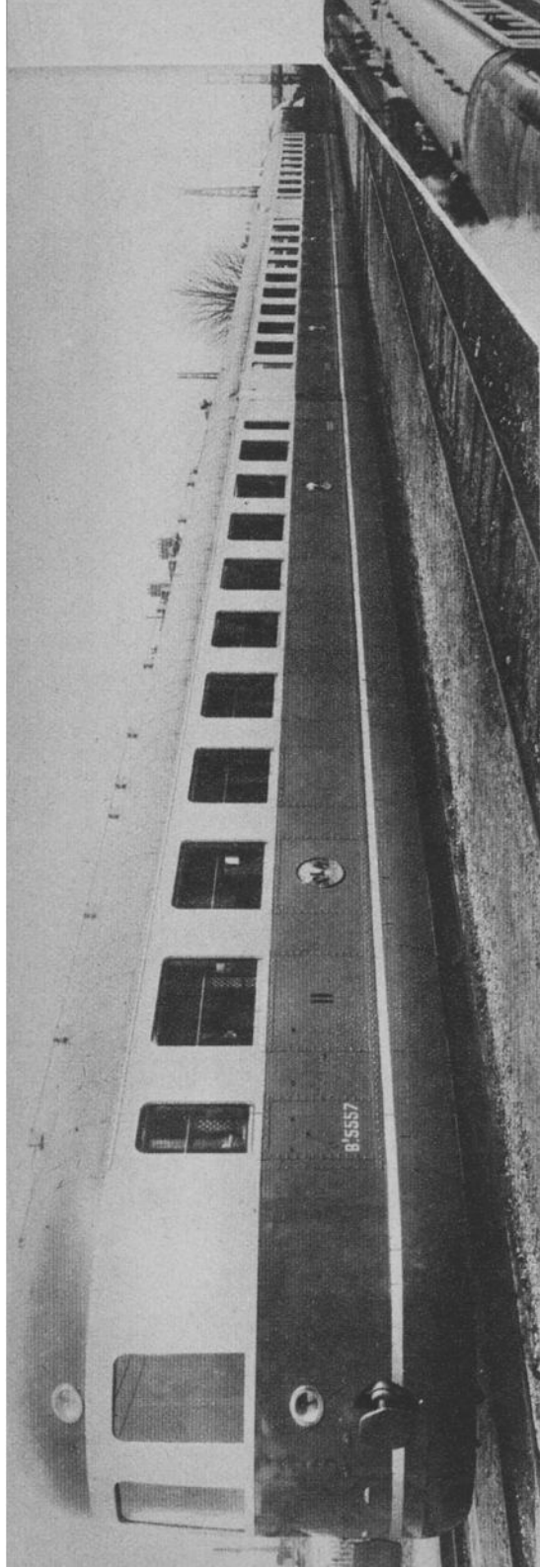


Fig. 9. — Le train aérodynamique à vapeur à son arrivée à Laroche, le 4 avril 1935.

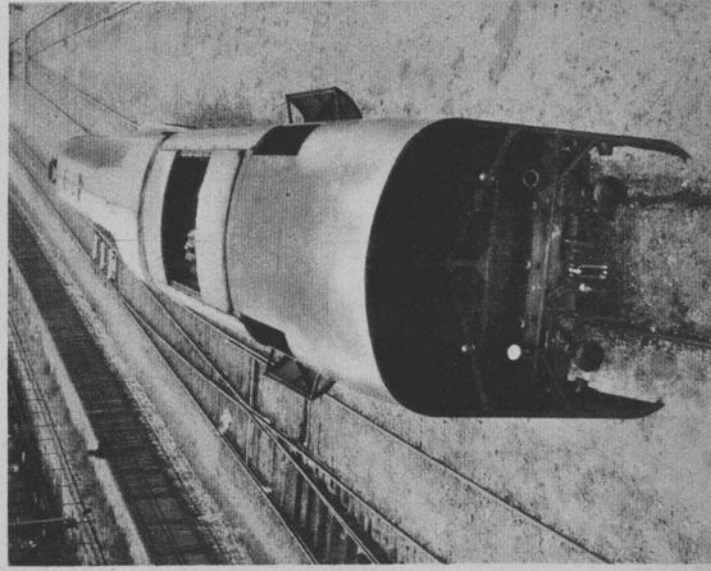


Fig. 10. — La locomotive aérodynamique 221-A-14. La porte en 2 parties de la soule à charbon et les 2 volets pour les prises d'eau ont été ouverts.

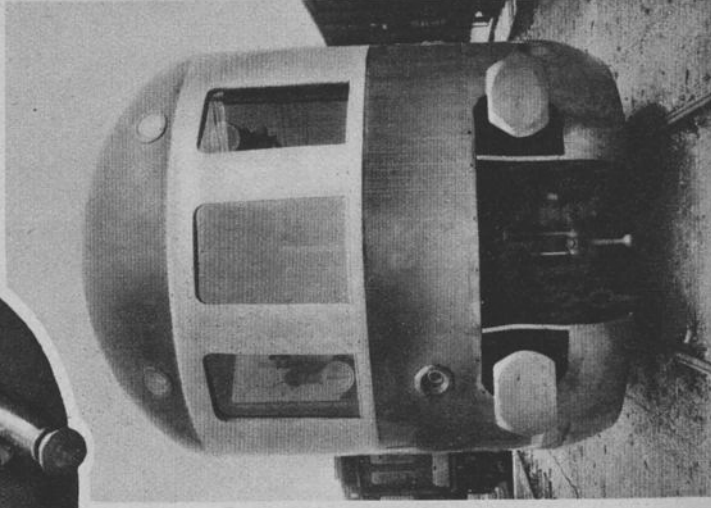


Fig. 12. — L'arrière de la rame aérodynamique, avec panneaux élevés pour permettre l'accouplement avec le tender.

L'avant de la machine a reçu une forme arrondie. Il est garni d'une bande en laiton figurant une sorte d'étrave; la partie inférieure du carénage porte les tampons et les phares. A la partie supérieure, une porte mobile s'ouvrant sur le côté, permet de démasquer la porte normale de boîte à fumée.

La cheminée affleure à peine la ligne supérieure de la machine; 2 écrans latéraux et 2 plans inclinés situés à l'arrière de la cheminée, doivent, en imprimant à l'air un mouvement ascendant, relever le courant de gaz et de vapeur sortant de la cheminée et éviter, de ce fait, les rabattements de fumée sur l'abri, si gênants pour la visibilité des signaux.

Le reste du carénage enveloppe les différents organes: barre de changement de marche, pompe à air, pompe à eau, graisseurs mécaniques, etc... A la partie supérieure, 2 ouvertures seulement ont été pratiquées: l'une pour le sifflet, l'autre pour l'échappement de vapeur des soupapes de sûreté de la chaudière.

La machine 221-A-14 a reçu, bien entendu, tous les perfectionnements des machines modernes: surchauffeur de vapeur, réchauffeur d'eau d'alimentation, échappement à grand rendement, graissage mécanique très étendu amenant en particulier l'huile sous pression aux boîtes d'essieux (la question du graissage est primordiale pour assurer de longs parcours à grande vitesse), enfin éclairage électrique comportant de nombreuses lampes (éclairage des signaux, de l'abri, voire même des graisseurs mécaniques placés sous l'enveloppe et auxquels on peut accéder directement depuis le poste du mécanicien grâce à un passage ménagé dans la tôle avant de l'abri).

Le carénage du tender de 30 m<sup>3</sup> a été profilé sur celui de la locomotive; il comporte 3 ouvertures: une à la partie supérieure pour le chargement du charbon, masquée en marche par une porte roulotte en deux parties se déplaçant horizontalement, et 2 ouvertures sur les côtés avec volets à charnières, pour le remplissage des caisses à eau (fig. 10). Toutes ces portes, actionnées par câbles ou par barres, sont manœuvrables à distance depuis la plate-forme.

L'arrière du tender porte un soufflet en caoutchouc qui permet l'accouplement avec la rame.

La rame remorquée (fig. 11) est constituée par 3 voitures métalliques du type ordinaire: 1 voiture de 1<sup>re</sup> classe (48 places) et 2 voitures de 2<sup>e</sup> classe (144 places).

Chaque voiture est carénée à la partie inférieure, avec porte de visite au droit de chaque roue.

Des soufflets en caoutchouc, évitant toute solution de continuité, réunissent les voitures entre elles.

Enfin, chaque extrémité de la rame a reçu une forme aérodynamique, compatible avec l'accouplement avec le tender; des masques amovibles ont d'ailleurs été prévus pour permettre de faire l'attelage du tender avec la voiture correspondante (fig. 12).

Le train entier a été peint en bleu drapeau, foncé pour la locomotive, foncé et clair sur les voitures.

La transformation du matériel a été réalisée dans les Ateliers d'Oullins pour la locomotive et le tender, dans les Ateliers de Villeneuve pour les voitures.

Les premiers essais ont eu lieu les 3 et 4 avril entre Paris et Dijon, les 15 et 16 avril entre Paris et Lyon.

Les résultats obtenus au train spécial RS Lyon-Paris du 16 avril, ont été les suivants:

- Durée du trajet: 4 h 47 mn, en ramenant à 5 mn au lieu de 12 mn, comme il eût été possible de le faire, la durée totale des arrêts à Dijon et Laroche. A noter que le train est passé à Blaisy à 120 km/h, 17 mn après le départ de Dijon.
- Vitesse commerciale: 106,8 km/h.
- Vitesse moyenne (arrêts déduits): 108,6 km/h.
- Vitesses moyennes sur parcours partiels: 134 km/h sur 38 km (du km 359 au km 321), 140 km/h sur 34 km (du km 353 au km 343 et du km 138 au km 114).
- Consommation de charbon: 3,800 t au total, soit 7,4 kg par km.
- Consommation d'eau: 26,800 m<sup>3</sup> au total, soit 52 l au km.

Le trajet Paris-Lyon aurait donc pu être fait sans prise d'eau intermédiaire.

Les essais vont être poursuivis de façon à se rendre compte de l'avantage à retirer:

- d'une part, du carénage de la locomotive seule;
- d'autre part, du carénage de l'ensemble constitué par la locomotive et par la rame.

Signalons, pour terminer, que divers Réseaux étrangers, viennent également de mettre en service des trains à vapeur aérodynamiques. (Les fig. 13 à 15 donnent une idée des réalisations effectuées.)

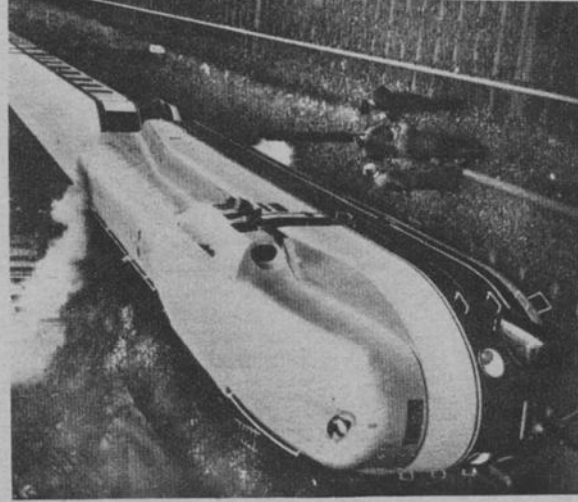
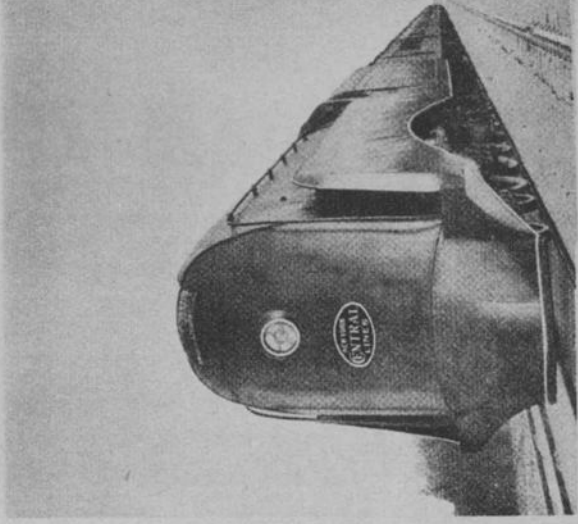


Fig. 13. — Train aérodynamique de la « Reichsbahn », remorqué par une locomotive-tender du type 2-3-2.

Fig. 14. — Locomotive aérodynamique « Commodore Vanderbilt », remorquée par une locomotive Pacific.

Fig. 15. — Train aérodynamique « Asia », du chemin de fer « Sud-Mandchourien », remorqué par une locomotive Pacific.



# REVUE DOCUMENTAIRE

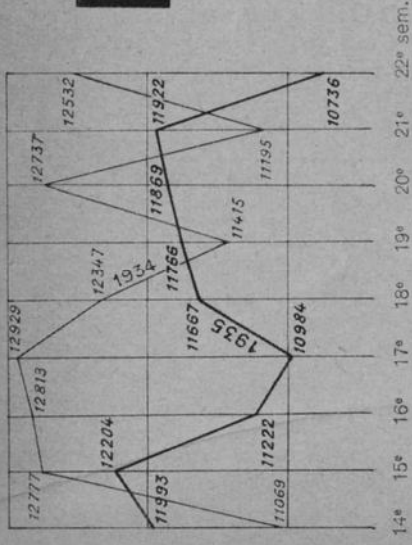


Fig. 1. — Moyenne journalière des wagons chargés.

## TRAFIC DU RÉSEAU P. L. M.

Les figures 1 et 2 montrent, dans la forme habituelle, les variations de la moyenne journalière des wagons chargés, durant chaque semaine du 1<sup>er</sup> avril au 1<sup>er</sup> juin 1935, et de la moyenne journalière des parcours du matériel locomoteur durant chaque décade d'avril et mai 1935.

## AMÉLIORATIONS APPORTÉES A L'ORGANISATION P. V. AU 15 MAI 1935

La nouvelle organisation des trains de marchandises, au 15 mai 1935, a présenté les principales modifications suivantes par rapport à la situation antérieure :

I. **Organisation des trains de marchandises.** — Profitant de l'expérience des derniers services, les marches des trains d'itinéraires ont été révisées et certaines modifications faites en cours de service, notamment lors de l'ouverture du raccordement de Danioutin, ont été consolidées.

Pour chacun de ces trains (au nombre de 45), il a été établi une consigne spéciale et l'acheminement des transports circulant suivant un itinéraire prévu à l'avance (itinéraires déterminés — collecteurs — groupages — wagons frigorifiques — wagons magasins, etc...) a été fixé en conséquence. De ce fait, les trains d'itinéraires sont spécialisés à l'écoulement d'un ou de plusieurs courants de trafic déterminés, ce qui favorise leur marche et simplifie ainsi le travail des gares intermédiaires, qui n'ont plus à manœuvrer qu'à certains trains déterminés.

La marche de certains trains omnibus a été également révisée en vue de réaliser de meilleures correspondances.

C'est ainsi qu'une refonte à peu près complète de l'organisation des trains de marchandises du Plateau Central et des Cévennes a permis d'améliorer sensiblement les échanges entre les gares de lignes : Saint-Germain-des-Fossés à Nîmes, Saint-Germain-des-Fossés à Darsac, Langeac à Saint-Etienne, Le Puy à Langogne et Clermont à Saint-Etienne.

La situation en wagons Fa et l'accélération de la vitesse des trains de marchandises le permettent, les marches rapides (HM), précédemment prévues pour le retour sur Portes et Avignon des wagons de ce type, ont été supprimées du graphique.

En contre-partie, il a été tracé des marches ou combinaisons de marches facultatives sur Portes et Avignon au départ des gares de Villeneuve, Perrigny, Dôle, Ambérieu, Clermont, Saincaize et Moulins. Il a été créé également des trains ou combinaisons de trains facultatifs pour l'acheminement de matériel vide P.V. par trains complets (prestation sur Is-sur-Tille ou ravitaillement des mines).

Au total, le parcours journalier des trains réguliers de marchandises et messageries mixtes a pu être réduit de 1 518 km.

II. **Transports par wagons complets.** — Les améliorations apportées au tracé des trains dont il est question ci-dessus, ont permis de réduire la durée de parcours de certains itinéraires déterminés.

A titre d'exemple, voici un certain nombre de relations pour lesquelles il a été possible d'avancer la livraison de 24 heures :

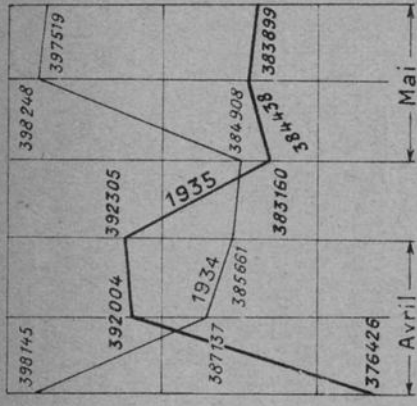


Fig. 2. — Moyenne journalière des parcours du matériel locomoteur.

Le Puy .....	Paris-Bercy	Cerbère .....	Givet
Jarrie-Vizille .....	Paris-Bercy	Strasbourg .....	Bordeaux-Hendaye
Pont-de-Claix .....	Paris-Bercy	Tourcoing .....	Marseille
Vallorbe .....	Givet	Catalis .....	Cerbère
Vimtimille .....	Bordeaux	Boulogne .....	Cerbère

Au 15 mai 1935, le nombre d'itinéraires déterminés en service intérieur ou direct s'élève au total de 2 615.

En vue d'assurer un acheminement rapide des moutons transhumants entre la Provence et les Alpes, une organisation a été établie, tant à l'aller qu'au retour, comportant, comme l'indique un tract récemment édité, l'emploi de trains du service régulier ou de marches facultatives suivant l'importance des envois.

III. **Transport des colis de détail** — Le transport des colis de détail P.V. a été également amélioré, soit par la réduction de la durée du parcours des collecteurs et groupages, soit par un aménagement plus approprié de certains collecteurs.

Des études ont été faites dans les gares importantes telles que : Villeneuve-Triage, Badan, Sète-P.L.M., Saincaize, Perrigny, Dôle, Triage, etc... en vue de déterminer les courants de trafic qui pourraient être acheminés sans escalas dans les gares précitées, tant pour le Service intérieur que pour le trafic interréseaux.

C'est ainsi que les collecteurs aboutissant à Badan ou desservant cette gare ont été entièrement révisés. Une grosse partie des colis en provenance ou à destination des lignes de Lyon à Grenoble et de Badan à Saint-Etienne, qui faisaient escalas à Badan, sont acheminés depuis le 15 mai par des collecteurs de provenance ou de destination variées qui assurent un acheminement rapide aux marchandises.

A Sète-P.L.M., la création de 14 collecteurs distributeurs « P.O.-Midi sur P.L.M. » a diminué le tonnage à transborder d'environ 40 %, ce qui a permis d'envisager, pour le 1<sup>er</sup> juillet, le fusionnement à cette gare du quai local et du quai de transbordement.

Par réciprocité, nous avons accepté, pour dégager le transbordement de Sète-Midi, la création de 28 collecteurs-distributeurs P.L.M. sur P.O.-Midi, ce qui a allégé d'une façon sensible le travail de Sète-Midi.

Pour soulager Villeneuve-Triage, il est mis en marche, depuis le 15 mai, 25 collecteurs ou groupages de pénétration du Nord, de l'Est et de l'Etat à destination du P.L.M.

A Saincaize, une étude est en cours pour la création d'un nombre important de collecteurs échangés dans les deux sens avec P.O.-Midi. Toutes les améliorations énumérées ci-dessus ont pu être réalisées sans augmentation du nombre de collecteurs qui, de 1 321 au 7 octobre dernier, a été ramené à 1 273 au 13 mai 1935.

## L'AMÉNAGEMENT DU BASSIN DE LA JOLIETTE

Le Bassin de la Joliette, premier bassin moderne du port de Marseille, a été commencé en 1844 et achevé en 1853. Le Vieux Port était en effet devenu insuffisant pour le trafic maritime qui, depuis la seconde moitié du dix-neuvième siècle, a pris un essor considérable.

On sait que dans ce bassin se concentrent presque tous les services desservant l'Algérie et la Tunisie, ainsi que ceux de la Corse.

Il existe des agents qui sortent en famille  
« tirés à quatre épingles » et qui viennent  
prendre leur service avec un uniforme débraillé et sale.

# Est-ce raisonnable ?

Le Client du Réseau mérite-t-il moins  
d'égards que la famille et les amis ?

Fig. 3

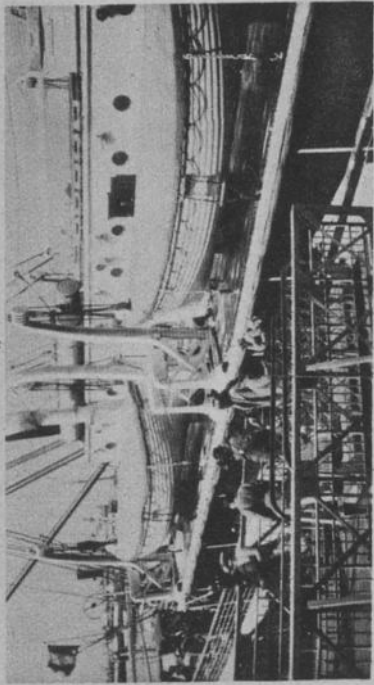


Fig. 4

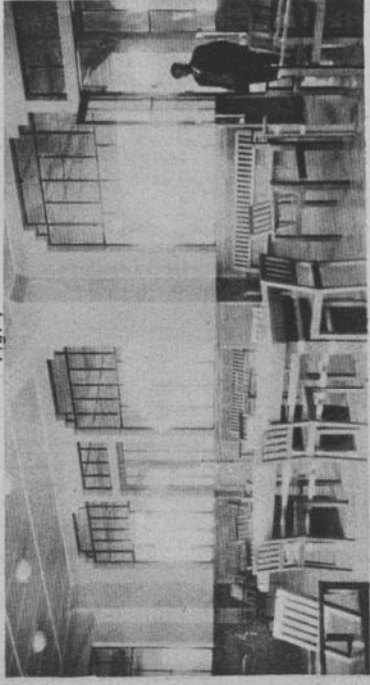
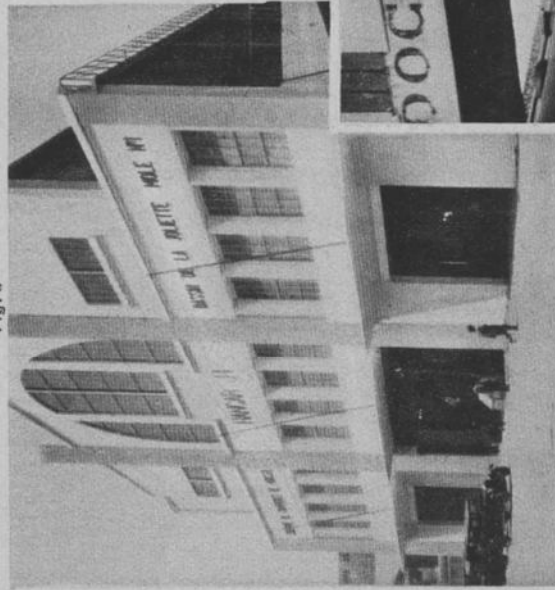


Fig. 5



Fig. 6



De haut en bas :

Fig. 3. — Débarquement des passagers du « Timgad ».

Fig. 4. — Salle d'attente des passagers.

Fig. 5. — Guichets de distribution de billets de chemin de fer.

Fig. 6. — Façade du nouveau hangar du môle n° 1 de la Joliette.

Fig. 7. — Le train-paquebot quitte la Joliette.

Pour améliorer les mouvements de passagers et les échanges de marchandises entre la Métropole et notre grande Colonie de l'Afrique du Nord, le meilleur client de la Métropole, un programme d'importants travaux avait été mis au point pour adapter le Bassin de la Joliette aux nouveaux besoins de la navigation ; il convenait en effet de faciliter les accostages et l'acheminement rapide des passagers, de hâter le déchargement, de réduire les manipulations dont peuvent souffrir les marchandises.

Ce programme, rappelons-le, comporte la construction de trois grands mûles obliques de 300 m de longueur et d'une gare maritime, à établir parallèlement au quai de rive qui doit être élargi de 14 m. La première pierre du premier môle oblique a été posée fin septembre 1932 ; le premier tronçon a été inauguré le 15 juin 1933 (voir Bulletin P. L. M. de juillet 1933).

Ce môle est actuellement achevé, ainsi que le hangar qui le couvre ; il comporte quatre postes, permettant à quatre paquebots de s'amarrer simultanément bord à quai et d'effectuer, dans les meilleures conditions, toutes les opérations de chargement et de déchargement. L'amélioration réalisée est particulièrement intéressante pour les primeurs d'Algérie qui peuvent être expédiées par voie ferrée le jour même de leur débarquement, avec un minimum de manipulations ; le trafic des primeurs de cette provenance a représenté, à lui seul, pour l'année 1934, un tonnage de 89 000 t environ.

Le premier étage du hangar J. 1, dont la façade est représentée sur la figure n° 6 et qui a été construit et aménagé par la Chambre de Commerce de Marseille, est relié, aux paquebots accostés, par quatre passerelles mobiles (fig. 3) qui permettent aux passagers de débarquer au premier étage, spécialement aménagé à leur intention.

Cet étage comporte (fig. 4 et 5) une vaste salle d'attente claire, élégamment meublée, un bureau des P. T. T., des guichets de distribution de billets de chemin de fer, un bureau de renseignements, des bascules à bagages pour les passagers débarquant, un bureau de passage pour les voyageurs s'embarquant ; ces installations permettent aux personnes empruntant notre train-paquebot (fig. 7), qui stationne sur une des voies de rive, d'effectuer toutes les formalités dans le minimum de temps.

Ultérieurement, des grues et des appareils de manutention mécanique compléteront l'équipement de ce premier môle qui constitue, dès maintenant, un progrès considérable, par rapport à la situation antérieure.

La construction du môle n° 3 est avancée ; celle du môle n° 2 sera entreprise ensuite.

#### AGRANDISSEMENT DES INSTALLATIONS G. V. ET P. V. DE LA GARE DE MONTPELLIER

Les installations anciennes G. V. de la gare de Montpellier, rattachées entre le pont de l'Observance et le pont de Farges, étaient loin de répondre aux nécessités de l'exploitation et aux besoins locaux.

Ces installations comprenaient (fig. 8) 4 voies affectées aux trains de voyageurs, desservies par 3 trottoirs de 200 à 250 m de longueur ; ces trottoirs étaient de longueur insuffisante pour recevoir les grands trains et l'étroitesse du trottoir V.2 (4,75 m) occasionnait des encombrements gênants pour la circulation des voyageurs et l'exécution du service.

Le projet actuellement en cours d'exécution a pour but de réaliser l'agrandissement des installations G. V. et P. V. de la gare. (fig. 9).

Une première étape, basée sur la reconstruction avec agrandissement des ponts de l'Observance et de Farges, comprend l'allongement des trottoirs, le remaniement des 2 têtes du faisceau de voies voyageurs avec amélioration des tracés, création de nouvelles liaisons en vue de la banalisation de voies et reconstruction des 2 postes de signaux, l'allongement et le remaniement du quai couvert.

**Pont de l'Observance.** — L'ouvrage ancien était un ouvrage à tablier métallique de 14,50 m d'ouverture en une seule travée.

Le nouvel ouvrage (fig. 10), à tablier à poutrelles enrobées, a été construit à l'emplacement de l'ouvrage primitif, agrandi du côté impair ; il a 24 m. d'ouverture moyenne en 2 travées, avec palée métallique intermédiaire, Sa largeur entre garde-corps constante à la travée paire est

Fig. 7



Pont de l'Observance.

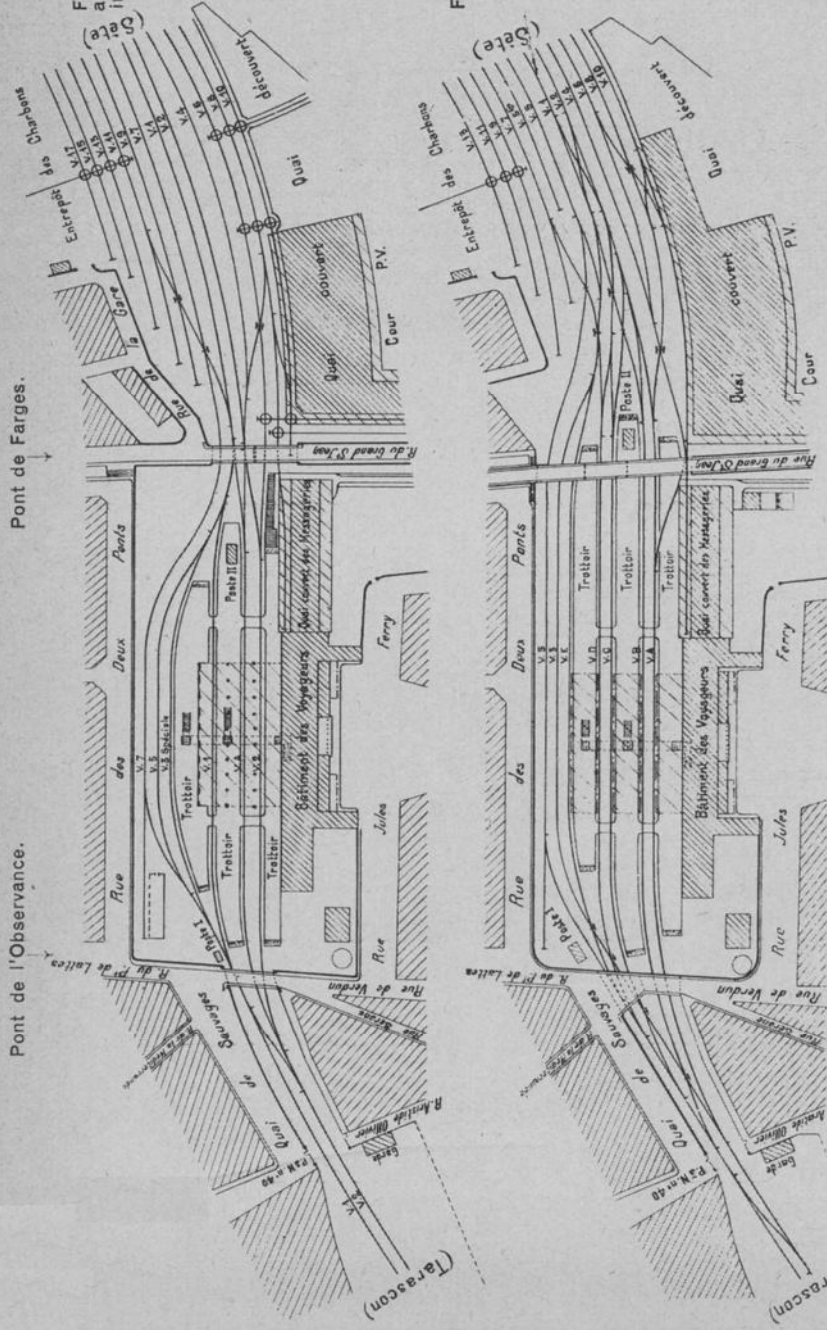


Fig. 8. — Situation ancienne des installations de Montpellier.

Fig. 9. — Situation nouvelle.

variable à la travée impaire, l'ouvrage présentant sur celle-ci une surlargeur destinée à faciliter l'accès aux rues adjacentes. Cette disposition n'a entraîné aucune sujétion spéciale.

**Pont de Farges.** — L'ouvrage ancien était un ouvrage à tablier métallique de 26,20 m d'ouverture en 2 travées, avec palée en maçonnerie ; il a été également agrandi côté impair.

Le nouvel ouvrage (fig. 11), à tablier à poutrelles enrobées, a 49 m d'ouverture en 3 travées et 10,30 m de largeur entre garde-corps ; il a été construit sensiblement à l'emplacement de l'ouvrage primitif, mais avec un léger biais, ce qui a nécessité la modification des voûtes qui soutiennent la rampe d'accès, côté ville.

**Détail d'exécution des ouvrages et de leurs abords.** — Les deux ouvrages, distants d'environ 330 m, ont été reconstruits successivement, de manière à avoir toujours un ouvrage en service pour la circulation des véhicules routiers.

La circulation des piétons a été toutefois maintenue à chaque ouvrage à l'aide de passerelles qui supportaient, en même temps, des canalisations mâtresses provisoires de gaz et d'électricité.

En raison de la surépaisseur des nouveaux tabliers et de l'allongement des ouvrages, le profil en long des rues avoisinantes a été modifié.

**Postes I et II.** — Les Postes Vignier I et II seront remplacés par de nouveaux postes plus importants.

Le nouveau Poste I, dont le bâtiment en béton armé est terminé (on l'aperçoit, à gauche, sur la fig. 10), comportera 23 leviers (le poste actuel en a 16) ; il est placé à l'extérieur des voies ; le plancher de la cabine est à 10 m environ au-dessus du rail, pour dégager le champ de visibilité de l'aiguilleur par-dessus le pont de l'Observance.

Le nouveau Poste II, en cours de construction, comportera 30 leviers (le poste actuel en a 22), légèrement surélevé il sera placé à l'extrémité du trottoir central.

Les cabines des 2 postes seront entièrement vitrées sur les 4 faces, les châssis n'étant séparés entre eux que par des montants de faible largeur.

Les travaux de cette première étape ont été commencés en avril 1932 ; leur achèvement est prévu pour septembre prochain.

J. PONNELLE,

Ingénieur du 12<sup>e</sup> Arr<sup>t</sup> de la Voie.

## RECONSTRUCTION ET ÉLARGISSEMENT DU VIADUC DE PIQUE-PIERRE, A GRENOBLE

Avant 1933, la ligne de Lyon à Grenoble franchissait l'Isère entre les gares de La Buisserate et de Grenoble, sur un ouvrage métallique, biais à 55°, à 4 travées solidaires de 125 m d'ouverture totale, les 2 travées centrales ayant chacune 34 m de portée et les 2 travées extrêmes : 28,50 m.

Cet ouvrage, dit « Viaduc de Pique-Pierre », construit en 1856 par la Compagnie des Chemins de fer du Dauphiné, était constitué (fig. 12) par un tablier en fer composé d'une poutre centrale et de 2 poutres latérales réunies à leur partie inférieure par des pièces de pont espacées de 1,50 m sans longeron. En 1927, une passerelle pour piétons avait été accolée à l'amont de l'ouvrage.

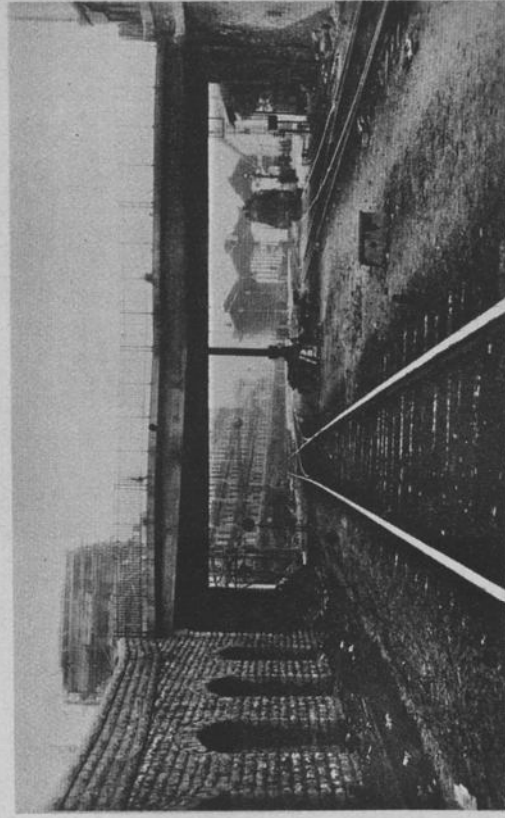


Fig. 10. — Nouveau Pont de l'Observance, à Montpellier.

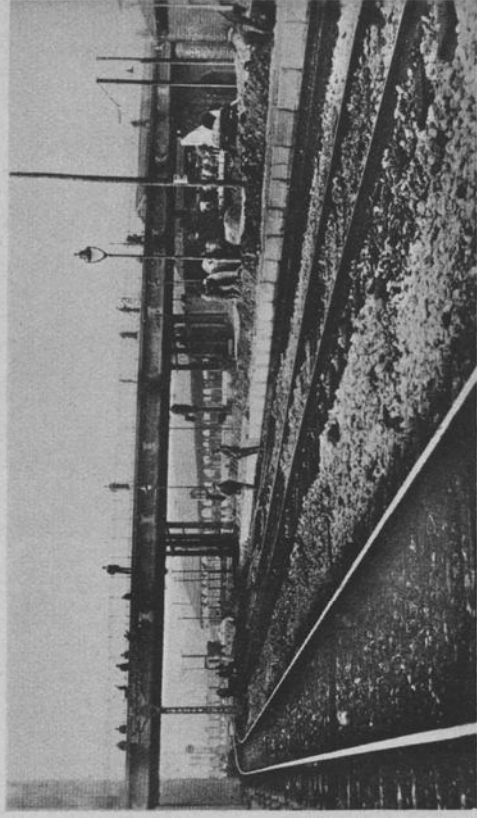


Fig. 11. — Nouveau Pont de Farges, à Montpellier.

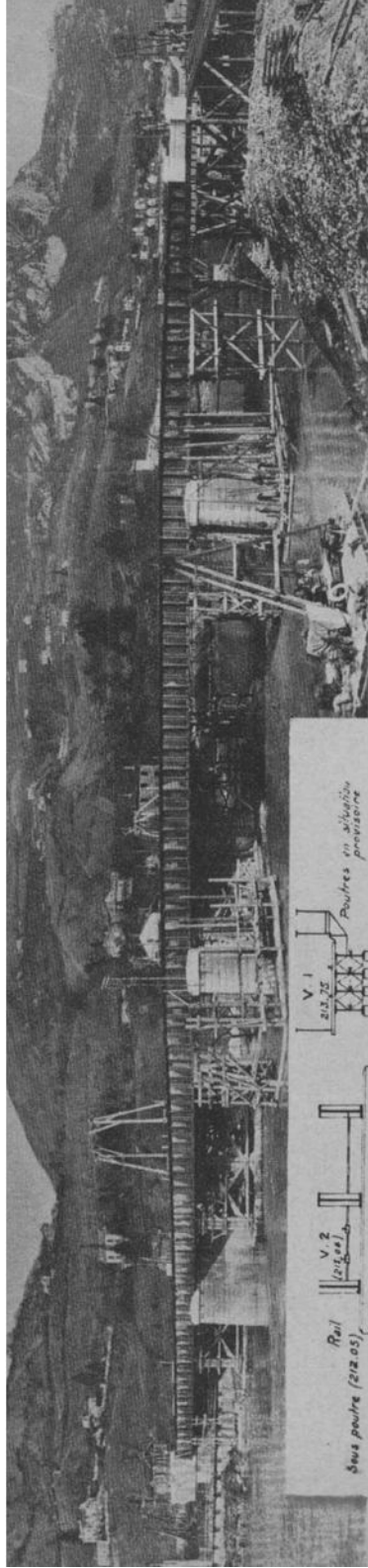


Fig. 12. — L'ancien viaduc de Pique-Pierre, à Grenoble.

En prévision de l'augmentation du poids des machines appelées à circuler sur la ligne de Lyon à Grenoble, le remplacement de cet ouvrage par des tabliers en acier avait été prévu dès 1915, mais la guerre en différa l'exécution ; la circulation des machines lourdes fut néanmoins autorisée, mais sous la réserve de limiter la vitesse à 20 km/h.

En 1928, il devint nécessaire, pour faciliter les communications entre les gares de Grenoble et de La Buisserate sans emprunter les voies principales, de créer une voie de raccourcement directe entre ces deux gares. La réalisation de ce projet entraîna la reconstruction du viaduc de Pique-Pierre.

L'ouvrage nouveau (fig. 13) est un ouvrage à 3 voies constitué par des poutres en acier reliées à leur partie supérieure sur une dalle en béton armé permettant la pose des voies sur ballast, la passerelle pour piétons établie à l'amont de l'ouvrage étant maintenue.

L'examen des fondations en rivière de l'ancien ouvrage ayant révélé des maçonneries de médiocre qualité, la reconstruction totale des piles fut décidée et les travaux de maçonneries (piles et culées) furent prévus pour permettre l'établissement éventuel d'une 4<sup>e</sup> voie.

Le tirant d'air sous l'ouvrage fut maintenu par une modification appropriée du profil en long des voies.

L'exécution de ce projet a comporté les 4 phases schématisées ci-contre :

**1<sup>re</sup> phase :** Fonçage des caissons d'allongement des piles et culées, amorçage des avant-becs définitifs et montage d'un fût provisoire pour déviation de la voie 1, lancement de 4 poutres du tablier nouveau et aménagement, sur ces poutres, d'un plancher en charpente pour recevoir la voie 1, report de la voie 1 sur le tablier provisoire ainsi constitué.

**2<sup>e</sup> phase :** Démolition de l'ancien tablier voie 1, démolition et reconstruction de la partie centrale des piles fondées sur caisson, lancement des 6 poutres du tablier, construction d'une dalle en béton armé sur ces poutres, report de la voie 1 sur cette partie du tablier.

**3<sup>e</sup> phase :** Ripage des 4 premières poutres à leur emplacement définitif, confection de la dalle et report des voies 1 et 2 à leur place respective.

**4<sup>e</sup> phase :** Démolition de l'ancien tablier voie 2, démolition et reconstruction de la partie aval des piles fondées sur caisson, lancement des dernières poutres et achèvement de l'ouvrage.

La liaison des fondations de chaque pile est assurée par une dalle en béton armé de 1 m à 1,23 m d'épaisseur, et la liaison des parties supérieures des piles et culées par une dalle formant sommier de 0,75 m d'épaisseur.

Les fondations, dont l'importance a été de 8 500 m<sup>3</sup>, ont été exécutées à l'air comprimé au moyen de caissons métalliques descendus de 12 m à 15,94 m au-dessous de l'étiage suivant la nature des terrains.

Les maçonneries en élévation sont en béton de ciment avec parements en moellons assisés et pierre de taille ou en béton de ciment avec enduit incorporé.

Le poids de la partie métallique constituant l'ossature de l'ouvrage est de 1 100 t.

Ces travaux de reconstruction et d'élargissement du viaduc qui comportaient, en ce qui concerne l'exécution des fondations, une partie très délicate comprenant la descente des caissons, ont été exécutés sans incidents notables malgré quelques crues inquiétantes de l'Isère.

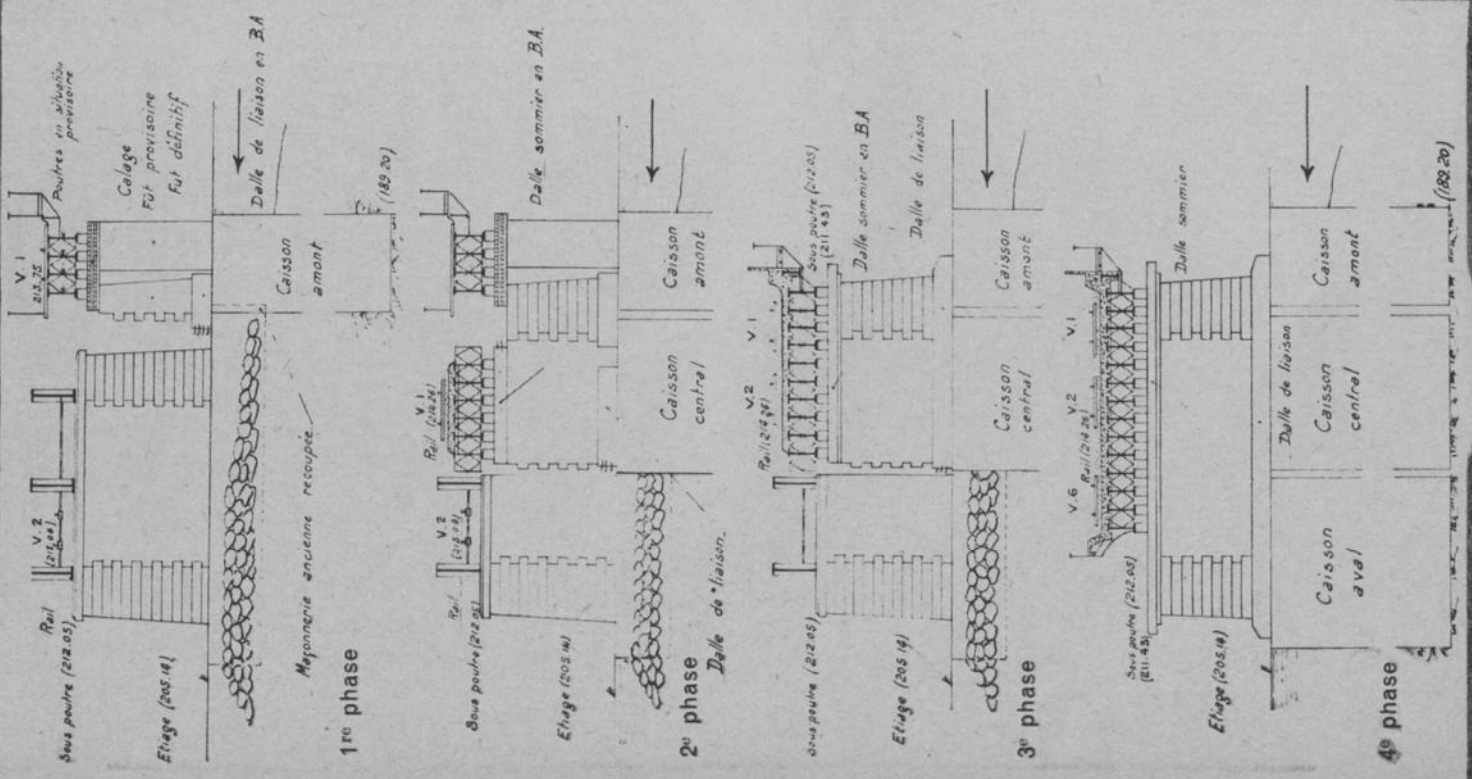
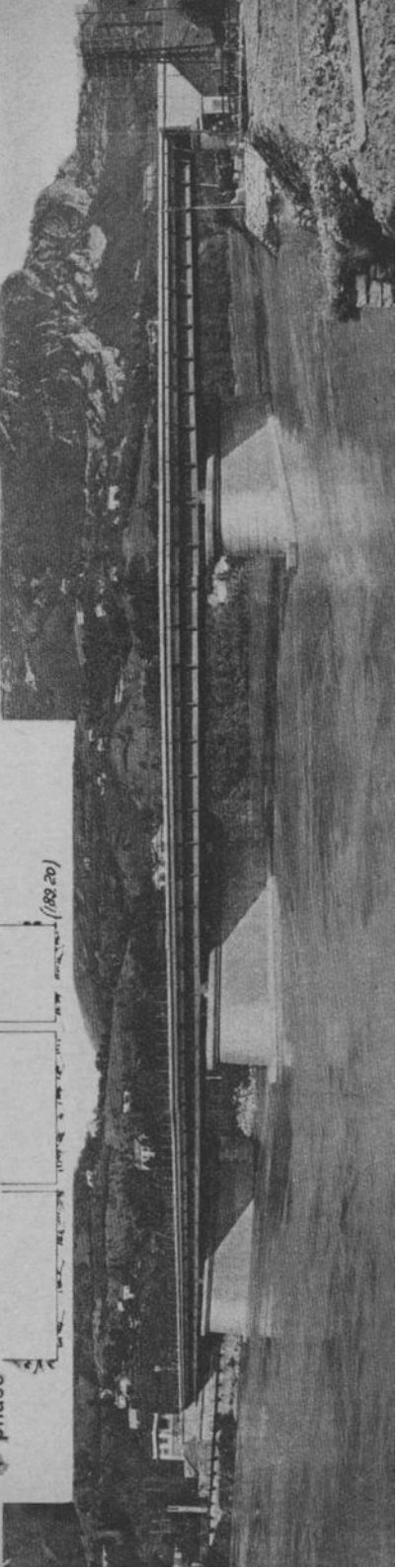


Fig. 13. — Le viaduc nouveau, vu de l'aval.





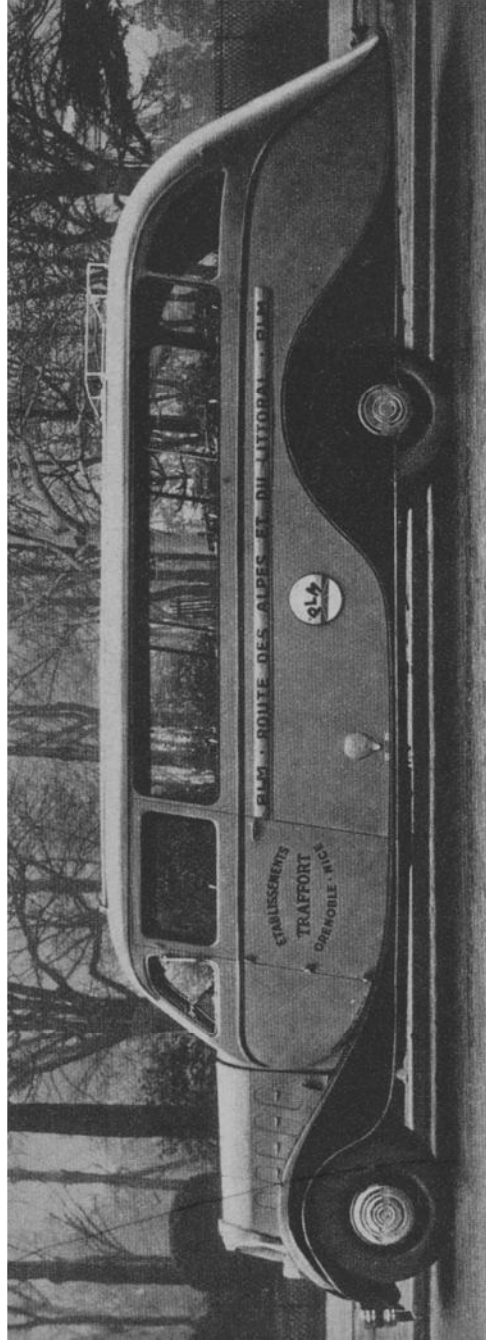


Fig. 14.  
Modèle récent  
de car P.L.M. de  
grand parcours.

### NOS SERVICES DE TOURISME EN 1935

Par rapport aux résultats de 1933, ceux de l'an dernier étaient restés satisfaisants. Le nombre des voyageurs empruntant nos autocars (fig. 14) a été, en effet, de 214 000 en 1934 contre 216 500 en 1933 ce qui correspond approximativement aux chiffres de 1927.

Bien que les circonstances économiques soient restées peu favorables et que les décrets sur la coordination des transports ferroviaires et routiers ne nous aient pas permis, depuis un an, de modifier la consistance de nos Services de Tourisme (fig. 15), ceux-ci ont marqué, pendant les quatre premiers mois de 1935, des résultats en sensible progression sur ceux de la même période de 1934.

C'est ainsi que le nombre de voyageurs transportés en autocars du 1<sup>er</sup> au 30 avril 1935 s'élève à 47 500 contre 39 900 pendant la période correspondante de l'an dernier, soit une augmentation de 16 %.

Les recettes réalisées par nos entrepreneurs et les redevances versées par ces derniers à la Compagnie ont subi, en même temps, une progression du même ordre.

Disons que cette amélioration des résultats est due en partie à une répartition plus judicieuse des Services des Alpes et du Littoral entre les divers concessionnaires; elle est due également à des réductions sensibles de prix sur les billets combinés fer-autocars.

Alors que beaucoup se plaignent de la crise du tourisme en France, on ne peut qu'être heureusement surpris de constater que les efforts de la Compagnie ont réussi à maintenir, sinon à développer, le mouvement touristique sur son terrain.

### LES SERVICES DE DOMICILE

Dans ses numéros de mars et de juillet 1934, le Bulletin P.L.M. a indiqué comment avaient été réorganisés les Services de domicile sur l'ensemble du Réseau. Voici quelques indications nouvelles qui souligneront les résultats obtenus dans ce domaine du porte-à-porte.

Considérons, d'abord, nos Services de domicile en exploitation directe. Nous remarquerons que le tonnage des marchandises prises et livrées à domicile a augmenté dans des proportions sensibles.

C'est ainsi qu'à Fontainebleau, dans le premier mois d'exploitation, nous avons enlevé à domicile 170 t de marchandises diverses; ce tonnage mensuel est passé récemment à 225 t. A Montereau, augmentation plus sensible encore, avec un tonnage mensuel passé de 110 t au début, à 368 t récemment.

Les gares de Grand-Croix et Lorette, qui utilisaient en commun une voiturette à bras, ont été munies d'un tri-porteur à moteur qui livre

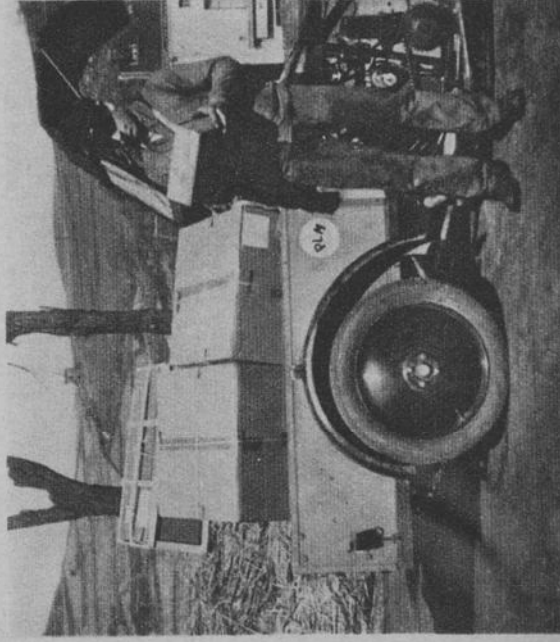


Fig. 16. — Tri-porteur utilisé par les gares de Grand-Croix et Lorette.

## SERVICES DE TOURISME P.L.M. 1935



Fig. 15.  
Ci-dessous  
reproduction de  
la carte (47x61)  
éditée par la  
Compagnie  
pour 1935.

en moyenne 1 000 kg de marchandises tous les jours (fig. 16). On observe la même progression dans le nombre de colis remis dans nos dépôts urbains et ruraux.

Le dépôt de Thoisse, par exemple, qui dans le deuxième trimestre 1934 avait reçu 43 colis, soit 190 kg, a reçu, au cours du premier trimestre 1935 : 4 766 colis, soit 116 640 kg. Cette progression est la conséquence des facilités offertes aux expéditeurs qui ont pu ainsi se libérer des sujétions de leur camionnage propre sur un vaste rayon de livraison.

Dans de nombreux cas, nos correspondants des Services de domicile ont vu leur trafic augmenter dans des proportions variant entre 10 et 30 %. N'est-ce pas la preuve que les usagers savent bien apprécier les avantages offerts par nos services terminaux, conjugués avec la rapidité et la sécurité des transports par fer ?

Fig. 17. — Une des nouvelles draines de notre Service de la Voie.



### LES DRAINES DE LA VOIE

Le Service de la Voie a mis récemment en service 3 draines d'un type nouveau.

Le véhicule, monté sur châssis semblable à ceux des wagons, comporte dans sa partie centrale une caisse métallique aménagée en conduite intérieure, qui comprend le poste de conduite et des banquettes pour 12 places assises. Extérieurement à cette caisse se trouvent : à l'une des extrémités, le moteur, placé sous un capot ; à l'autre extrémité, une plate-forme blindée avec ridelles abattantes pour permettre le transport de certains matériaux et outils et éventuellement de personnes (fig. 17).

Chacune de ces draines pèse 9,5 t en ordre de marche et est munie d'un moteur à huile lourde de 75 ch.

Les vitesses, au nombre de 5, s'échelonnent entre 6 et 60 km/h.

Ces conditions de poids et de puissance permettent la remorque de charges importantes, comme l'indique le tableau ci-après :

RAMPE en millimètres par mètre	PUISSANCE DE REMORQUE DES DRAINES de 75 ch à la vitesse de		
	10 km/h	25 km/h	40 km/h
Palier	60 t	60 t	60 t
15 mm	58 t	20 t	9 t
30 mm	32 t	8 t	—
33 mm	29 t	6 t	—

Les tampons et attelages, semblables à ceux des locomotives et des wagons, permettent désormais d'atteler la draine à un train de l'Exploitation, pour la faire remorquer.

Il est ainsi possible d'assurer d'une façon normale, sur des voies en palier ou quasi-palier, l'approvisionnement de chantiers de renouvellement de rails, puisque le train-draisine peut distribuer et ramasser, au cours de deux dessertes quotidiennes du chantier, les rails, traverses et petit matériel, correspondant à l'équipement sur 360 m de la voie du type le plus lourd (rail S-52).

Le train-draisine peut, d'autre part, transporter, par voyage, plus de 30 m<sup>3</sup> de matériaux divers (ballast, gravillon, scories, terres) ce qui permet d'assurer l'approvisionnement nécessaire aux travaux accéssoires du chantier précité sans faire appel au train de service.

Enfin, ces nouveaux trains-draïnes, malgré leur puissance accrue, conservent tous les avantages de leurs prédécesseurs : facilité de conduite et de garage, souplesse, rapidité et économie.

### DANS NOS CITÉS

Dans certaines des cités P.L.M. n'atteignant pas un nombre suffisamment important de logements, il n'est pas prévu de poste de « garde de cité ». Il ne s'ensuit pas, bien entendu, que les petites cités doivent être moins bien tenues que les grandes.

La volonté commune des familles d'agents qui doivent y écouler le meilleur de leurs loisirs n'est-elle pas en effet de vivre dans une ambiance saine pour le corps et l'esprit ? Dans une petite cité, chaque habitant doit poursuivre ce but, en s'efforçant d'agir en bon voisin, en respectant scrupuleusement le règlement, parfois même en faisant un peu plus.

Nice-Riquier offre à cet égard un exemple à recommander :

Cette cité, qui offre 36 logements et abrite 80 enfants, est particulièrement bien tenue, bien que n'ayant pas à proprement parler de garde. Mais, le mari de la femme-concierge, M. Sordi, Sous-Chef de manutention à la gare de Nice, s'occupe à titre bénévole, de divers travaux d'entretien, de l'arrosage des plantations et de la surveillance.

La photographie ci-dessous (fig. 18) représente M. Sordi dans l'exercice de ces fonctions extra-professionnelles. Il faut souhaiter que ce bon serviteur de la Compagnie trouve ailleurs des imitateurs, dans l'intérêt même des nombreuses familles habitant les cités P.L.M.

### IL Y A CINQUANTE ANS...

Extrait des procès-verbaux des séances du Conseil d'Administration de notre Compagnie (année 1885) :

« La Commission (de Construction) vote un crédit supplémentaire de 3 300 f, au compte de premier établissement, pour l'installation du block-system entre Combs-la-Ville et Cesson, le crédit de 34 000 f voté le 30 novembre 1883 se trouvant insuffisant en raison des mécomptes provenant de l'application d'un système nouveau... » (Séance du 23 avril.)

« Le Directeur propose de décider que les billets d'aller et retour seront admis dans les trains express, sous la condition que le parcours du voyage simple sera supérieur à 250 km. » (Séance du 1<sup>er</sup> mai.)

« Le Directeur estime qu'il n'y a pas lieu de modifier, à l'occasion des obsèques de Victor Hugo, les conditions ordinaires des billets d'aller et retour : une réduction de 50 % serait accordée aux députations seulement. Jusqu'à présent, il n'y a que la ville de Besançon qui ait fait connaître son intention d'en envoyer une, de six délégués... » (Séance du 28 mai.)

« Les trains de plaisir organisés à l'occasion de la fête du 14 juillet ont transporté un total de 5 680 voyageurs... » (Séance du 23 juillet.)



Fig. 18. M. Sordi, Sous-Chef de manutention à la gare de Nice, veille, à titre bénévole, à la bonne tenue de la cité P.L.M. de Nice-Riquier.



Famille de M. Bousquet,  
Manœuvre à Nîmes.



Famille de M. Carrouée,  
Manœuvre à Montargis.



Famille de M. Contamin,  
Homme d'équipe à Bourgoin.

## Honorons nos Belles familles P.L.M.

Le numéro de mai annonçait que le **Bulletin** repartirait des belles familles P.L.M., les lauréats du Prix Cognac-Jay et les autres.

Nous livrons donc aujourd'hui à l'admiration des lecteurs les photographies de six belles familles d'agents. Les trois qui figurent ci-dessus sont celles qui ont bénéficié — avec celle de M. Petitjean, visée au dernier numéro — d'un Prix Cognac pour leurs dernières épreuves. Quant aux trois ci-dessous, le **Bulletin** les publie également, bien qu'il ne s'agisse pas de familles récompensées cette année par l'Académie.

Nous voudrions que, du fond du cœur, chacun rendit hommage à ces foyers méritants, asiles d'une rare vertu. Nous serai-t-il permis d'évoquer à ce propos le discours prononcé, lors de la dernière distribution de ces prix de vertu, par le Directeur de l'Académie, M. Paul Valéry ? (1)

« ... Ce mot **Vertu**, a déclaré le spirituel académicien, est mort, ou du moins, il se meurt. **Vertu** ne se dit plus qu'à peine. Aux esprits d'aujourd'hui, il ne vient plus s'offrir de soi, comme une expression spontanée de la pensée d'une réalité actuelle. Il n'est plus un de ces éléments immédiats du vocabulaire vivant en nous... »

Affirmation peu rassurante, pensons-nous. C'est sur ce ton que le discours se poursuit, mélange de scepticisme et d'ironie, œuvre du moraliste qui se livre à un tour d'horizon complet de notre existence moderne... Prétend-il nous démontrer :

« ... que le vice et la vertu ne sont plus que des cariatides de musée, des figures symétriques d'une mythologie primitive ; que les scrupules, le désintéressement, le don de soi-même, les sacrifices, ce sont des délicatesses surannées des curiosités psychologiques, ou bien des complications et des efforts sur l'existence des modernes ne peut plus s'embarasser ? »

Serait-ce que nous irions vers la perfection, vers une organisation idéale de notre Société, dans laquelle, tout devenant parfait, il n'y aurait plus de place

« ... pour cette puissance non commune, cette rare **virtus**, qui distingue certains, les redresse contre les forces instinctives qui sont en tous, leur donne de créer des actes aussi originaux que des œuvres d'artistes, parfois incroyablement beaux, parfois merveilleusement raffinés dans l'ordre du cœur ?... »

A croire Paul Valéry, on s'épuise en vaines propositions pour tenter de trouver une explication à cette disparition.

« On dirait véritablement, poursuit-il, que l'homme, sur le tard, se repent d'avoir choisi, si sottement choisi, dans le jardin de délices d'Éden, le fruit qui donne la conscience du Bien et du Mal. »

D'où... « cette indulgence à l'égard de bien des choses qui naquirent eussent fait scandale ; notre tolérance générale et agréable ; la facile diversité de nos relations ; la grande liberté accordée aux écrits et aux spectacles ; et l'habitude prise des expédients en tous genres... »

« Je sais bien, dit-il, qu'il est de la vertu que l'on fasse secrètement des actions nobles. Il y a beaucoup de lumière sur la terre et une furieuse publicité. La lumière gêne et fane le bien ; le bruit le

met en fuite ; et donc la véritable vertu se cache bien plus profondément que le vice... »

Combien c'est regrettable ! M. Paul Valéry le laisse à penser dans la suite de son discours, au cours d'un entretien avec un journaliste imaginaire, descendant d'une autre planète sur la terre, pour y mener précèlement une enquête sur la vertu :

« ... Votre monde est fort misérable, lui déclare ce journaliste. Oserai-je vous dire ce que j'ai vraiment vu ? J'ai vu un peu partout quantité de voleurs et nombre d'assassins... Ceci n'est pas tout neuf. Mais ce qui m'a frappé, et dont le rendrai compte à qui m'envoie, c'est le grand intérêt que tous ces brigandages excitent chez vous tous. On ne voit dans vos rues et dans vos lieux publics que des gens qui le nez dans des feuilles fraîchement noircies, semblent avec délices absorber tous les crimes possibles, qu'on croirait perpétrés sur commande pour qu'ils en trouvent tous les forfaits de tout neufs et de plus abominables. Ils se perdent dans les forfaits qui se coupent, se souviennent, se croisent d'une page à l'autre, et tantôt politiques, tantôt dus à l'amour, tantôt inspirés par le lucre, mais toujours mêlés de portraits, dont on ne sait si celui-ci est de la victime ou de l'assassin, ou du juge, tandis que celui-là, qui s'égaré dans cette vilaine affaire, est une malheureuse « célébrité », une affresse, un membre de l'Institut, un digne centenaire, que les exigences du papier ont fait repousser parmi les horribles détails... Il n'est pas étonnant que le nom de la vertu n'ait plus grand emploi dans votre langage... »

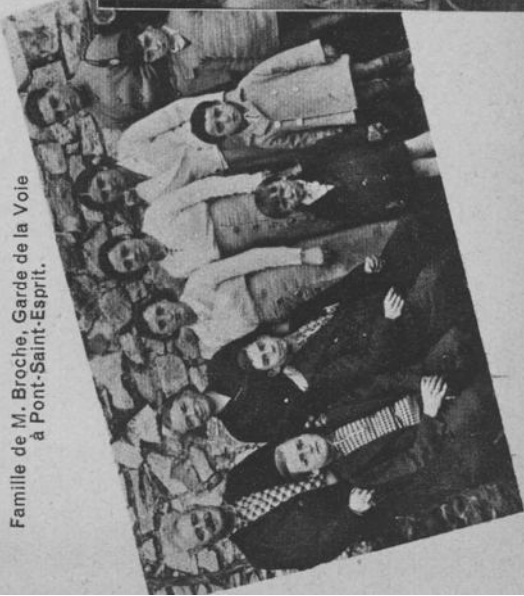
Malheureusement, il faut bien conclure un peu comme ce journaliste imaginaire. Combien de nos contemporains sont surtout sollicités par des manifestations, des récits, dans lesquels la vertu est généralement absente ! Et les absents ont tort : la vertu, matière bien fade pour les colonnes de trop de journaux, finit, par être souvent méconnue.

Ce n'est pas certes qu'elle n'ait plus ses asiles chez nous, mais pour la trouver, dans ce siècle de la vitesse, il devient nécessaire d'approfondir singulièrement, comme le dit M. Paul Valéry — et comme le fait avec bonheur son illustre Compagnie lorsqu'elle procède annuellement à sa distribution de récompenses. Aussi les exemples mis en lumière n'en sont-ils que plus précieux.

Et c'est pourquoi les lecteurs du **Bulletin** se féliciteront de compter dans leurs rangs de belles familles comme celles que nous honorons aujourd'hui et dont les photographies font à cette page le plus magnifique encadrement qui soit : six couples laborieux et cinquante-trois enfants !

Nous y trouvons l'éclectique et réconfortante démonstration d'une vertu qui certes existe toujours, mais qu'il est salutaire d'exalter à l'occasion, en l'arrachant à cette humilité où elle se complait, au risque, hélas, d'être oubliée bien souvent... »

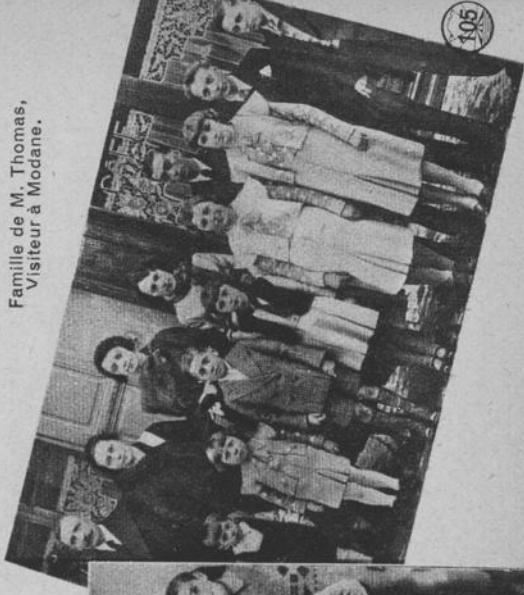
(1) Ce « Rapport sur le prix de vertu » a été aimablement communiqué au **Bulletin P.L.M.** par M. Robert Régnier, Secrétaire de l'Académie.



Famille de M. Broche, Garde de la Voie  
à Pont-Saint-Esprit.



Famille de M. Lozano,  
Cantonnier à Bida.



Famille de M. Thomas,  
Visiteur à Modane.

# LE MINISTRE MARQUET



## A l'Orphelinat des Chemins de Fer Français

La fête générale, qui met le point final aux travaux de l'Assemblée Générale de l'Orphelinat, a revêtu cette année un éclat tout particulier. Le banquet avait lieu, en effet, sous la présidence effective du Président de la République, dans les salons du Palais de la Mutualité. De nombreuses personnalités entouraient le chef de l'Etat :

M<sup>m</sup>. Cassaz, Ministre de l'Agriculture ; le Général Gouraud ; Villey, Préfet de la Seine ; Boutei, Directeur général des Chemins de fer et des Routes, au Ministère des Travaux publics ; Leroux, Président du Réseau d'Alsace et de Lorraine ; Henry-Gréard, Directeur général du P.O.-Midi ; Le Besnerais, Directeur du Nord ; Jourdain, Sous-Directeur de notre Compagnie ; Pellarin, Sous-Directeur de l'Est ; Boudier, Secrétaire général de l'Etat.

A l'heure des discours, après avoir remercié comme il convenait le Chef de l'Etat, le Président Roche exposa les bienfaits de l'Œuvre, qui distribue actuellement plus de 3 millions à 4.612 orphelins et qui a soutenu, depuis sa fondation, 24.000 enfants avec un total d'allocations dépassant 37 millions. Puis M. Leroux, au nom des Réseaux, marqua son admiration pour l'Orphelinat et lui renouvela l'assurance de l'appui des dirigeants des chemins de fer. Ce fut enfin l'éloquent discours de M. Albert Lebrun, dont nous voulons rappeler ici les principaux passages. Avant d'aborder le chapitre de la Mutualité, le Chef de l'Etat commença par cet hommage à la Corporation des Chemins de fer :

« Au début déjà lointain, hélas ! d'une carrière où j'étais chargé notamment du contrôle d'un de nos Réseaux, j'ai été en relations avec un

grand nombre d'ouvriers et d'employés des chemins de fer. J'ai appris à connaître les difficultés de votre profession, ses servitudes, ses disciplines, parfois même ses dangers.

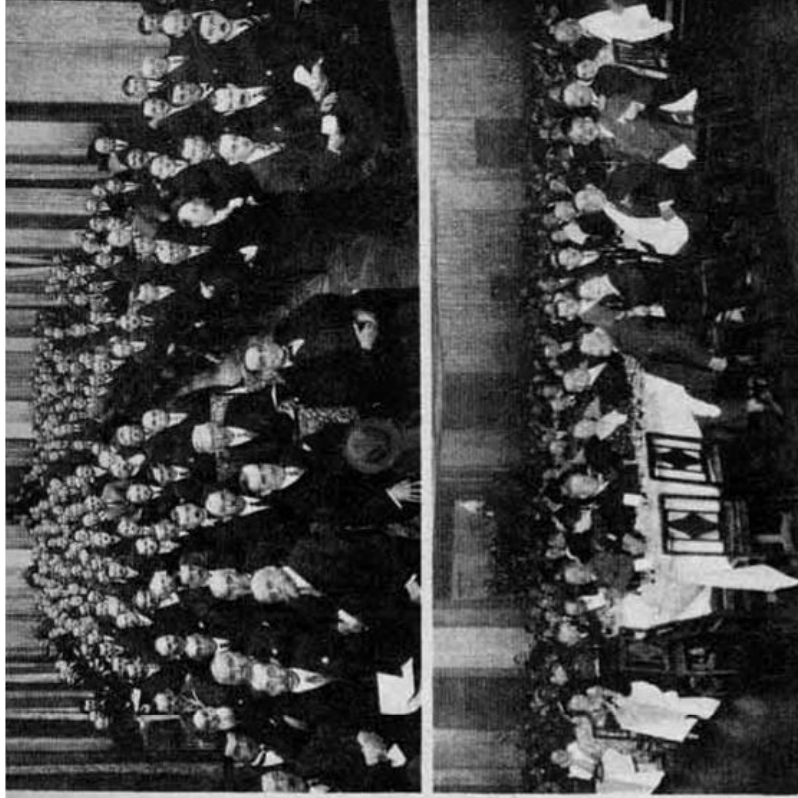
« Depuis que la politique m'a pris, je suis resté un grand voyageur. Il n'est presque pas de semaine, avant mon entrée à l'Elysée, où je n'aie pris le train. C'est dire que ma vie a été souvent à votre merci, à vous, mécaniciens, chauffeurs, conducteurs de trains, agents des paires et des voies et, en vérité, je serais un ingrat si je ne profitais de l'occasion toute naturelle qui m'est offerte ce soir de vous marquer ma gratitude puisque, malgré les milliers et milliers de kilomètres parcourus, je n'ai pas été mêlé au moindre accident. »

Examinant ensuite les diverses sortes d'œuvres nées de l'esprit mutualiste, M. Albert Lebrun s'attacha à montrer tout l'intérêt d'une œuvre comme l'Orphelinat, qui assure la protection de l'enfance :

« C'est là une tâche noble entre toutes, car parmi les misères qui assaillent l'homme au long de son existence, il n'en est pas, je crois, de plus pitoyables, de plus douloureuses, que celles qui le frappent dans l'enfance, quand naissent, se développent et grandissent les sentiments et les instincts qui le dirigeront pendant toute sa vie. Oui, heureux assurément ceux que garde et qu'enveloppe l'amour des parents dans un foyer gai et vivant ! »

Ce sont enfin les éloges bien mérités, quant à la gestion de l'Œuvre :

« Votre Société mérite d'être donnée en exemple. Votre dévoué Président, en réponse à quelques petites questions indiscrètes que je lui avais posées, eut la bonne idée, il y a quelques



jours, de m'envoyer quelques graphiques. Excusez-moi : j'aime beaucoup les graphiques. Rien n'est plus commode que d'un coup d'œil rapide, en quelques secondes, vous juger de l'ensemble d'une situation économique et financière. Ou au vu ? Le premier de ces graphiques donne le nombre des orphelins à la charge de l'Œuvre, année par année, depuis l'origine. Il oscille, dans ces dernières années, entre 4.000 et 5.000, au gré des admissions et des sorties annuelles. Le second graphique donne la courbe des recettes et des dépenses. Et j'ai trouvé tout de suite, mon cher Président, que, sans exception, depuis l'origine, la première courbe, celle des recettes, dépassait toujours sensiblement la seconde, celle des dépenses, ce qui est, n'est-il pas vrai, le caractère manifeste et évident d'un affaire bien conduite. »

Debout, toute l'assistance applaudit fréquemment ce discours.

Face à la table présidentielle, avaient été placés les 12 orphelins, lauréats du Concours de 1934. M. Albert Lebrun voulut remettre lui-même les deux premiers prix — un livret de Caisse d'Épargne de 2.000 f et un de 1.800 f — à la fillette et au jeune garçon venant en tête à ce concours et qui furent longuement applaudis, comme les héros symboliques de cette soirée.

## Au Sanatorium des Cheminots

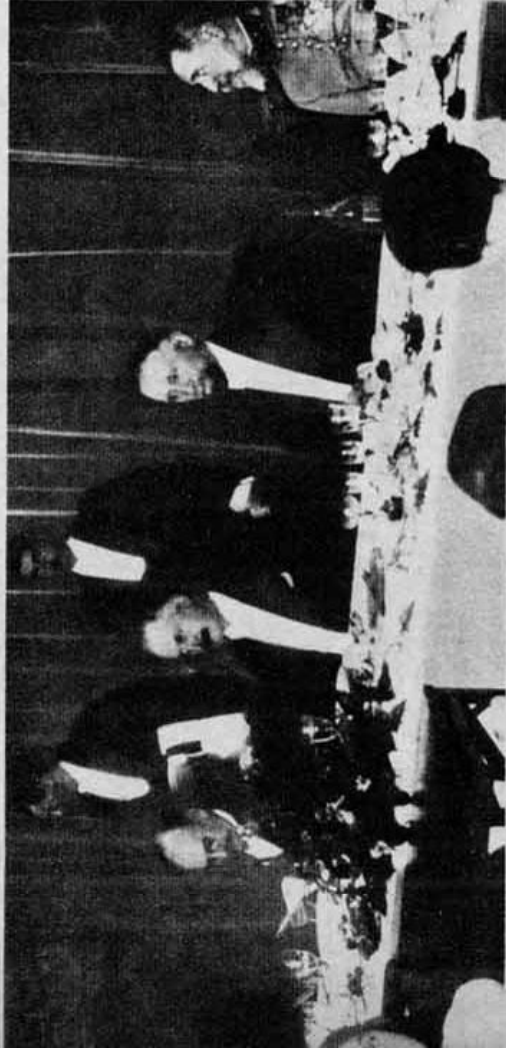
Le Sanatorium des Cheminots a tenu son Congrès de 1935, le 1<sup>er</sup> juin, dans la salle du Musée Social, 5, rue Las-Cases, 195 délégués des Comités de l'Œuvre de France, d'Algérie, de Tunisie et du Maroc, étaient venus discuter d'importantes questions, notamment de la création d'un nouvel établissement de 100 lits.

Le soir, le grand gala artistique donné à la Salle Rameau, sous la présidence du représentant du Ministère de la Santé publique, obtint un beau succès.

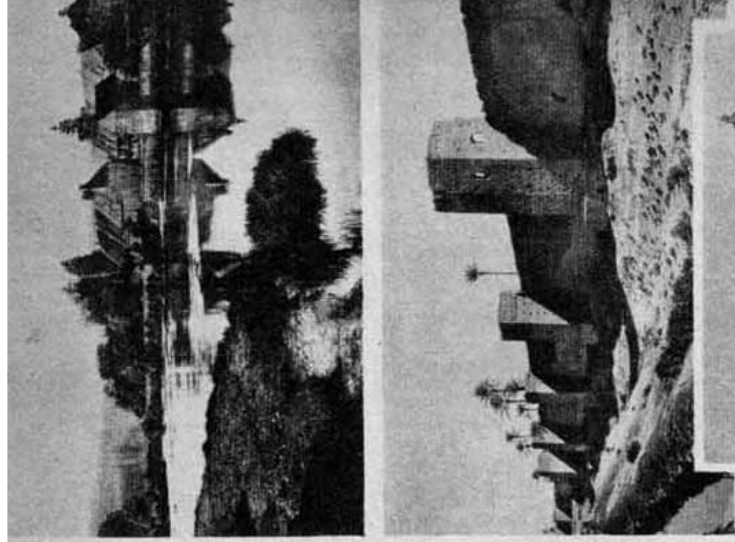
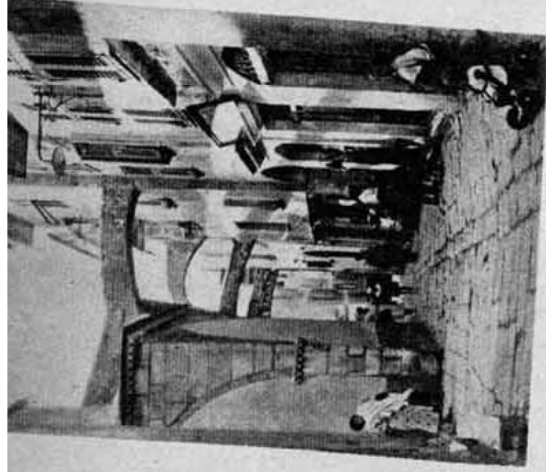
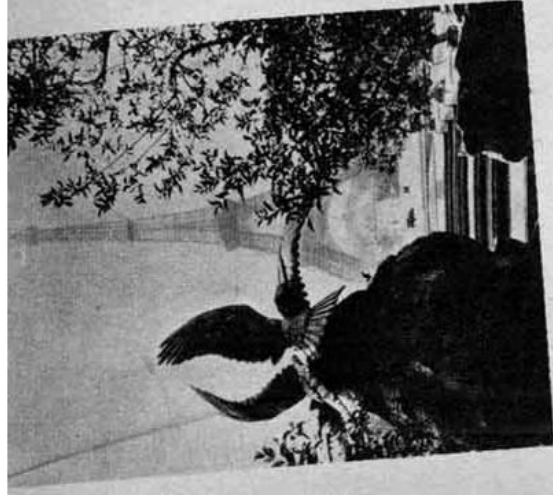
Le lendemain, dimanche 2 juin, un train spécial, mis à la disposition de l'Œuvre par notre Réseau, transportait les invités à Ris-Orangis, où devait avoir lieu la cérémonie d'inauguration du buste du regretté Président Lefebvre, M. Le Calley, nouveau Président de l'Œuvre, M. Le Besnerais, Directeur du Réseau du Nord, parlant au nom des Grands Réseaux, et M. Ruffi de Pontevès, Inspecteur général des Mines, représentant M. le Ministre des Travaux publics, prirent successivement la parole pour retracer la carrière et les mérites de Lefebvre.

Ils se félicitèrent des résultats bienfaisants de l'Œuvre, exaltèrent la générosité des bienfaiteurs et l'esprit de solidarité des cheminots, demandant à ces derniers de persévérer dans leur action antituberculeuse.

C'est par un magnifique concert dans le parc du Sanatorium que prit fin les manifestations organisées à l'occasion de ce Congrès annuel.



Ci-dessus, la table présidentielle au banquet de l'Orphelinat. En haut, à droite, les débats du Congrès de l'Orphelinat et la salle du banquet.



## Notre prochain Concours de photographie et dessin

Voici le règlement du nouveau concours, ouvert à tout lecteur du « Bulletin P.L.M. » : En principe, le jury retiendra les photographies ou dessins inédits concernant les sites, monuments, industries et curiosités du Réseau, scénés ferroviaires compris.

Mais il examinera avec un intérêt plus particulier les documents ayant trait aux **monuments historiques du Réseau** (extérieurs et intérieurs). En donnant cette année une telle orientation au concours, le **Bulletin** voudrait, en effet, faire participer ses lecteurs — dans la mesure de leurs moyens, qui sont loin d'être négligeables — aux efforts de la Direction générale des Beaux-Arts, qui désire voir s'amplifier la propagande en faveur des monuments historiques de France.

« Il faut, disait en effet le Directeur général des Beaux-Arts dans une lettre récemment adressée aux Réseaux, créer et développer dans le public le désir de connaître les monuments dont une Histoire lourde de souvenirs a semé le sol national... J'ai donc décidé, tant directement qu'en faisant appel à toutes les bonnes volontés et à tous les organismes intéressés, d'organiser systématiquement une propagande aussi étendue que possible en faveur de nos Monuments historiques. » Et la lettre ajoutait : « ... Je n'ignore pas l'action, dans ce sens, des Grands Réseaux et combien, dans leurs documents, leurs affiches, leurs dépliants répandus à profusion en France et à l'Étranger se manifeste leur souci de faire une large part aux monuments desservis par leurs lignes... »

Les lecteurs du **Bulletin P.L.M.**, amateurs de photographies ou de dessins, auront à cœur, nous n'en doutons pas, de collaborer à cette mise en valeur de nos Monuments historiques.

Nous avons dit plus haut : **extérieurs et intérieurs**. Précisons à ce sujet que pour peindre, dessiner ou photographier à l'intérieur les monuments historiques, il est nécessaire d'être muni d'une autorisation. On obtient celle-ci en écrivant à l'adresse suivante :

Ministère des Beaux-Arts  
Section des Monuments historiques  
3, rue de Valois, Paris

Les demandes doivent être présentées par des personnes âgées au moins de 18 ans : elles doivent être signées et mentionner très lisiblement le nom, prénoms, profession et domicile du demandeur.

Le **Bulletin** recommande particulièrement aux concurrents, surtout à ceux qui se décideront pour la première fois cette année, de bien relire les quelques conseils et critiques amicales qui ont pu être déjà donnés à propos des précédents concours (voir **Bulletin P.L.M.**, n° de juillet 1933 et de mai 1935).

Que les concurrents ne croient pas non plus augmenter automatiquement leurs chances de bon classement en adressant une quantité plus grande de documents : le jury s'attache à ne considérer que la qualité.

Enfin, qu'ils veillent à se conformer scrupuleusement aux conditions suivantes :

— Les documents, pouvant être obtenus par tous procédés, doivent être de formats compris entre le 9x12 et le 24x30, directs ou agrandis.

— Il n'y a pas lieu d'adresser les plaques ou pellicules des épreuves.

— Chaque épreuve doit comporter une légende aussi complète que possible, situant exactement le sujet et indiquant la date de la prise de vue ou du dessin, les nom, qualité ou emploi et l'adresse personnelle de l'auteur, suivis de la mention : **Concours 1935 du Bulletin P.L.M.**

— Les envois devront être adressés, avant le 1<sup>er</sup> mars 1936, à la Direction de la Compagnie, **Service du Bulletin P.L.M.**, 88, rue Saint-Lazare, Paris (9<sup>e</sup>).

Terminons en signalant que, comme chaque année, les récompenses attribuées aux lauréats leur seront délivrées au cours du mois de publication du numéro qui donnera les résultats du concours ; tous les envois, primés ou non, resteront la propriété du **Bulletin P.L.M.**, qui les reproduira à l'occasion, en citant chaque fois le nom de l'auteur.

Il ne nous reste plus qu'à souhaiter bonne chance à nos nombreux artistes.

**P. S.** — A propos de concours de photographie, voici qui peut intéresser également nos lecteurs :

A l'occasion de l'inauguration de ses nouveaux locaux du boulevard Saint-Germain, l'École Spéciale des Travaux Publics a organisé un grand concours-exposition de photographies, qui sera tout spécialement ouvert aux membres de la Société Artistique des Agents P.L.M. (Section de photographie).

Ce concours est doté de très nombreux prix. Les envois devront comprendre des vues générales (portraits, paysages, etc...), de même que des vues spéciales au métier (machines, bâtiments, détails de locomotives, vues d'atelier ou de voies, etc...).

M. Marc Eyrolles, Secrétaire général adjoint de l'École, qui assume les fonctions de Commissaire du concours, nous a aimablement fait connaître que tous les agents ayant suivi en tout ou partie un enseignement à l'École (même par correspondance) seraient volontiers admis à participer à ce concours.

L'Exposition, à laquelle il doit donner lieu, se tiendra du 25 septembre au 25 octobre prochain. La date limite d'envoi des épreuves est fixée au 20 septembre.

Les agents désireux de concourir ont donc intérêt à demander le plus tôt possible le règlement détaillé, en écrivant au Commissaire du concours, M. Marc Eyrolles, 3, rue Thénard, Paris (5<sup>e</sup>), ou à la Société Artistique et Littéraire P.L.M. (section de photographie), 19, rue Traversière, Paris (12<sup>e</sup>).

De haut en bas : La Tour Eiffel vue des jardins du Trocadéro, par M. Ollivier (Paris) ; une rue de Bonifacio, par M. Eschenbrenner (Paris) ; un coin révé pour les vacances, les bords de la Loue, par M. Scheublé (Dijon) ; Remparts de Marrakech, par M. Bonnet (Casablanca) ; une tour du Château des Papes et l'Église des Doms à Avignon, par Mlle Lafitte (Valence) ; Gare des Houches en hiver, par M. Robin (Les Houches) ; Effets de nuages sur l'Aiguille du Midi, par M. Roux (Toulon). (Suite en quatrième page)

# Poètes et enlumineurs du Rail



Vous vous figuriez peut-être que le **Bulletin** vous coublait, chers « poètes et enlumineurs du Rail » ? Détrompez-vous, jamais il n'a autant pensé à vous que ces temps-ci...

C'est tout d'abord à propos du Cinquantenaire de la mort de Victor Hugo, qu'on vient de célébrer officiellement à grand renfort de conférences, de représentations de gala, d'expositions, d'articles de revues et d'émissions de T.S.F. Vous n'aviez peut-être pas besoin de tout cela pour ranimer votre flamme, chers amis ? Victor Hugo a sans doute été et restera probablement toujours pour vous le maître le plus beau, le plus numain, le plus accessible, le plus avec le vous avez le plus recité dans votre enfance ? Et — soit dit sans vous offenser — n'est-ce pas un peu grâce à lui, plus tard, que chacun de vous a senti venir la muse inspiratrice ? Voilà ce que nous pensions, en nous disant avec quelque exagération peut-être, mais en toute sincérité : où seraient, sans lui, tous ces tempéraments de poètes que le **Bulletin** a tant de plaisir à voir se révéler ici ?

Continuez donc à l'aimer, à le lire et à le relire avec la même ferveur, Faut-il au surplus vous rappeler que Victor Hugo a des titres tout particuliers à vos hommages, puisqu'il vit le jour dans une ville qui est une des plus belles résidences de notre P.L.M. ? Vous savez tous par cœur les vers fameux :

... *Aors dans Besançon, vieille ville espagnole,  
J'éci comme ta graine au gré de l'air qui vole,  
N'quit d'un sang breton et lorrain à la fois,  
L'n enfant sans couleur, sans regard et sans voix,  
Si débile qu'il fut, ainsi qu'une chimère,  
A abandonné de tous, excepté de sa mère...*  
... *Cet enfant, que la vie effaçait de son livre  
Et qui n'avait pas même un tendemain à vivre,  
C'est moi...*

Mais je pense que parmi vous, certains ont peut-être perdu depuis longtemps leurs livres sur Hugo et qu'ils désirent combler cette lacune de leur bibliothèque. Je vois aussi leur embarras : comment se procurer, sous un volume réduit, de prix abordable, un aperçu suffisamment complet d'une œuvre aussi riche que celle d'Hugo ?

Pour aider à résoudre ce problème, nous citerons ici deux excellentes éditions : les **Morceaux choisis** de la Collection « Pallas », chez Delagrave (1) et les **Œuvres choisies** chez Larousse (2).

Avec le récent concours de « slogans », dans le Jury duquel votre **Bulletin** était représenté, nous avons eu encore de bonnes raisons de penser à vous, amis poètes, qui certainement étiez parmi les premiers à vous intéresser à cette compétition. Voici donc quelques-unes des impressions que nous nous sommes promis de vous livrer :

Parmi les quelque 3.400 réponses reçues, figuraient plusieurs pièces de vers, de vous, peut-être. Malgré tout leur mérite et les excellentes intentions qu'elles contenaient parfois, elles n'ont malheureusement pu être retenues, parce que ne constituant pas des slogans. Il en fut de même pour toutes les productions en prose dépassant un certain nombre de lignes ; de même également pour des formules que leurs auteurs recommandaient de chanter sur un air connu : « Cadet Roussel », « le Roi Dagobert », etc... Un slogan, comme vous le savez, doit être une formule brève, imagée et frappante, qu'il doit surfrapper le lire ou d'entendre une seule fois pour la graver à jamais dans sa mémoire. Très peu de mots et beaucoup de difficultés en somme et l'on pourrait bien dire, à la manière de Boileau, « qu'un slogan sans défaut vaut seul un long poème » ! Il vaut même davantage, car il est, à notre avis, plus difficile à construire.

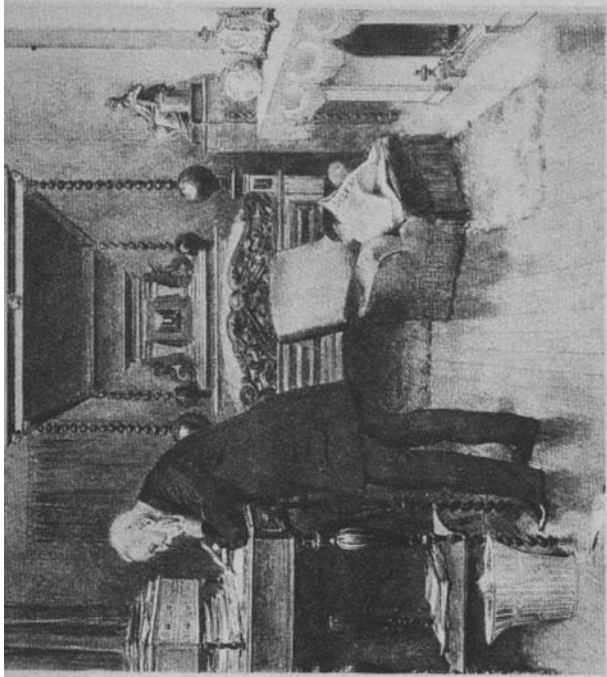
Le concours l'a du reste montré. Les slogans vraiment originaux, riches de sens, de style correct et d'une bonne portée publicitaire — excusez, chers poètes, ce terre à terre — ont été plutôt rares.

D'autres slogans, corrects quant à la forme, faisaient rimer « aime » avec « P.L.M. ». Exemples : « **P.L.M.**, le beau Réseau que j'aime », ou bien « j'aime, tu aimes, il aime... voyage sur le **P.L.M.** », etc... Plusieurs centaines de concurrents se sont précipités avec avidité sur cette rime vraiment providentielle. Certes, le Jury ne pouvait qu'être sensible à d'aussi belles déclarations d'amour pour le Réseau ; il n'en devait pas moins éliminer toutes ces réponses un peu banales. A côté de ces solutions, il a fallu « excuser » d'autres formules à première vue séduisantes et riches d'idées, mais qui s'exprimaient dans un style incorrect. Le malheur, c'est que souvent il eût suffi de modifier un seul mot dans ces formules pour en faire de bons slogans. Je sais bien qu'à défaut de l'âge d'or, nous connaissons aujourd'hui l'époque de la vitesse et toutes ses conséquences... Nous n'avons plus qu'à attendre de temps pour réfléchir. Mais, enfin, il ne fallait pas un siècle à nos aimables concurrents pour se relire attentivement... Plusieurs de ces auteurs, trop pressés d'envoyer leur solution, auraient probablement



Victor Hugo et ses petits-enfants, Georges et Jeanne.

( Gravures aimablement communiquées par M. Ch. Florange. )



gagné un prix, sans cet excès de vitesse. Nous les renverrons à l'Art Poétique : « **Vingt fois, sur le métier, remettez votre ouvrage...** » « **Polissez-le sans cesse et le repolissez...** » « **Ajoutez quelque fois et souvent effacez...** » « **Avant donc que d'écrire, apprenez à penser** » ; etc... Ces excellentes maximes ont été inventées bien longtemps avant la mode des slogans ; c'est peut-être pour cela qu'on les perd de vue aujourd'hui.

Et maintenant, pour en terminer avec ce concours, reconnaissons loyalement que, dans l'ensemble, il a été fourni une somme d'efforts appréciables que nous ne voudrions nullement décourager ici, sachant fort bien que, si la critique est aisée, l'art est difficile — et doublement quand il s'agit de la fabrication d'un bon « slogan ».

Mais, je m'aperçois qu'il est grand temps de vous parler un peu de vos envois. Avant de vous soumettre, pour terminer, le poème d'un des vôtres, j'aurais pourtant une proposition à vous faire. Que diriez-vous d'un petit tournoi littéraire auquel vous vous livriez pendant ces mois d'été ?

Cette manifestation que nous allons, si vous le voulez bien, organiser en l'honneur de Victor Hugo, pourrait être, en quelque sorte, votre façon de célébrer ici son Cinquantenaire.

Pour y participer, envoyez donc avant le **15 octobre prochain** un seul poème de 15 à 30 vers environ.

Sujets pouvant être traités : le pays natal ; l'enfance (la vôtre ou celle de vos enfants ou petits-enfants) ; les parents ; la beauté, le charme, la douceur de vivre du site P.L.M. que vous préférez.

Pour être classé à ce concours (ouvert à tout lecteur ; agents retraités, femmes et enfants d'agents), ne manquez pas d'inscrire au-dessus du titre de votre envoi, la mention « **Tournoi de poésie 1935** » et accompagnez votre poème d'un ou deux vers de Victor Hugo, placés en exergue.

Vous pouvez signer de votre nom ou d'un pseudonyme quelconque. Les récompenses (1<sup>er</sup> prix : un lot de livres d'une valeur supérieure à 100 f., livres également pour les prix suivants) seront décernées lors de la publication des résultats dans le **Bulletin P.L.M.**

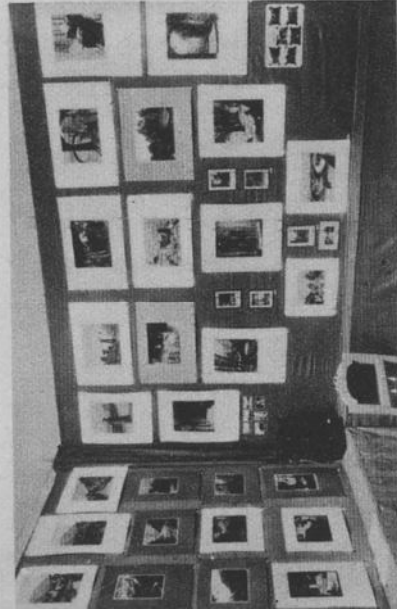
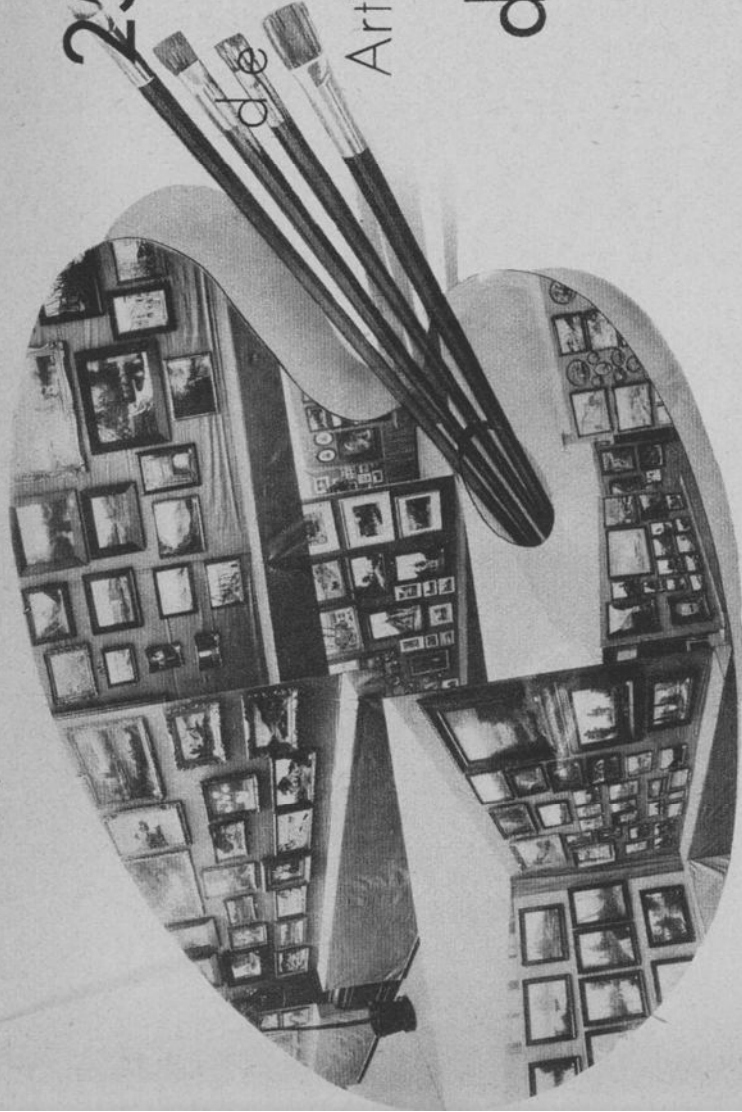
Et voici, pour terminer, un poème bien de circonstance dans ce numéro : **La 221-A**, œuvre de M. Courbin, Employé à l'Horme :

*Ta naissance a connu l'époque des splendeurs !  
En l'an mil-neuf-cent-sept, toute neuve et pimpante,  
On t'a pit sur nos rails, courir, pleine d'ardeur,  
Au rythme accéléré de tes bielles luisantes.  
On admirait surtout ton aimable structure,  
L'éclat si vif des cuivres, le poli de l'acier,  
Les cercles de laiton, rutilante parure  
Qui de ses rubans d'or, ceignait ton corps allier.  
La marche du progrès, depuis ce temps lointain  
S'est chaque jour accrue, et bien d'autres machines,  
Chefs-d'œuvre mécaniques ; Mikado, Mountain  
Ont fait battre ton cœur dans la petite poitrine...  
Or voici qu'aujourd'hui, dans notre grand Réseau,  
Des chefs audacieux, des hommes énergiques  
Ont lancé sur ta ligne un rapide nouveau  
Que l'on a qualifié d'« Aerodynamique »...  
Ex-1 Deux-mille-neuf-cent », Deux-cent-vingt-et-un A »  
Devenue un bolide en la métamorphose,  
Sous ton armure énorme aujourd'hui n'as-tu pas  
D'un monstre de métal, l'allure grandiose ;  
Tu vas symboliser en prenant ton essor  
La formule moderne et d'actualité :  
« Voyager vite et bien, avec tous les confort,  
En joignant le plaisir à la sécurité ».*

L. G.

(1) 15, rue Soufflot, Paris (3 vol. : Poésie, théâtre, prose).  
(2) 13-21, rue Montparnasse, Paris (2 forts vol. brochés, nombreuses illustrations).

# 25<sup>e</sup> Salon de la Société Artistique P.L.M. de Paris



Le 28 avril 1935 restera pour nous une date mémorable ! Il est assez rare, en effet, qu'un salon d'artistes amateurs fête son 25<sup>e</sup> anniversaire avec autant d'éclat que celui de notre Société Artistique et Littéraire P.L.M., à laquelle un éminent critique d'art, fort aimable, décernait récemment un brevet d'« étonnante vitalité ».

M. Aguilhon, Administrateur de la Compagnie, représentant M. le Président Lebon ; M. Mugniot, Directeur Général ; M. Jourdain, Sous-Directeur ; M. Ladoué, Conservateur-adjoint du Musée de Luxembourg, représentant M. le Ministre de l'Éducation Nationale ; M. Marc Brisac, représentant M. le Ministre des Travaux Publics ; MM. les ingénieurs en chef et Agents supérieurs des divers Services, les Membres de la Presse et des Sociétés sympathisantes avaient, tenu à marquer de leur présence le grand intérêt qu'ils prennent à voir se développer, dans le domaine de l'art, l'esprit de famille et le talent de nos camarades agents.

Pendant près de deux heures, nos Chefs examineront et apprécieront chacune des 550 œuvres du Salon, prodiguant leurs encouragements aux exposants, dans lesquels, notons-le en passant, se retrouve toute la gamme

de la hiérarchie P.L.M. Il y a des talents partout : chez l'ingénieur et chez l'homme d'équipe...

Après avoir félicité M. Louis Piray, notre excellent chef d'orchestre, de la partie musicale accompagnant comme d'usage ce vernissage, les officiels entendirent le discours du Président, M. Edouard Moquet, qui les remercia de leur bienveillance et fit ressortir, en termes précis, l'idéal de beau et de bien de la Société. M. Aguilhon, au nom du Conseil d'Administration de la Compagnie, MM. les représentants des Ministres voulurent bien ensuite exprimer, avec leurs encouragements, leur satisfaction d'avoir « verni » cette exposition, résultat de nos efforts, synthèse des longues et patientes études auxquelles nos artistes cheminots se livrent après le labeur, « en marge du métier ».

Pendant près d'un mois, le public a pu venir, rue Traversière, visiter cette Exposition de nos artistes, qui fêtaient joyeusement, cette année, ses noces d'argent et qui, disons-le en terminant, a le bonheur de posséder encore parmi ses exposants quatre vétérans du premier Salon : MM. Murique, Girard, Lorient et Rotival.

R. RAGU,  
Vice-Président de la Société,  
Organisateur du 25<sup>e</sup> Salon.

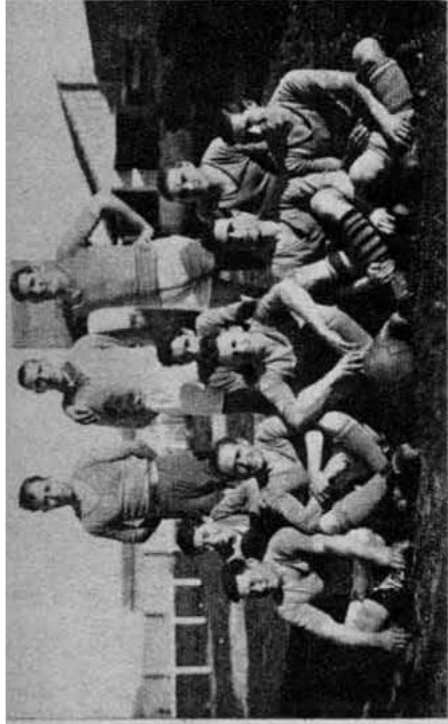
Ci-contre, photographie prise au vernissage : M. le Directeur Général de la Compagnie (à droite) et M. le Sous-Directeur (à gauche) examinent les œuvres des exposants et commentent l'un d'eux.

A gauche, de haut en bas : maquettes d'affiches par MM. Boisard, Clergue, Fourcy, Gauthier, Guénot, Lorient et Pignal ;

Le panneau des élèves du cours de dessin ;

Le stand de la photographie.





Union Sportive P.L.M. d'Orléansville.



## L'Activité sportive sur le Réseau

### CHALLENGES INTERRESEAUX

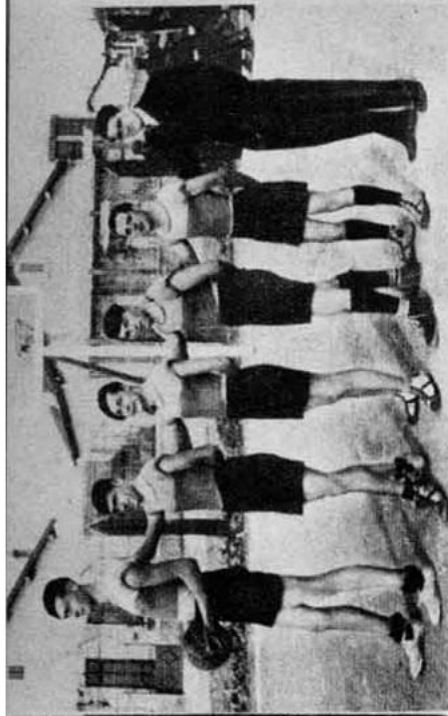
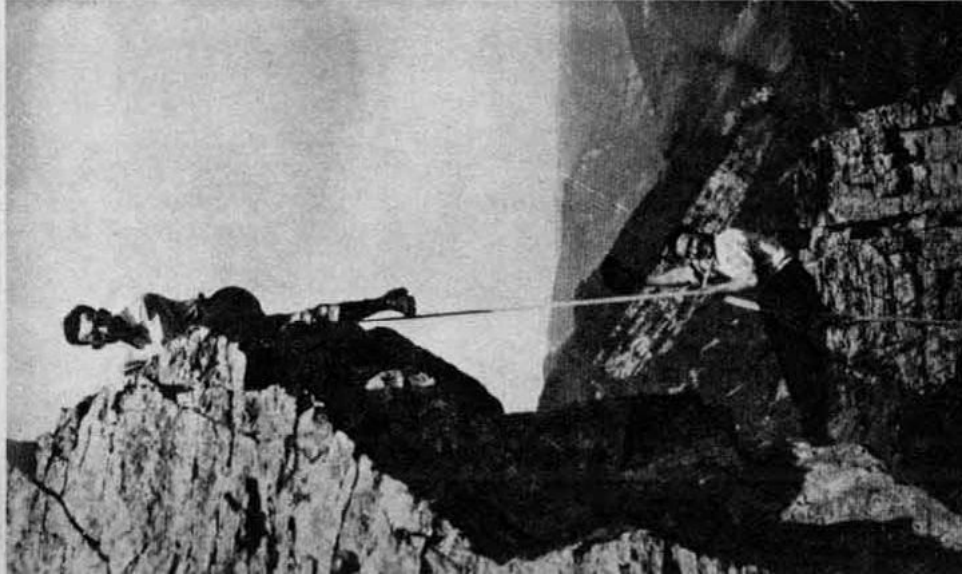
**Association.** — Après sa victoire sur le P.O., l'équipe représentative P.L.M. a rencontré au 2<sup>e</sup> tour celle du Métropolitain pour la battre par 4 buts à 3 et se qualifier ainsi pour la finale. Cette manifestation s'est déroulée le 19 mai, sur le stade d'Enghien-Ermont, devant un public nombreux et de hautes personnalités des Réseaux.

Quelque peu handicapés par l'absence de joueurs indisponibles, les représentants de l'A.S.C.P.L.M., malgré tout leur courage, durent s'incliner par 5 buts à 0 devant leurs adversaires du Nord, dont l'équipe présentait beaucoup plus d'homogénéité.

**Basket-ball.** — Le 1<sup>er</sup> tour de cette compétition a opposé, le 16 juin, sur le terrain du Métropolitain, à la Porte de Cholsy, l'équipe représentative P.L.M. à celle du Nord.

Notre équipe, composée d'éléments de Paris et d'Oullins, très homogène, s'assura la victoire

et d'Oullins, très homogène, s'assura la victoire  
Descente en rappel aux « Moines-de-Torcieu ». (Photo C.A.S.C.O.L.)



Equipe 1 de la Société Saint-Maurice P.L.M. de Miramas.

aura lieu au Stade des Cités P.L.M. le 11 août prochain, et on peut espérer que les Sociétés cheminottes auront à cœur d'y assister nombreux.

**MARSEILLE.** — En natation, le résultat obtenu par les nageurs du S.O.P.L.M. à Mulhouse, peut être considéré comme satisfaisant, car, en ce début de saison, encore à court d'entraînement, l'équipe de water-polo ne fut battue que par 4 à 3 et encore fallut-il faire jouer les prolongations réglementaires pour que ses adversaires s'assurent la victoire.

Dans la compétition natation pure, les nageurs marseillais ne purent s'assurer que 2 places de second, résultat intéressant si on considère qu'ils avaient à lutter contre la coalition Mulhouse-Colmar-Bâle.

**MONTARGIS.** — En association, l'A.S.P.L.M. de Montargis a participé dernièrement, à Tracy-Sancerre, à un tournoi de sixte qui réunissait un nombre important de grands Clubs de différents districts. Après avoir éliminé en demi-finale le détenteur du trophée de la saison dernière (U.S. des Cheminots de Saincaize), l'équipe montargoise dut s'incliner devant les finalistes du Championnat de la Ligue d'Auvergne.

D'intéressants résultats ont été également obtenus en athlétisme, au cours de la Journée Nationale et brevets de la F.F.A., ainsi qu'au Concours départemental de tir.

La section de montagne du C.A.S.C.O.L. à la Dent-du-Chat.



par 63 points à 18, se qualifiant ainsi pour le second tour qui doit l'opposer au vainqueur du match Etat-P.O.-Midi.

**Tennis.** — Coupe Dupin. — Le 16 juin dernier s'est déroulée, sur les courts de Vaugirard, la rencontre P.L.M.-Nord, comptant pour le 1<sup>er</sup> tour de la Coupe Dupin.

La sélection P.L.M. battit la sélection du Nord par 5 victoires à 0. (Le Nord était tenant de la Coupe 1934). Notre sélection se trouve donc qualifiée pour le second tour et rencontrera la sélection Est prochainement.

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

**Boules.** — Le Challenge de Boules se déroulera cette année, le 11 août, sur les jeux de l'U.S.V.P.L.M. à Villeneuve-Saint-Georges. Ne peuvent prendre part à cette compétition que les Sociétés affiliées à l'A.S.C.P.L.M. et acceptant le règlement élaboré d'accord avec les Présidents des Sociétés intéressées. Les engagements qui doivent être adressés à M. Marin (Services Automobiles, P.L.M. 20, boulevard Diderot) seront clos le 25 juillet.

**Tennis.** — 5 Clubs contre 3 l'an dernier sont engagés cette année dans cette compétition, savoir : Arles, Grenoble, Oullins-Lyon, Moulins et Paris.

Le 1<sup>er</sup> tour, qui doit se disputer prochainement, opposera les Clubs suivants : Oullins contre Arles, à Arles; Grenoble contre Moulins, à Moulins.

### L'ACTIVITÉ DANS LES CLUBS

**PARIS.** — Natation. — Une équipe masculine et une équipe féminine, nouvellement formées, s'entraînent régulièrement le jeudi de chaque semaine à la piscine de la Gare, en vue de participer à diverses compétitions au cours de la prochaine saison.

**Basket-ball.** — La section de basket-ball termine brillamment sa saison. L'équipe Réserve s'adjuge la Coupe d'Autun, triomphant des meilleures formations régionales. Le même jour l'équipe 1<sup>re</sup> fait une belle exhibition au Creusot devant la J. P. Asnières. Le 19 mai, pour sa dernière sortie, notre Cinq enlève la Coupe de la Reine Blanche, battant les équipes réputées de Championnet-Sport et C.A.S.O. Chantilly. L'équipe 1<sup>re</sup> est Champion de Paris « promotion » et jouera l'an prochain en « honneur ».

Ces résultats, très satisfaisants, vont permettre d'aborder avec confiance la prochaine saison.

**Boules.** — Avec les beaux jours, la section bouliste est en pleine activité. Depuis le début de la saison, quelques beaux succès ont été remportés dans les compétitions auxquelles elle a participé : demi-finaliste au concours de la Boule de Villeneuve-Triage, finaliste au concours de la Boule Joyeuse de Crosne, demi-finaliste au concours du C.A. de Ris-Orangis.

Elle a gagné, le 12 mai dernier, pour la 4<sup>e</sup> fois, le Challenge des Cheminots de la Région parisienne.

L'éclairage électrique, qui vient d'être installé sur 4 jeux, ajoute un attrait de plus.

L'activité va maintenant se concentrer sur l'organisation du Challenge du Réseau qui



**DIJON.** — **En association,** les différentes équipes ont toujours prouvé d'une grande activité. Notons pour l'équipe 1<sup>re</sup> les victoires de 9 à 0, contre Venarey-les-Laumes et 4 à 1 contre la Jeune Garde de Grenoble (Champion des Alpes 1<sup>re</sup> série).  
De son côté, l'équipe seconde bat le Stade Dijonnais (2 à 1).

Au cours d'un tournoi de sixte à Tavaux, où 18 équipes régionales étaient engagées, l'équipe B. des Cheminots Dijonnais a réussi à parvenir en demi-finale et a obtenu le 3<sup>e</sup> prix.  
L'activité règne également chez les jeunes basketteurs.

Une **section de rugby** et une **d'athlétisme** sont en voie de formation.

**NIMES.** — **En association,** l'équipe 1<sup>re</sup> après avoir remporté le Championnat du Gard-Lozère 2<sup>e</sup> série en battant par 5 à 2 le S.C. Mousac, s'est vu qualifiée pour disputer les matches inter-poule de 1<sup>re</sup> série.

Toutes les rencontres comptant pour cette compétition ayant été couronnées de succès, l'équipe nimoise se voit classée en 1<sup>re</sup> division pour la saison prochaine. Sur 12 matches de championnat: 9 gagnés, 1 perdu, 2 nuls (53 buts marqués, 12 reçus).

L'équipe Juniors, de son côté, remporte d'inébranlables victoires parmi lesquelles on peut noter celle de 3 à 0 contre l'équipe correspondante de Montpelier.

**ARLES.** — **En association,** l'équipe 1<sup>re</sup> a obtenu un résultat honorable dans les championnats de Provence. Elle a remporté par ailleurs, de haute lutte, un tournoi de sixte, s'assurant ainsi la garde pour un an du Challenge « Le Footballeur ».

L'équipe Juniors, également engagée dans les championnats de Provence, s'est classée 1<sup>re</sup> de son groupe, mais a dû s'incliner devant les équipes marseillaises de l'O.M. et du S.M.U.C.

Notons, par ailleurs, en match amical, une victoire de 3 à 0 contre l'équipe correspondante de Nîmes. Enfin, dans un Challenge de l'A.C. Arlésien, au profit de l'Œuvre des Enfants à la Montagne, elle obtenait un joli succès de 7 à 3.  
Une grande activité règne dans les différentes équipes et la prochaine saison s'annonce comme devant être particulièrement intéressante. Le projet de formation d'une **section d'athlétisme** est sur le point d'aboutir.

**MIRAMAS.** — Les footballers de la S.S.P.L.M. viennent de terminer brillamment leur saison en remportant de haute lutte, 4 challenges et coupes en des tournois de sixte à Berre, Orgon, Istres et Lambesc.

**MONTPELLIER.** — L'équipe **d'association** des Cheminots Montpelliérains est toujours très redoutée dans la région. Les résultats acquis dernièrement sont des plus encourageants. On peut noter, parmi les victoires, celles acquises contre l'Eveil Mendois par 7 à 2 et par 4 à 3 contre le C.A.S. de Givry.

**AIX-EN-PROVENCE.** — **En basket,** les équipes 1<sup>re</sup> et 2<sup>e</sup> ont respectivement battu les équipes correspondantes de leurs camarades Cheminots de Dijon, par 46 à 32, et 65 à 30.  
D'autres rencontres amicales ont également eu lieu avec Paris, Nice et Miramas.

**LANGEAEC.** — L'équipe de rugby a remporté cette année la 2<sup>e</sup> place du Championnat du Centre 4<sup>e</sup> série.

**En association,** le palmarès de la saison est également satisfaisant. Malgré un début malheureux en Championnat de Réseaux, l'équipe se classe 2<sup>e</sup> de sa série en Championnat régional.

**La Section bouliste,** après une brillante saison l'an dernier, s'entraîne activement en vue des prochains concours et du Challenge du Réseaux.  
**VENISSIEUX.** — **La Boule P.L.M.** mettait dernièrement en compétition, pour la 2<sup>e</sup> fois, son Challenge annuel, 15 quadrilles appartenant à diverses sociétés P.L.M. y participaient. Les Cheminots d'Oullins, défenseurs du Challenge 1934, arrivèrent en finale avec ceux de Givros. Ces derniers s'avérèrent supérieurs cette année et les quadrilles Savet et Schot enlevèrent le Challenge.

Dans un concours de propagande ouvert aux pupilles des Sociétés de Boules P.L.M., Vénissieux a triomphé de Saint-Germain-au-Mont-d'Or.

Bien que les comptes rendus détaillés ne nous soient pas parvenus, l'activité sportive continue de régner dans les Clubs ci-après: Saint-Etienne, Grenoble, Oullins, Carnoules, Le Tell, Nice, Portes-les-Valence, Aïès, Bourg, Saint-Rembert-d'Albon, Valbenche, Badan, Saint-Germain-des-Fossés, Ambrèze, Clermont, Ferrand, Tain-l'Hermitage, Saincaize, Givros, Lieveaint, Moulins, Terrenoire et Culoz.

E. GAMUS  
Président de l'A.S.C.P.L.M.

## PENSONS AUX SEMIS DES FLEURS PRINTANIÈRES



La culture de ces plantes est facile: elles préfèrent aux terrains secs et trop légers, ceux frais et un peu compacts, sans excès, évidemment. Faites le semis en juillet-août, en pépinière, en lieu un peu ombré; enterrez peu la graine et tenez le sol frais en «bassinant» souvent.

Lorsque le plant est suffisamment fort, repiquez-le en pépinière d'attente à 8 ou 10 cm de distance et vous planterez à demeure soit à l'automne, soit au printemps. Ces plantes étant très robustes, supportent facilement les rigueurs de l'hiver, mais vu la facilité avec laquelle elles se transplantent même en fleurs, vous pouvez, si vous ne faites vos plantations qu'au printemps, les conserver en pépinière jusqu'au moment choisi pour la décoration.

D'autres plantes peuvent être semées en juillet-août: **verveines**, dont les plants sont à multiplier lorsqu'ils sont encore très jeunes; **muliers**, pour lesquels il faut prévoir pour l'hiver un système d'abri; **silènes**, plantes qu'on néglige parfois un peu trop; etc.

L.-E.-Marie MOULINOT,  
du Conseil de Surveillance  
de l'École d'Horticulture de la Ville de Paris,  
Conseiller technique  
du Service Agricole P.L.M.



## A PROPOS DU BLÉ

Un de mes lecteurs m'a, aimablement planté, parce que mon article sur la pêche au blé, paru au Bulletin P.L.M. l'an dernier, ne précisait pas qu'il fallait opérer avec du blé cuit; j'avoue que ce détail m'avait semblé superfétatoire, en quoi j'avais tort sans doute.  
Donc il faut employer du blé cuit et, pour mieux préciser encore, j'ajouterais qu'il y a à blé cuit et blé cuit.

Les amateurs ordinaires achètent cette amorce toute préparée. D'autres, plus difficiles, plus avertis, la préparent eux-mêmes; ils ont raison, car les marchands d'articles de pêche, qui traitent cette opération en quantités industrielles, ne prennent pas certaines précautions non négligeables.

Voici un façon de procéder qui donne généralement un bon résultat.

Se procurer du beau blé, assez gros, blanc ou jaune, la couleur importe peu; mettre tremper dans l'eau, pendant une journée, la quantité désirée; ensuite faire bouillir très doucement durant une heure à une heure et demie dans un récipient (casserole en terre ou en fer émaillé); bien couvrir; la cuisson faisant plus que doubler le volume de blé, on mettra, par exemple, 1 demi-litre de blé dans 2 litres d'eau; en tout cas le blé devra constamment baigner dans le liquide.

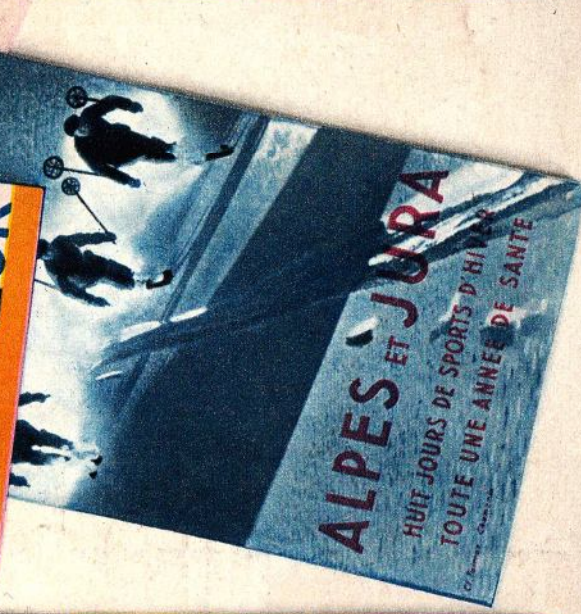
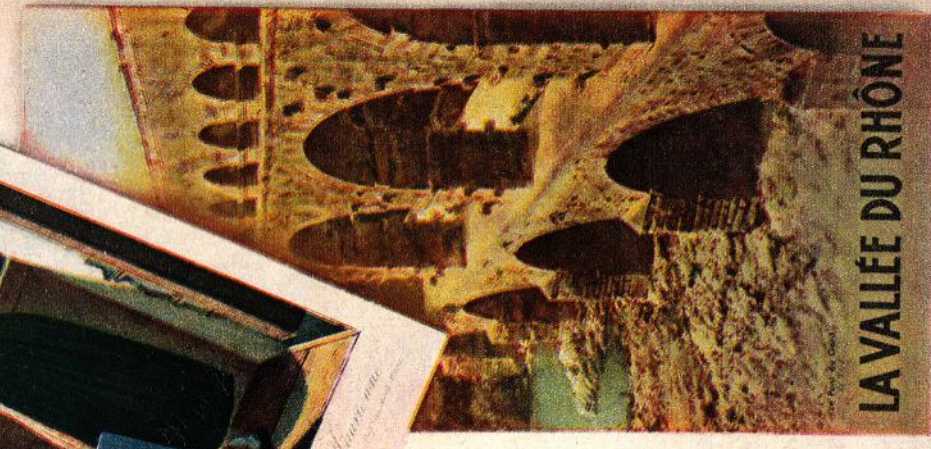
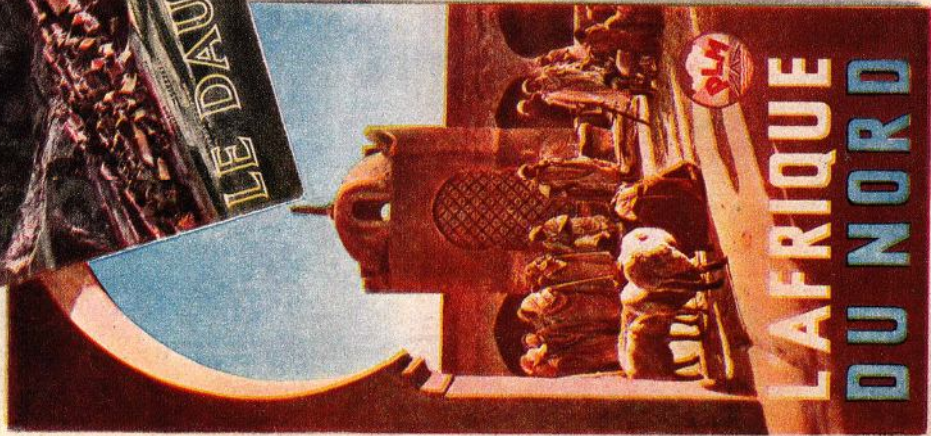
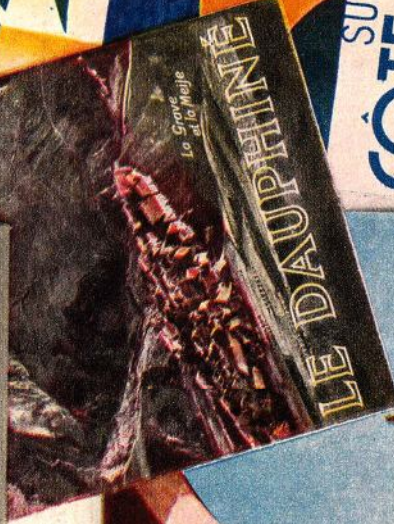
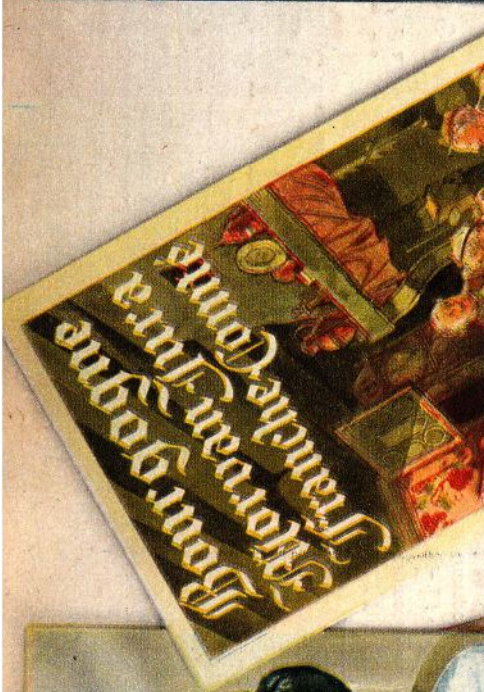
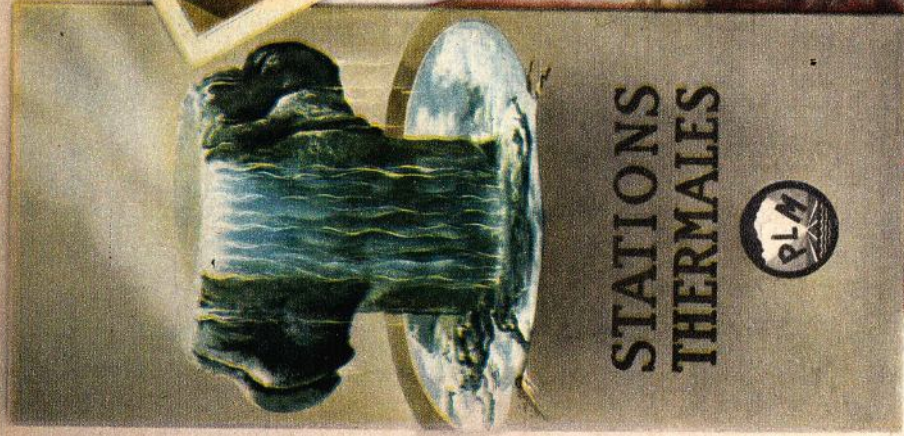
Lorsque des grains commencent à s'ouvrir, la cuisson est suffisante; il ne reste plus qu'à laisser refroidir en maintenant toujours le récipient fermé. On obtient ainsi un produit à peu près parfait; les grains sont moelleux, tendres à toucher et peuvent tenter garçons, brèmes ou tanches quand les autres esches ne « donnent » pas.

Maintenant, à propos de pêche au blé, laissez-moi vous conter une petite histoire authentique, puisqu'elle m'est arrivée, souvenir vieux peut-être d'une douzaine d'années.

« Un jour, un de mes amis, M. R..., contrérait pécher un peu novice à l'époque, — devenu un « as » depuis — me proposa d'aller faire un match de pêche à Saint-Fargeau-Seine-Port, lieu que je ne connaissais pas alors. Alléché par ses promesses de réussite certaine à la graine de chènevis, je me décidai et un matin de juillet nous partions donc pour Saint-Fargeau-Seine-Port.

Installés côte à côte sur la berge, nous pêchâmes à la graine au ver de vase, à l'asticot, jusqu'à 10 heures; bilan: une demi-livre de petite friture, résultat plutôt maigre et décevant.

Sans souffrir mot à mon voisin, je changeai de système; ayant allongé de 20 cm la partie immergée de ma ligne, qui allait ainsi porter d'environ 15 cm sur le fond, je continuai de pêcher, mais avec un grain de blé et de la manière suivante qui m'était déjà assez habituelle: retenait constamment et doucement ma ligne dans la coulée, je lui faisais, par petites saccades, exécuter des relevages suc-



## LES DÉPLIANTS PLM DE PUBLICITÉ TOURISTIQUE

La Collection complète des neufs Dépliants  
ci-dessus est envoyée franco

Contre la 3<sup>e</sup> Frs  
somme de

Adressée au Service de la Publicité P.L.M.  
20, Boulevard Diderot, PARIS (12<sup>e</sup>)

# PRINCIPAUX ORDRES DE SERVICE, INSTRUCTIONS ET CIRCULAIRES PARUS

du 15 Avril au 15 Juin 1935

## DOCUMENTS EMANANT DE LA DIRECTION

15 avril 1935	Ordre de Service n° 12 (1935).	Application de l'article 135 du Règlement Général d'Exploitation dans l'intervalle compris entre deux postes successifs rapprochés.
15 avril 1935	3 <sup>e</sup> Annexe à l'Ordre Général n° 16 (édit. du 1 <sup>er</sup> oct. 1927).	Modifications en ce qui concerne le mode et le taux de facturation des machines pour les transports par trains spéciaux (ballast) et pour les essais de ponts.
29 avril 1935	Ordre de Service n° 13 (1935).	Exploitation, à partir du 14 mai 1935, de la section de ligne Sète-P.L.M. à Sète-Midi par le block-system.
7 mai 1935	Ordre de Service n° 15 (1935).	Modifications de bifurcations du fait de la création d'un saut-de-mouton côté Lyon à la gare de Chasse.
8 mai 1935	Ordre de Service n° 7 (édit. de 1935).	Mise en service, à partir du 23 mai 1935, du Règlement du block-system absolu sur la ligne de Saint-Germain-au-Mont-d'Or (Poste II) à Lyon-Perrache (Poste I) par Lyon-Vaise.
11 mai 1935	2 <sup>e</sup> Annexe à l'Ordre Général n° 9 (édit. de 1927).	Modifications en ce qui concerne les prescriptions pour le nettoyage, le graissage et l'entretien des appareils de levage et de leurs accessoires.
16 mai 1935	Ordre de Service n° 17 (1932). (édit. de mai 1935).	Application de l'article 8 du Règlement du block-system absolu (double voie).

## DOCUMENTS COMMUNS A PLUSIEURS SERVICES

8 avril 1935	1 <sup>re</sup> Annexe à l'O.S. n° 9 (1932 de l'Expl.) n° 3336 du T.C. de la Voie.	Circulation des trains-draisines et des draines. — Modifications.
15 avril 1935	10 <sup>e</sup> Annexe à l'Inst. n° 975 du Mat. et Tract. la Circ. n° 24 (1900) de l'Expl. (2 <sup>e</sup> Division — Gares et Trains — Edit. de 1923).	Emploi du frein continu automatique, système Westinghouse, du frein continu modéré et de l'intercommunication pneumatique. — Modifications.
17 avril 1935	1 <sup>re</sup> Annexe à l'O.S. n° 17 (1925) de l'Expl. n° 1344 du Mat. et Tract. (Edit. de 1933).	Dispositions spéciales aux lignes à fortes pentes au point de vue de la composition, du freinage et de la limitation de vitesse des trains. — Modifications.
17 avril 1935	5 <sup>e</sup> Annexe à l'O.S. n° 27 (1929) de l'Expl. n° 1444 du Mat. et Tract.	Freinage au poids des trains. — Modifications.
20 avril 1935	Instruction n° 461-A (nouvelle série) du Mat. et Tract. Circ. n° 5-A (1935 de l'Expl. — 2 <sup>e</sup> Division — Gares et Trains).	Etablissement des horaires des trains automoteurs.
20 avril 1935	Instruction n° 461-V (nouvelle série) du Mat. et Tract. Circ. n° 5-V (1935 de l'Expl. — 2 <sup>e</sup> Division — Gares et Trains).	Charges offertes par les locomotives à vapeur et établissement des horaires des trains remorqués par ces locomotives.
8 mai 1935	Instruction n° 461-F (nouvelle série) du Mat. et Tract. Circ. n° 5-F (1935 de l'Expl. — 2 <sup>e</sup> Division — Gares et Trains).	Etablissement des horaires des trains automoteurs qui circulent sur la ligne de Saint-Gervais-Bains-Le-Fayet à Vallorcine.
13 mai 1935	O.S. n° 12 (1935) de l'Expl. n° 1543 du Mat. et Tract. n° 3395 du T.C. de la Voie.	Circulation en service commercial des autorails ZZ-G-101 et 102, ZZ-G-201 à 214, ZZ-G-401 à 409, ZZ-M-1 et 2.
14 mai 1935	1 <sup>re</sup> Annexe à l'O.S. n° 11 (1935) de l'Expl. n° 1540 du Mat. et Tract. Application de l'O.S. n° 12 (1935 — Direction).	Modifications.
14 mai 1935	O.S. n° 15 (1935) de l'Expl. n° 1544 du Mat. et Tract. n° 3400 du T.C. de la Voie.	Circulation d'autorails sur la ligne de Dijon à Is-sur-Tille.
15 mai 1935	Expl. (2 <sup>e</sup> Division — Gares et Trains) Mat. et Tract. — Voie.	Instruction provisoire concernant la circulation des autorails à l'essai ou en transfert.
21 mai 1935	O.S. n° 16 (1935) de l'Expl. n° 1545 du Mat. et Tract. n° 3397 du T.C. de la Voie.	Mise en vigueur de la nouvelle signalisation.
7 juin 1935	O.S. n° 17 (1935) de l'Expl. n° 1546 du Mat. et Tract. n° 3396 du T.C. de la Voie.	Limitation de vitesse à observer aux abords de certains passages à niveau.
8 juin 1935	O.S. n° 19 (1935) de l'Expl. n° 1547 du Mat. et Tract. n° 3401 du T.C. de la Voie.	Circulation en service commercial des autorails ZZ-K-1 à 3 et ZZ-K-101 à 106 (coupplages et autorails simples « Bugatti »).

Répétition sur les machines des signaux d'avertissement des chantiers de la voie.

Nomenclature des zones continues, dans lesquelles les prescriptions de l'article 135 du Règlement Général d'Exploitation sont applicables (temps ordinaire et temps d'application du livret spécial).

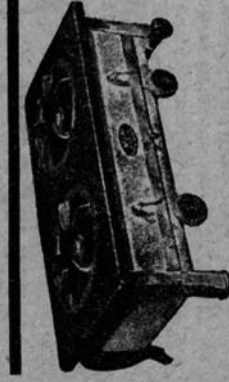
## SERVICE DE L'EXPLOITATION

Notice sur le dispositif d'éclairage de secours par ampe baladeuse installé dans les voitures à intercirculation.  
 Dérégularisations et régularisations de trains (messageries, marchandise et machines isolées, locotracteurs).  
 Publication des tableaux de marche des trains pour le service 1935-1936 et des tableaux horaires des services d'autobus pour l'été 1935.  
 Consignes réglant la circulation des différents trains spéciaux prévus à partir du 15 mai 1935

## DOCUMENTS EMANANT DU

15 avril 1935	Organisation des secours en cas d'accident.
30 avril 1935	Ordre de Service n° 8 (1935).
1 <sup>er</sup> mai 1935	Ordre de Service n° 7 (1935).
4 mai 1935	Ordre de Service n° 6 (1935).

## Les Réchauds SECIP



à pétrole  
essence  
gaz de ville  
gaz butane

sont fabriqués par les  
Ets BARDEAU, Constr<sup>rs</sup>

des Lampes BARDEAU à incandescence par le pétrole  
Conditions très avantageuses à MM. les Agents du P.L.M.  
Catalogue sur demande : **Etablissements BARDEAU, Constr<sup>rs</sup>**  
16 et 18, Rue du Président-Kruger, COURBEVOIE (Seine)

Les longues stations debout provoquent l'affaissement de la voûte plantaire et ses conséquences :

**CORS, DURILLONS, VARICES, etc., etc...**

les supports pour pieds

**HINDERS**

scientifiquement établis évitent ces inconvénients



Documentation et renseignements franco sur demande  
1 boîte échantillon de "VELVIX" contre 3 francs en timbres  
**HINDERS, 20, Rue Malher — PARIS**

6 mai 1935	11 <sup>e</sup> Annexe à l'Instr. Gén. pour la bonne exécution des transports et le règlement des litiges et réclamations.
15 mai 1935	Annexe B à la Circ. n° 12 (1899 — Gares et trains).
27 mai 1935	Ordre de Service n° 18 (1934 — Edit. de 1935)
28 mai 1935	Circulaire n° 4 (1935 — Extension aux remboursements suivis sur les colis postaux ou agricoles échangés à l'intérieur de la France continentale, des modalités de règlement prévues pour les remboursements grevant les expéditions C.V. et P.V.) COMPTABILITÉ DES GARES.
20 avril 1935	6 <sup>e</sup> Annexe à l'Instruction n° 401 (nouvelle série).
9 mai 1935	3 <sup>e</sup> Annexe à l'Instruction n° 423 (nouvelle série — Edit. de 1931).
10 mai 1935	Instruction n° 154 (nouvelle série — Edit. de 1935).
1 <sup>er</sup> mars 1935	Extraits de l'Instruction V-663 (édit. de 1935).
26 avril 1935	Note B-7504 à MM. les Ingénieurs.

### DISTINCTIONS HONORIFIQUES DIVERSES

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

**PALMES ACADÉMIQUES.** — Ont été promus *Officiers d'Académie* : MM. GRARE Henri, Employé à Paris ; MEGROT Lucien, Employé principal à Paris.

**SOCIÉTÉS DE SECOURS MUTUELS** — A obtenu la *Mention honorable* : M. FAISANT Pierre, Cantonnier principal du 2<sup>e</sup> canton (Lyon-frontière suisse).

Modifications et additions.

Tableau général des lots.

Lignes ou sections de lignes sur lesquelles la composition des trains de marchandises peut dépasser 65 véhicules.

Extension aux remboursements suivis sur les colis postaux ou agricoles échangés à l'intérieur de la France continentale, des modalités de règlement prévues pour les remboursements grevant les expéditions C.V. et P.V.

### DOCUMENTS ÉMANANT DU SERVICE DE LA TRACTION

Application du Règlement Général d'Exploitation. — Composition et circulation des trains de machines. — Ecritures des trains. — Intervention des mécaniciens dans la réforme des véhicules. — Prescriptions diverses.

Conduite des locomotives électriques sur la ligne de Culoz à Modane.

Primes des conducteurs d'autorails.

### DOCUMENTS ÉMANANT DU SERVICE DE LA VOIE

Concernant les signaux T à l'usage des Chefs de brigade.

Mât combiné à 2 indications.

Agents P. L. M., pour tous vos ACHATS, RÉPARATIONS, TRANSFORMATIONS de

**GÉO QUENTIN** Fabricant-Joaillier  
Métro : 55, Rue de Turbigo Téléphone : Archives 31-06  
Arts-et-Métiers

**Vous offre des CONDITIONS SPÉCIALES**

## FORMULE DE SOUSCRIPTION D'ABONNEMENT AU BULLETIN P. L. M.

La formule ci-dessous est à détacher et à retourner complétée, à l'appui du mandat-poste, sous enveloppe portant très exactement l'adresse suivante :

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

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

M.....

qualité

(Pour les retraités PLM. indiquer également le numéro de pension.)

demeurant rue.....

à..... par.....

Départ.....

n°.....

**Ci-joint à cet effet un mandat-poste de douze francs (12 francs).**

Les agents retraités de la Compagnie bénéficient du demi-tarif.

Pour les abonnés résidant à l'étranger cette somme est à majorer de 2 f (Union postale) ou de 4 f (autres pays).

Signature.....

N. B. — Le Bulletin P. L. M paraît tous les deux mois : les 1<sup>er</sup> Janvier, 1<sup>er</sup> Mars, 1<sup>er</sup> Mai, 1<sup>er</sup> Juillet, 1<sup>er</sup> Septembre et 1<sup>er</sup> Novembre  
Si la date de souscription précède de moins de 15 jours la date de publication d'un numéro, l'abonnement ne part que du numéro suivant.

EXQUIS DÉJEUNER

# PHOSCAO

PUISSANT RECONSTITUANT

A. DARDANNE et FILS

Docteurs en Pharmacie

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



Sous toutes leurs formes

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

## Bozon-Verduraz

### AVANCEMENTS EN GRADE (1)

Par décision du Conseil d'Administration en date du 24 mai 1935, ont été nommés ou promus :

#### SERVICES FINANCIERS

Employé principal : M. Pingal G.  
Employé : M. Massé L.

#### EXPLOITATION

Etat-Major. — Ingénieur en Chef de l'Exploitation : M. Tuya J.  
Sous-Chef de l'Exploitation : M. Stephan E.  
Service Central. — Sous-Chef de bureau de 1<sup>re</sup> classe : MM. Saccard F., Bardet A., Deboichet R., Ricard H.

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

Sous-Chef de bureau de 2<sup>e</sup> classe : Mme Brun J.  
Contrôleur technique principal : MM. Berthelot C., Ollier E.  
Chef de groupe : MM. Jarsan H., François M.  
Rédacteur principal : MM. David A., Petit C.

Contrôleur technique : M. Bizouard F. (Dijon-Ville) ; à Dijon, M. Plantevin L. (Paris) ; à Lyon, M. Brenot L. (Paris).  
Contrôleur du Service Electrique : M. Depalles G.

Employé principal : MM. Bachat G., Loison M., Balin E., Boitrot R.  
Employée principale : Mlle Julien M.  
Aide-contrôleur technique : à Dijon, M. Spinosi J. (Sète).

Employée : Mmes Bourgeois C., Rozan A.  
Employé : MM. Mey J., Filleaucau F., Cavalzky M., Masson E.  
Agent technique principal : M. Clément M.  
Expéditionnaire : M. Côté R. (Ville-neuve-Saint-Georges-Triage).  
Agent technique : M. Jaufrès H.  
Contrôleur de route adjoint : MM. Roland J.-B., Montillon E.

Services régionaux. — Sous-Chef de bureau de 2<sup>e</sup> classe : à Grenoble-Centre, M. Costier A. (Clermont-Ferrand-Centre).  
Chef de bureau de gare principal : à Paris, M. Rivet J.

Chef de groupe : à Clermont-Ferrand-Centre, M. Perrot J. (Chambéry-Centre).  
Rédacteur principal : à Clermont-Ferrand-Centre, M. Dureux A. (Paray-le-Monial) ;

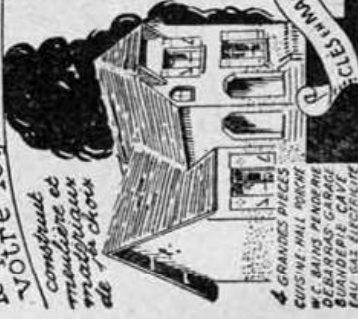
ENTREPRISE DE TRAVAUX PUBLICS  
ET PARTICULIERS

## A. RENVOISÉ

TERRASSEMENTS — OUVRAGES D'ART  
BATIMENTS — TRAVAUX SOUTERRAINS  
BÉTON ARMÉ

16, Rue de la Mairie — ABLON (Seine-et-Oise)  
BUREAU A PARIS : 19, Boulevard Malesherbes  
Téléphone : ANJOU 11-61

Assurez votre avenir en faisant construire le pavillon de votre choix avec l'argent de votre loyer en vous adressant à...



### LA CONSTRUCTION GÉNÉRALE FRANÇAISE

VOREAU ET COUSIN  
FOURNISSEURS DU P. L. M.  
5, Rue de Lesdiguières (ANGLE 41, B<sup>is</sup> HENRI IV  
même Bastille - J)

La seule Association de Professionnels édifiant elle-même ses constructions avec la collaboration de tous les Architectes

15 ANNÉES DE REFERENCES

CREDIT IMMÉDIAT 20 25 40  
catalogue franco y demandé

4 GRANDES PIÈCES  
CUISINE, HALL, PORCHÉ  
W.C., BAINS, PÉANORE  
SERRANDES, GARAGE  
SUAUVETIE, CARRÉ  
SAUVOIS-ÉCOLE



Avant de partir  
EN VOYAGE...  
...munissez-vous de

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

et du STÉRÉA

le meilleur des appareils photographiques stéréoscopiques  
vendu : 440 fr.

VERASCOPE-GLYPHOSCOPE  
Jules RICHARD

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



pour  
**Butagaz**  
Gaz Butane  
voyez Vivier...  
Spécialiste toujours premier!

En réclame : Réchaud 2 feux, émaillé 70 Fr.  
A four, depuis ..... 275. Fr.

Livraison à domicile dans les 24 heures. 75 Fr.  
charge de 13 kg. de gaz.....

Facilités de paiement 12 Rue de Charonne PARIS

Présentation et démonstration — CATALOGUE GRATUIT  
REMISE DE 10 % AUX AGENTS P.L.M.

Moteurs électriques  
de toutes puissances  
et de tous genres  
pour tous courants

Tous fils et câbles,  
transformateurs  
gros et petit,  
appareillage



TOUT CE  
QUI CONCERNE  
LES APPLICATIONS  
INDUSTRIELLES  
DE L'ELECTRICITE

FORGES ET ATELIERS DE CONSTRUCTIONS  
ELECTRIQUES DE

# JEUMONT

75, BOULEVARD HAUSSMANN, PARIS (8<sup>e</sup>)

à Valence-Centre, M. Ploquin C. (Paris-Centre).  
Sous-Chef de gare de 1<sup>re</sup> classe : à Lyon-Perrache, M. Dumas E. (Avignon).  
Chef de bureau de gare de 2<sup>e</sup> classe : à Paris, M. Martin J.-B.  
Sous-Chef de gare de 2<sup>e</sup> classe : à Avignon, M. Desagne G. (Chagny).  
Contrôleur des trains : à Marseille-Saint-Charles, M. Martin J.  
Employé principal : à Paris-Centre, M. Gerboud G. ; à Nîmes-Centre, M. Carle G. ; à Chambéry-Centre, M. Porte M. (Grenoble-Centre).  
Receveur-Chef aux billets : à Paris M. Boillaud H. (Bureau de Ville de Paris-Rome)

Sous-Chef de bureau de gare : à Paris, M. Dumas V. (Port-Saint-Louis-du-Rhône) ; à Sens, M. Delfour M. (Miramas) ; à Montceau-les-Mines, M. Quost J. (Corbigny) ; à Audincourt, M. Clerc E. (Avallon).  
Sous-Chef de gare de 3<sup>e</sup> classe : à Nevers, M. Vaireaux R. (Chagny) ; à Vichy, M. Housse G. (Dijon-Centre).  
Contrôleur-adjoint du Service Electrique à Lyon-Vaise, M. Deloge P. (Triguères).  
Employé : à Paris-Centre, M. Martin J. (Briennon) ; à Dijon-Centre, M. Boutard (Fours) ; à Marseille-Centre, M. Féraud M. (Ollioules-Sanary-sur-Mer) ; à Nîmes-Centre, M. Gauthier A. (Vals-les-Bains-La-Bégude)

Commis principal : à Tarascon, M. Viossa L. (Annonay) ; à Marseille-Saint-Charles, M. Arnieux E. à Anney. M. Boissieux M. (Oyonnax).

Chef-aiguille principal Lyon-Per-rache, M. Magnat M.  
Intérimaire de 2<sup>e</sup> classe aux Arcs, M. Bonnet J. (Velaux-Coudoux).  
Commis de 1<sup>re</sup> classe : à Paris, M. Morlet M. ; à Cavaillon, M. Mariton D. à Annonay, M. Chapelle P. (Serves-sur-Rhône - Erôme) ; à Vals - les - Bains - La Bégude M. Laffont D. (Pont-Saint-Esprit) ; à Marseille-Saint-Charles M. Leandri G. (Toulon).  
Chef de station à Uzer-loveuse. M. Gaillard E. (Jonquières)



**LE VÉRITABLE YAOURT D'ORIENT  
EXEMPT**

**DE TOUT PRODUIT ÉTRANGER AU LAIT**

SE FAIT PARTOUT, à domicile ou en voyage, sans aucun chauffage **ET AU PRIX DU LAIT** avec l'appareil et les purs FERMENTS BULGARES

## YALACTA

Adoptés par plus de 6000 Médecins, l'Assistance Publique, les Grands Hôpitaux, Hospices, Maternités

**APPAREILS COMPLETS à partir de 60 Frs**

BROCHURE GRATUITE SUR DEMANDE A

**YALACTA-CENTRAL**

**19, Avenue Trudaine, 19 - PARIS (8<sup>e</sup>)**

DEMANDEZ TOUJOURS A VOTRE FOURNISSEUR  
EN EXIGEANT LA BANDE TRICOLEURE

LA VÉRITABLE PLUME

# " SERGENT-MAJOR "

ET LE CRAYON

## GILBERT

**SERMAJOR-GILBERT**

62, RUE D'HAUTEVILLE - PARIS

**CELLULES PHOTO-ÉLECTRIQUES**

ET APPLICATIONS

**TÉLÉPHONIE PAR APPELS SÉLECTIFS**

**COMMANDE ET CONTRÔLE À DISTANCE**

pour la direction des chemins de fer et la distribution d'énergie électrique. Nombreuses applications sur tous les réseaux. Ferres Fluviat. électriques...

**Le Matériel Téléphonique**

COURANTS PORTEURS sur CIRCUITS EXISTANTS

Téléphoniques, à 1 et 3 voies, et Télégraphiques à 10 voies

**RÉPÉTEURS TÉLÉPHONIQUES**

**SIGNALISATION**

41-47, Quai de Bercy

BOULOGNE-BILLANCOURT

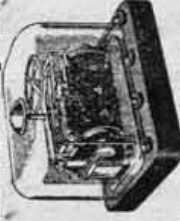
Représentants pour la France

et Belgique

**Téléphonique**

Capital autorisé en espèces de 200.000.000 de francs

Fournisseur des Ministères des PTT, de la Défense Nationale, et des Grandes Administrations





POUR PEINDRE TOUT SOI-MÊME  
**LORY-PEINTURE**  
 Email à Séchage rapide  
 durable et de prix modéré

LES PRODUITS  
**L O R R Y**

(Procédé Ch. Lorilleux & C<sup>ie</sup>) ÉTABLISSEMENTS L. C. H. PARIS



Vêtements industrie  
 chaussures, tuyaux  
 éponges, tapis  
**Tcaoutchouc**  
**TORRILHON**

DIRECTION  
 et  
 BUREAUX :  
**PARIS**

3, Rue  
 Arsène-Houssaye

Chef de manutention : à Paris, M. Naudin  
 G. ; à Modane, M. Armanet L. (Ambé-  
 rieu).  
 Chef-aiguilleur à Lyon-Perrache, M.  
 Gelly L.  
 Chef de manœuvres : à Bercy, M. Bridou  
 R. ; à Badan-Triage, M. Bailly F.  
 (Chasse-sur-Rhône) ; à Miramas, M.  
 Payan M. (Arles) ; à Nice-Ville, M.  
 Palmaro F

Receveur de 2<sup>e</sup> classe aux billets : à Paris,  
 MM. Bontemps A. (Fontainebleau-Avon);  
 Pichard E. (Montargis).

Commise de 2<sup>e</sup> classe : à Besançon-Viotte,  
 Mme Tournier F.

Commis de 2<sup>e</sup> classe : à Paris, M. Lesaine  
 M. ; à Lyon-Perrache, M. Mondon P. ;  
 à Clermont-Ferrand, M. Pinet R. ; à  
 Vichy, M. Pierre G. ; à Avignon, M.  
 Guaffier C.

Facteur-enregistreur : à Entrains, M. Laly  
 J. (Mailly-la-Ville) ; à Chandieu-Tous-  
 sieu, M. Fourny C. (Tournus) ; à Arvant,  
 M. Doux J.-B. (Issoire-Saint-Nectaire) ;  
 à Saulce, M. Brunel E. (Cruas) ; à Saint-  
 Martin-de-Crau, M. Dellac J. (Simiane);  
 à Bonneville, M. Durieux-Frouilleton M.  
 (Aoste).

Chef de train : à Montargis, M. Léger E. ;  
 à Paris, MM. Connet H., Delair M.,  
 Gravier C., Grossetête M., Monnet L. ;  
 à Villeneuve-Saint-Georges-Triage, MM.  
 Albézar G. (Malesherbes), Pochon A.  
 (Laroche-Migennes) ; à Chagny, M.  
 Budin H. (Autun) ; à Nevers, MM.  
 Bailly J. (Cosne), Fromion C. (Gien) ; à  
 Dijon, M. Belin E. ; à Mâcon, M.  
 Bourgeat J. (Badan-Triage) ; à Lyon-  
 Perrache, MM. Badet B., Mathal E.  
 (Lyon-Brotteaux), Roulot L., Rozet J.,  
 Trachet B. (Lyon-Vaise) ; à Clermont-  
 Ferrand, MM. Grèce P. (Arlande) ; Rollin  
 E. (Saint-Germain-des-Fossés) ; à Lan-  
 gogne, M. Basse M. (Langeac) ; à Paray-  
 le-Monial, M. Barrière A. ; à Saint-  
 Germain-des-Fossés, MM. Chafsey A.,  
 Morignat G. ; à Miramas, M. Mourlan  
 A. ; à Nice-Ville, M. Blancart L. ; à  
 Grenoble, MM. Laugier A., Chambon  
 M., Fournier J., Genevey M., Long F.,  
 Marand S. ; à Veynes, M. Telmon A.

#### MATÉRIEL ET TRACTION

Service Central. — Employé principal :  
 à Roanne, M. Grange L. (Paris) ; à  
 Grenoble, M. Lambert O. (Nîmes) ; à

LA MAISON DU VELO DE LA QUALITÉ  
 GARANTI CINQ ANS — DES PRIX —



CYCLES HENRY  
 6, r. Emile-Gilbert - PARIS  
 GARE DE LYON

DEPUIS  
**125** FRIS  
 CATALOGUE GRATUIT — Ouvert le dimanche matin  
 PNEUS ET ACCESSOIRES AU PRIX DE GROS

## Le Fusil Téa

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



Concessionnaire exclusif pour la vente en France

**FERNAND MORTBONTEMPS**

CARTOUCHES CHARGÉES  
 TARIF FRANCO

à HOTONNES (Ain)

Annemasse, M. Briday A. (Oullins) ; à  
 Langeac, M. Monnier M. (Paris) ; à  
 Miramas, M. Hollender G. (Coubressac).

#### MATÉRIEL

Service Central. — Inspecteur de 2<sup>e</sup>  
 classe : M. Couturier A. (Chambéry).

Services régionaux. — Contremaître  
 1<sup>re</sup> catégorie : à Marseille, M. Barbier  
 A. (Oullins).

Contremaître-adjoint : à Villeneuve-Saint-  
 Georges, M. Mathieu C. (Dijon) ; à  
 Oullins, M. Colovray J.  
 Distributeur : à Villeneuve-Saint-Georges.  
 M. Ansaède R. (Vienne).

#### TRACTION

Services régionaux. — Expéditionnaire :  
 à Laroche, M. Favard J. ; aux Laumes,  
 M. Palun A.

Mécanicien de route : à Montargis, MM.  
 Coupé E., Pays C. ; à Besançon, MM.  
 Savarin P., Brocard L. ; à Dijon-Perr-  
 igny, M. Jouve E. ; à Chalon, MM. Dett-  
 ling M., Barault A. ; à Vénissieux, MM.  
 Nicolas C., Trichard M. (Lyon-Vaise).  
 à Portes, M. Bombrun P. ; à Nevers, MM.  
 Cantard A., Chalon L., Laurand G.

# LINOLEUM SARLINO

UNI GRANITÉ JASPÉ INCRUSTÉ IMPRIMÉ

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<sup>ie</sup> P. L. M.

Avec la graine de Lin-Larin,  
 toute constipation prend fin

Toutes Pharmacies et au 08 0 général 81, / VENUE PHILIPPE-UGOISTE, A J'S  
**BON pour un Echantillon gratuit(P)**



## La Boisson Familiale

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

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

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

HUILES - CAFÉS - SAVONS COLIS POSTAUX  
 DEMANDEZ TARIF

ÉTS J.-E. BLANC & L. DELERY

BRULERIE DE L'HERMITAGE  
 — 50-52, RUE SAINTE, 50-52 —  
 MARSEILLE

## ORTHOPÉDIE - PROTHÈSE

MEMBRES ARTIFICIELS "CLARKE"

JAMBES ET PILONS  
BOIS EXTRA-LÉGER OU CUIR

TOUS APPAREILS D'ORTHOPÉDIE

BAS POUR VARICES  
BANDAGES HERNIAIRES  
CEINTURES ET CORSETS MÉDICAUX  
CHAUSSURES ORTHOPÉDIQUES

SOCIÉTÉ ANONYME DES ÉTABLISSEMENTS

### LÉON MARX

103, RUE RÉAUMUR, PARIS

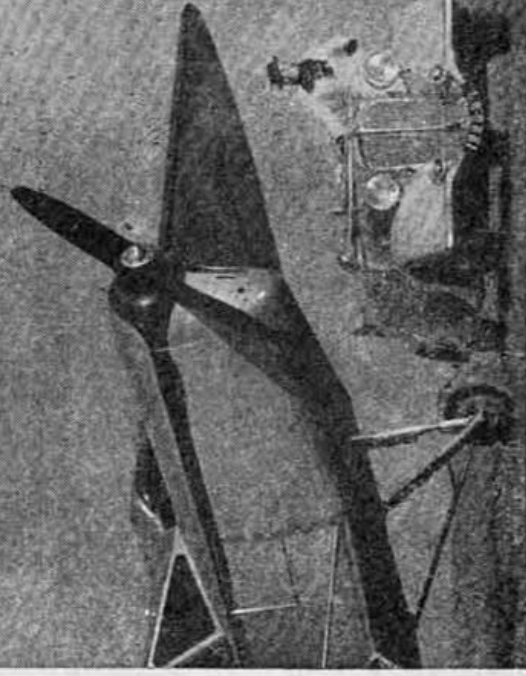
SUC<sup>tes</sup> LYON - MARSEILLE - MONTPELLIER  
NANCY - RENNES

USINE A SEURRE (COTE-D'OR)

FOURNISSEUR DE LA COMPAGNIE P.L.M.

BROCHURE ENVOYÉE FRANCO SUR DEMANDE

MAITRISE DE L'AIR  
MAITRISE DE LA ROUTE  
**RENAULT**



(Roanne) ; à Clermont, M. Le Breton P. ; à Ambérieu, M. Vellet P. ; à Annemasse, M. Lalliard J. ; à Nîmes, MM. Baldy A., Roudil E. ; au Teil, MIM. Charre E., Cheyron L., Laffont A. ; au Puy, M. Orgecollet-Gros A. ; à Arles, M. Lorgeas D.

Elève-mécanicien : à Montargis, M. Lemaire P. ; à Besançon, MM. Perron S., Mervant J. ; à Morteau, M. Dufay E. (Les Laumes) ; à Badan, MM. Loye F., Champagny E., Macherat L., Moulin V. (Saint-Rambert-d'Albon), Bouchet J. Etienne) ; à Chalons, MM. Ugnon C., Crégniaux L., Perraudin G. ; à Nevers, M. Gilot P. ; à Clermont, M. Girard J. ; à Chambéry, M. Foray J. ; à Alès, M. Cova Y. (Sommières) ; à Avignon, M. Séga C.

Mécanicien de manœuvres : à Villeneuve M. Favre P.

### VOIE

**Service Central.** — Dessinateur principal : M. Cornet H.  
Employé : M. Rimbault H.

**Services régionaux.** — Employé principal : à Paris, M. Rognette L. ; à Lyon M. Graz E.

Employé : à Mâcon, M. Vernand G.  
Chef de canton principal : à Couzon-aux-Mont-d'Or, M. Voindrot Ch. (Corpeau) ; à Lyon-Vaise, M. Berthier M. (Lyon-Guillotière) ; à Paray-le-Monial, M. Astier E. (Irnigny)

### RÉSEAU ALGÉRIEN

#### EXPLOITATION

**Service Régionaux.** — Sous-Chef de bureau de 2<sup>e</sup> classe : à Constantine, M. Belledent J. (Alger)

Sous-Chef de gare de 3<sup>e</sup> classe : à Agha, M. Lalande L. (Oran-Marine).

Intérimaire de 2<sup>e</sup> classe : à Duperré, M. Galez A. (Maroc)

Chef lampiste : à Constantine, M. Brimont L. (Sidi-Bel-Abbès).

#### MATÉRIEL ET TRACTION

**Services Régionaux.** — Elèves-mécaniciens : à Alger, M. Bily J.-B. ; à Affreville, M. Poisson J. ; à Oran, M. García J. ; à Boghari, M. Rouillon R. (Blida).

Vêtements en Peau  
Articles de Chasse  
Sacs en tous genres

**Henri LAMBLIN**  
15, Rue Tiquetonne, 15  
PARIS (2<sup>e</sup>)

Fournisseur de la Cie P. L. M

# CRAYONS CONTÉ

## PARIS

ENCRES D'IMPRIMERIE

**Ch. Lorilleux et C<sup>ie</sup>**  
16, Rue Suger, 16  
PARIS (VI<sup>e</sup>)

ENCRE  
"PRIM"

La meilleure encre pour  
— STYLOGRAPHES —  
— Production des Encres —  
MIETTE & PLATEAU

AVANT QUE LES POMPIERS N'ARRIVENT  
"VOLCAN" AURA ÉTEINT TOUS LES FEUX  
DE CHEMINÉE CHEZ VOUS  
Aucun incendie ne cause plus de traces et de dérangements qu'un feu de cheminée.

Évitez-les pour que la valeur de votre propriété ne soit pas diminuée.  
"PYRENE" — Notice Franco. PRIX : 48 frs —  
31, Rue de la Vanne, MONTROUGE (Seine)  
FOURNISSEURS DE LA COMPAGNIE

PEINTURES

## LE POULPE

ÉTABLISSEMENTS  
**FRANÇOIS BRUNNER**  
VILLEURBANNE (Rhône)



Les difficultés de l'heure présente

*diminuent* le nombre de vos lectures.

La rapidité des communications

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

**ASSUREZ-VOUS**

le service régulier de la

REVUE D'INFORMATIONS INTERNATIONALES

**LE MOIS**

Synthèse de l'activité mondiale

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

Chaque volume (320 pages illustrées pour 15 fr.) comprend six parties : la *Politique*, l'*Economie*, 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<sup>er</sup>

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

**FORGES & CHANTIERS**  
DE LA  
**MÉDITERRANÉE**

SIÈGE SOCIAL : 25, BOULEVARD MALESHERBES - PARIS

**MARINE DE GUERRE**

A R A M I S  
COTE-D'AZUR  
COTE-D'ARGENT  
EL-MANSOUR  
EL-DJEZAÏR  
D J E N N E  
KOUTOUBIA  
C H E L L A H

**MARINE DE COMMERCE**

ÉTABLISSEMENTS A  
LA SEYNE-S/-MER  
MARSEILLE  
LE HAVRE

M O N G E  
P R O T È E  
F O R B I N  
V A U T O U R  
CHEVALIERPAUL  
T O N N A I N  
I N D O M P T A B L E  
M O N T C A L M

TOUTES LES VOITURES DU P.L.M.  
sont éclairées avec les **Accumulateurs**

cadmium-  
nickel  
**S.A.F.T.** fer-  
nickel

**Sans acide - garantie 4 ans  
Pour toutes applications**

**SOCIÉTÉ DES ACCUMULATEURS FIXES  
ET DE TRACTION**

Société Anonyme au Capital de 15 millions de francs

Route de Meaux (Pont de la Folie), ROMAINVILLE (Seine)

Par décision du Conseil d'Administration en date du 21 juin 1935, ont été nommés ou promus :

#### DIRECTION

**Secrétariat de la Direction.** — Agent technique principal : M. *Delaissé C.*  
Agent technique : M. *Filluzeau A.*

**Service du Personnel.** — Chef de bureau de 1<sup>re</sup> classe : M. *Molliens G.*  
Chef de bureau de 2<sup>e</sup> classe : M. *Le Méhauté H.*

Sous-Inspecteur : M. *Chamard F.*  
Sous-Chef de bureau de 1<sup>re</sup> classe : M. *Perrier P.*

#### SERVICE MÉDICAL

Surintendante adjointe : à Paris, Mlle *Léonard.*

Agent technique : à Paris, M. *Mimerelle A.*  
Préposée technique : à Paris, Mme *Hartot A.*

#### SERVICES FINANCIERS

Chet de bureau de 1<sup>re</sup> classe : MM. *Gagnon E., Demeude O.*  
Chef de bureau de 2<sup>e</sup> classe : M. *Cantoni T.*  
Sous-Chef de bureau de 1<sup>re</sup> classe : M. *Perrin A.*

Chef de groupe : MM. *Corbie A., Berson P.*  
Employé principal : M. *Brouillard M.*  
Employée : Mmes *Hoffmann M., Paty S.*

#### EXPLOITATION

**Service Central.** — Inspecteur principal : M. *Gaillard P.*

Inspecteur principal adjoint : M. *Barjot R.*  
Inspecteur divisionnaire de 2<sup>e</sup> classe : MM. *Gravin P., Geoffroy P.*

Inspecteur de 1<sup>re</sup> classe : M. *Vitrol J.*  
Chef de bureau de 2<sup>e</sup> classe : MM. *Scheer L., Soubrier P.*

Sous-Chef de bureau de 1<sup>re</sup> classe : M. *Baccot M.*

Contrôleur du Service Central de l'Exploitation : M. *Libeyre E.*

Sous-Chef de bureau de 2<sup>e</sup> classe : M. *Mas J.*

Contrôleur technique principal : à Paris, MM. *Lespriit H. (Vichy), Mora A.*

Chef de groupe : MM. *Guetmann A., Pion P.*

Contrôleur du Service Electrique : à Marseille, M. *Luciano J. (Breil).*

Employé principal : MM. *Touvenot P., Pierredon C.*

Employé : M. *Tissot J. (Saincaize).*  
Employée : Mlle *Boucher C. (Gien)*

Contrôleur de route adjoint : MM. *Schmitt M., Bessière C.*

**Services régionaux.** — Chef de gare de 1<sup>re</sup> classe : à Montargis, M. *Morin G.* (Paris).

Sous-Chef de bureau de 1<sup>re</sup> classe : à Chambéry-Centre, M. *Bouvet L.* (Genève-Eaux-Vives).

Chef de gare de 2<sup>e</sup> classe (adjoint) : à Paris, M. *Déplat P.*

Sous-Chef de gare principal : à Paris, M. *Thomas A.*

Contrôleur principal du Service Electrique : à Saint-Etienne-Centre, M. *Chabanier T.* (Nevers-Centre).

Chef de bureau de gare principal : à Dijon-Ville, M. *Perdrix J.*

Chef de gare de 3<sup>e</sup> classe : à Tournon, M. *Robert-Barillon L.* (Tarascon).

Rédacteur principal : à Chambéry-Centre, M. *Gachet F.*

Sous-Chef de gare de 1<sup>re</sup> classe : à Portes-Triage, M. *Martel L.* (Alès).

Chef de bureau de gare de 2<sup>e</sup> classe : à Dijon-Ville, M. *Dupont L.* ; à Vichy, M. *Métailier M.* (Le Puy) ; à Marseille-Saint-Charles, M. *Cayol L.* (Arles).

Sous-Chef de gare de 2<sup>e</sup> classe : à Besançon-Viotte, M. *Du Laurent de la Barre*



MACHINES A COUDRE "UNIC"

Les plus pratiques  
Magasin d'exposition et vente  
67, Boulevard Beaumarchais - PARIS (3<sup>e</sup>)  
Catalogue franco - Expéditions Province

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



Homme . . . . . 155 fr.  
Enfant . . . . . 100 fr.

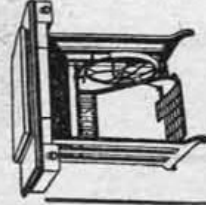
MACHINE A COUDRE

Garantie 5 ans — Catalogue franco

Manuf're des Cycles BALLIS

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

**EXIGEZ LE**  
**CACAO KWATTA**  
 Dans toutes les Coopératives P.L.M.



**MACHINES A COUDRE**  
**"EXCELSIOR"**  
 Les plus appréciées - Prix très avantageux - Garantie 10 années  
 JOLIS MEUBLES FERMÉS, NOUVEAUX ÉLECTRIQUES  
 Liste de nos Agents et Catalogue franco  
**Écrivez : MAGASIN D'EXPOSITION** - PARIS  
 104, Boulevard Sébastopol, 104 - PARIS  
 Conditions spéciales au Personnel du P.L.M.

**PARIS-VICHY**

**3<sup>H</sup> 49**



**PARIS-VICHY & CLERMONT-F.**

**EN AUTOMOTRICE RAPIDE**  
**BUGATTI**

à partir du 15 Juin 1935  
 SAUF DIMANCHES & FÊTES

**ALLER**  
 Dep 15.45 **PARIS** RETOUR  
 Arr. 12.26

Arr. 16.57 **Montargis** Dep 11.10

Arr. 18.15 **Nevers** Dep 9.50

Arr. 18.54 **Moulines** Dep 9.11

Arr. 19.24 **S'Germain-des-Fossés** Dep 8.41

Arr. 19.34 **Vichy** Dep 8.39

Arr. 20.03 **Riom** Dep 8.03

Arr. 20.15 **CLERMONT-F.** RETOUR Dep 7.50

1<sup>ère</sup> ET 2<sup>ème</sup> CLASSES

**BILLETS DE 1<sup>ère</sup> CLASSE SANS SUPPLÉMENT**  
**BILLETS DE 2<sup>ème</sup> CL. AVEC SUPPLÉMENT DE 20%**  
 Demi-paris pour les enfants de 3 à 7 ans.

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<sup>o</sup>

C. (Chalon-sur-Saône); à Tarascon.  
 M. *Abric A.*; à Ambérieu, M. *Putet J.*  
 Sous-Chef de gare de 2<sup>o</sup> classe (dispat-  
 cher); à Paris, M. *Girard-Madoux C.*  
 (Chambéry-Challes-les-Eaux).

Chef de gare de 4<sup>o</sup> classe; à Briare, M.  
*Porchet P.* (Verdun-sur-le-Doubs); à  
 Lorette, M. *Chauvin G.* (Miramas).

Employé principal; à Nevers-Centre, M.  
*Chabaux P.*; à Valence-Centre, M.  
*Libès L.*; à Nîmes-Centre, M. *Cousté E.*  
 (Chambéry-Centre); à Chambéry-Centre,  
 M. *Bonnet G.* (Lyon-Centre).

Sous-Chef de bureau de gare; à Dijon-  
 Ville, M. *Deforêt M.*; au Puy, M. *Legat*  
 C. (Le Chambon-Feugerolles); à Saint-  
 Etienne-Belleuve, M. *Cotte P.* (Saint-  
 Etienne-Pont-de-l'Ane).

Sous-Chef de gare de 3<sup>o</sup> classe; à Paray-  
 le-Monial, M. *Bourdault P.* (Auxonne);  
 à Miramas, MM. *Sprenger F.* (Rognac).  
*Trouiller R.* (Valence).

Sous-Chef de gare de 3<sup>o</sup> classe (dispatcher);  
 à Chambéry-Challes-les-Eaux, M. *Caba-*  
*rière J.* (Saint-Cervais-les-Bains-Le-  
 Fayet).

Employé; à Paris-Centre, M. *Charamel*  
 E. (Chambéry-Centre); à Nevers-Centre,  
 M. *Chavanne J.* (Vendranges-Saint-  
 Priest); à Lyon-Centre, M. *Ourson J.*  
 (Saint-Georges-de-Reneins); à Valence-  
 Centre, M. *Marillier H.* (Lyon-Per-  
 rache); à Chambéry-Centre, M. *Bollon*  
 B.

Facteur-Chel; à Etang, M. *Perrier E.*  
 (Le Creusot); à Tournus, M. *Vaschalde*  
 G. (Lyon-Vaise); à Romans-Bourg-de-  
 Peage, M. *Guillaud L.* (Saint-Marcellin-  
 Isère).

Commis principal; à Paris, M. *Planat E.*;  
 à Avallon, M. *Deguy G.* (Clamecy); à  
 Marseille-Joliette-Arenc, M. *Perruchot*  
 J.; à Marseille-Saint-Charles, M. *Eldin*  
 V.; au Chambon-Feugerolles, M. *Drevet*

H. (Saint-Etienne-Belleuve); à Givors,  
 M. *Chassagneux J.* (Grand-Croix).  
 Chef de gare de 5<sup>o</sup> classe; à Saint-Martin-  
 Sail-les-Bains, M. *Henry M.* (Roanne);  
 à Anduze, M. *Darbox R.* (Nîmes G.V.);  
 à Calvisson, M. *Pompaac F.* (Som-  
 mières); à Vic-Mireval, M. *Pouzol F.*  
 (Grand-Combe-la-Pise); à Prunières, M.  
*Lopez F.* (Forcalquier).

Sous-Chef de gare de 4<sup>o</sup> classe; à Mont-  
 beliard, M. *Poix A.* (Blaisy-Bas).

Chef-aiguilleur principal; à Saint-Etienne-  
 Châteaureux, MM. *Alex L., Rondard*  
 (Saint-Etienne-Pont-de-l'Ane), *Thevenon*  
 F.

Chef-lampiste principal; à Lyon-Perrache  
 M. *Bona P.* (Perrigny).

Surveillant principal du Service Electrique;  
 à Saint-Germain-au-Mont-d'Or.  
 M. *Rigaud L.* (Paris).

Chef de gare de 6<sup>o</sup> classe; à Epoisses,  
 M. *Brugirard E.* (Devecey); à Trets,  
 M. *Nicolas S.* (Bandol); à Tencin-Theys,  
 M. *Lassagne A.* (Pontcharra-sur-Bréda-  
 Allevard).

Intérimaire de 2<sup>o</sup> classe; à Dijon-Ville,  
 M. *Coulet C.* (Dijon-Porte-Neuve); à  
 Lyon-Vaise, M. *Gaillard L.* (Saint-  
 André-le-Gaz); à Roanne, M. *Duranton*  
 J.; à Nîmes G.V., M. *Coutarel S.* (Saint-  
 Césaire).

Commis de 1<sup>re</sup> classe; à Bercy, M. *Boutron*  
 L.; à Paris, M. *Aucler R.* (Bureau de  
 Ville de Paris-Rennes); à Autun, M.  
*Jouve J.*; à Clamecy, M. *Petitjean P.*  
 (Tannay-Chatillon); à Corbigny, M.  
*Montaron J.* (Château-Chinon); à Ne-  
 vers, M. *Moreau L.*; à Saint-Etienne-  
 Châteaureux, M. *Viot F.*; à Saint-  
 Etienne-Belleuve, M. *Chapollard H.*  
 (Saint-Etienne-Châteaureux); à Grand-  
 Croix, M. *Force J.*

(Voir la suite page LXXVII.)



**ELIXIR BON-SECOURS**

CORDIAL \* TONIQUE \* DIGESTIF  
 indispensable aux familles

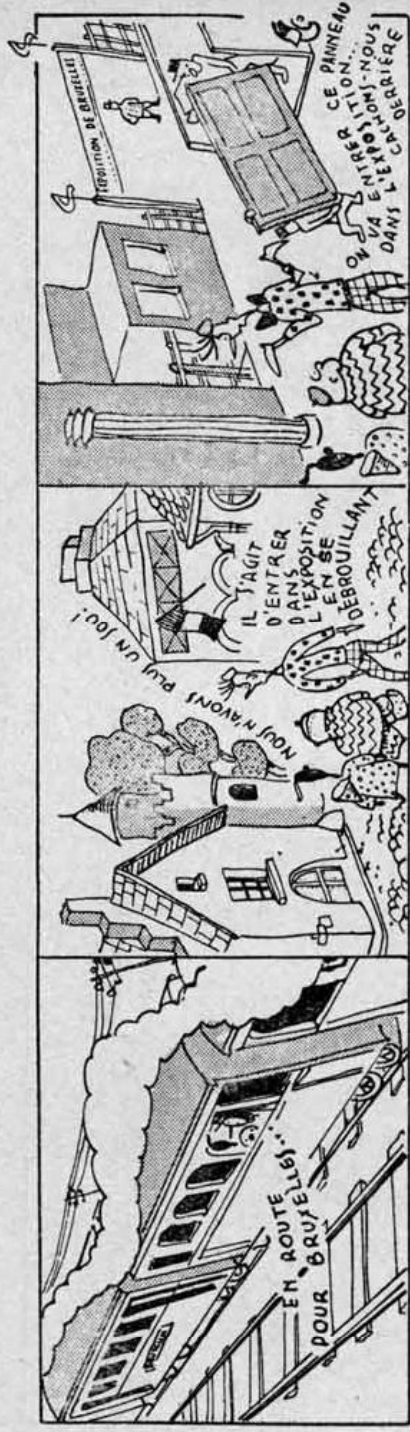
se consomme pur,  
 sur du sucre ou dans une infusion

Le flacon : 7 fr. 50 | pharmacies  
 épiceries fines



**CHALO**

Tous articles pour toutes pêches  
**22 bis Bd Diderot**  
 (Gare de Lyon)



CAUSERIE DE T.S.F.

Une formule simple de super-secteur moderne

Nous avons mis au point un petit montage super-hétérodyne, comportant 4 lampes et une valve, dont la réalisation n'offre aucune difficulté sérieuse mais qui, par sa formule moderne et simplifiée, séduira bien des amateurs.

Le présent exposé donne tous les détails nécessaires et explique le plus clairement possible le rôle joué par les différents organes de cet appareil.

Le schéma théorique est donné ci-contre, la légende qui l'accompagne donne les valeurs exactes des résistances et des condensateurs utiles ; ce sont celles que nous avons utilisées personnellement et qui, à l'usage, ont paru convenir pour tous les cas. Quelques condensateurs fixes n'ont pas été numérotés sur le schéma ; ils sont inclus dans les bobinages et réglés par le constructeur, l'amateur n'a donc pas à s'en occuper.

**Description technique.** — Les 4 lampes et la valve sont de caractéristiques américaines :  
 1 hétérode changeuse de fréquence type 2-A7,  
 1 penthode moyenne fréquence à pente variable type 58,  
 1 penthode détectrice type 57,  
 1 penthode de puissance basse fréquence type 47,  
 1 valve chauffage direct type 80 pour le redressement de la haute tension.

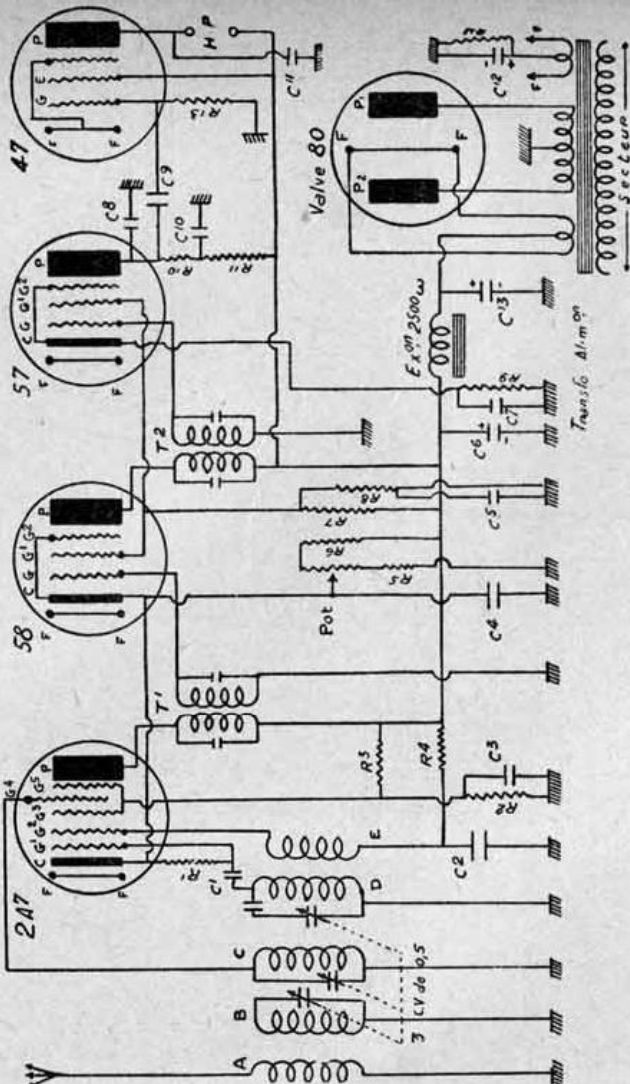
L'alimentation est assurée par un transformateur à écran statique, prévu pour secteur alternatif, dont le primaire comporte des prises à 110, 130, 220 et 250 volts ; 1<sup>er</sup> secondaire : 2 fois 1 volt, 25, 6 ampères ; 2<sup>e</sup> secondaire : 2 fois 370 volts, 55 millis ; 3<sup>e</sup> secondaire : 2 fois 2 volts 5, 2 ampères.

Le filtrage du courant H.T., redressé est assuré par l'enroulement d'excitation du haut-parleur (résistance 2 500 ohms) et par les 2 condensateurs électrolytiques C<sup>6</sup> et C<sup>13</sup>. Les bobinages A.B.C. constituent le groupe de présélection et d'accord, D et E sont les bobines d'oscillatrice ; le tout est, en général, inclus dans un boîtier et la commutation G.O. P.O. s'effectue par un seul bouton.

Les trois C.V. de 0,5/1000 de mfd, commandés par le même axe, accordent simultanément les circuits de présélection, d'accord et d'oscillatrice.

Examinons en détail les différents électrodes des lampes et les organes y aboutissant. Les figures 1, 2, 3 et 4 ci-après représentent les culots des lampes vus par dessous :

**Lampe 2-A7.** — Le circuit de modulation attaque la grille G<sup>4</sup> par le téton placé à la partie supérieure de l'ampoule, G<sup>1</sup> est reliée d'une part à l'oscillateur par le condensateur C<sup>1</sup> et d'autre part, à la cathode par la résistance R<sup>1</sup> qui constitue une résistance de fuite stabilisant l'accrochage. G<sup>2</sup> est alimentée en H.T. par l'intermédiaire de R<sup>4</sup> puis découplée par C<sup>2</sup>. G<sup>3</sup> et G<sup>5</sup>, reliées ensemble à l'intérieur de la lampe, vont au + H.T. par R<sup>3</sup> et sont découplées par R<sup>2</sup> et C<sup>3</sup>.



LÉGENDE

- |                              |                           |                                |
|------------------------------|---------------------------|--------------------------------|
| R <sup>1</sup> — 80.000 ohms | R <sup>8</sup> — 200 ohms | R <sup>11</sup> — 250.000 ohms |
| R <sup>2</sup> — 30.000 —    | R <sup>6</sup> — 60.000 — | R <sup>12</sup> — 500 —        |
| R <sup>3</sup> — 25.000 —    | R <sup>7</sup> — 40.000 — | R <sup>13</sup> — 500.000 —    |
| R <sup>4</sup> — 25.000 —    |                           |                                |
- C<sup>1</sup> — 0,2/1000 de mfd  
 C<sup>2</sup>, C<sup>3</sup>, C<sup>4</sup>, C<sup>5</sup> — 0,5 MF  
 C<sup>7</sup> — 1 MF  
 C<sup>6</sup> — 0,10/1000 de mfd  
 C<sup>8</sup> — 0,10/1000 de mfd  
 C<sup>9</sup> — 10/1000 de mfd  
 C<sup>10</sup> — 0,10/1000 de mfd  
 C<sup>11</sup> — 4/1000 de mfd  
 C<sup>12</sup> — Electrochimique 20 MF 50 volts  
 C<sup>13</sup> — Electrolytiques 8 MF 500 volts
- Pot. : Potentiomètre bobiné 10.000 ohms à interrupteur.

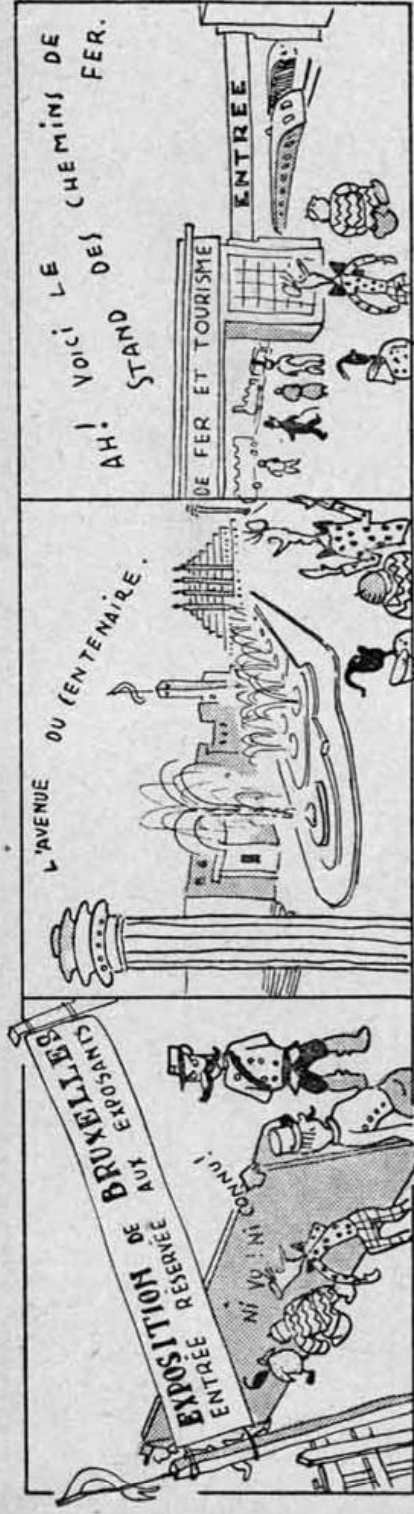
La plaque P est reliée au + H.T. par l'intermédiaire du primaire du bobinage T<sup>1</sup>. Les cathodes C des lampes 2-A7 et 58 sont reliées entre elles et aboutissent au curseur du potentiomètre de 10 000 ohms dont une extrémité va au + H.T. par R<sup>6</sup> et l'autre à la masse par R<sup>5</sup> qui joue le rôle de protection en maintenant toujours une polarisation minimum aux 2 lampes précitées. C<sup>4</sup> assure le découplage de l'ensemble R<sup>6</sup>, Pot. et R<sup>5</sup>.

**Lampe 58.** — Comme pour la lampe 57 suivante, on remarquera que la grille G<sup>2</sup> est réunie à la cathode ; cette connexion, qui est à réaliser extérieurement, a pour but d'éviter le phénomène connu sous le nom d'émission secondaire ou effet dynatron, qu'il serait trop long d'expliquer ici. G<sup>1</sup>, grille de commande (partie supérieure de l'ampoule) est attaquée par le secondaire de T<sup>1</sup>. G<sup>1</sup> ou écran est commune avec

G<sup>1</sup> de la lampe 57, elles sont alimentées en H.T. à travers R<sup>7</sup> et découplées par R<sup>8</sup> et C<sup>5</sup>. P (plaque) va au + H.T. par le primaire de T<sup>2</sup>.

**Lampe 57.** — Montée en détectrice par courbure plaque. Cathode C polarisée par R<sup>9</sup>, découplée par C<sup>7</sup>. G<sup>1</sup>, grille de commande, va au secondaire de T<sup>2</sup>. P (plaque), alimentée en H.T. par R<sup>10</sup> et R<sup>11</sup> en série, l'ensemble C<sup>10</sup>, R<sup>10</sup>, C<sup>10</sup> constitue un petit filtre chargé de dériver à la masse les courants non détectés indésirables.

**Lampe 47.** — La grille G est attaquée par les courants issus de la 57 à travers C<sup>9</sup> et reliée à la masse par R<sup>13</sup>. E (écran) rejoint directement le + H.T. La plaque va, d'une part, au transfo de modulation du H.P., puis à la masse par C<sup>11</sup>. Plus la capacité



de C1<sup>1</sup> sera élevée plus les sons émis par le diffuseur seront graves. La polarisation de cette lampe est obtenue automatiquement par R1<sup>2</sup> et C1<sup>2</sup> insérés entre le point médian du secondaire du chauffage des filaments, des 4 lampes et la masse. A remarquer que les condensateurs électrolytiques ou électrochimiques C1<sup>1</sup>, C1<sup>3</sup> et C1<sup>2</sup> ont une polarité que l'on devra respecter lors du montage; le schéma renseigne suffisamment sur ce point.

**Valve 80.** — Rien de particulier à signaler pour cette lampe. Remarquons, toutefois, que les 2 grosses broches du culot correspondent au filament et les 2 petites aux plaques P1 et P2.

**Réalisation.** — Sur châssis métallique, blindage intégral des 3 premières lampes, connexions très aérées; éviter le parallélisme des fils de grilles, de cathodes, de plaques. Les soudures ainsi que les prises de masse (contacts intimes avec le châssis figurés en hachures sur le schéma) seront faites avec beaucoup de soin et solidement. Le circuit de chauffage sera effectué en fil isolé sous gaine blindée, toutes les autres connexions seront réalisées avec du fil nu sous gaine souplesseau.

**Mise au point.** — Les bobinages de cet appareil se trouvant dans le commerce sont étalonnés par le constructeur, la mise au point se résume

2 A 7

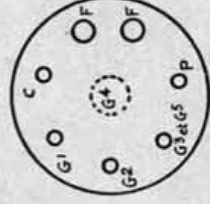


Fig 1

58 et 57

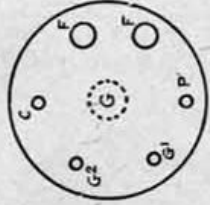


Fig 2

47

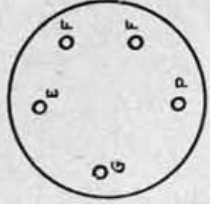


Fig 3

80

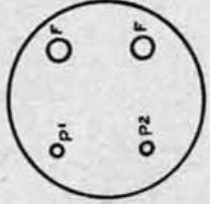


Fig 4

à l'alignement des petits condensateurs alus-tables en parallèle sur le groupe des 3 C.V. et que l'on désigne « trimmers ». Après les avoir vissés à fond puis dévissés chacun d'un tour on se règle au bas de la gamme P.O. sur un poste connu, de longueur d'onde de 200 mètres environ; on recherche le maximum d'intensité par la manœuvre des trimmers et l'on fait la même opération en haut de la gamme, vers 550 mètres par exemple. En général, quelques retouches suffisent pour obtenir un alignement correct aussi bien en P.O. qu'en G.O.

**Résultats.** — La sensibilité de ce récepteur est remarquable. Sur antenne intérieure d'une dizaine de mètres, bien isolée, une quarantaine d'émetteurs sont captés parfaitement séparés et en bon haut-parleur. La musicalité dépend de la qualité du diffuseur employé et la sélectivité du soin avec lequel l'alignement a été réalisé.

F. GRAS,

Employé principal  
au Secrétariat de la Direction,  
Membre du Radio-Club P.L.M.

(Suite des avancements en grade publiés page LXXIV.)

**Chef de station :** à Fos-sur-Mer, M. *Turrel U.* (Sénas).  
**Calqueur :** à Chambéry-Centre, M. *Morat F.* (Chambéry-Challes-les-Eaux).  
**Chef de manutention :** à Saint-Etienne-

Châteaureux, MM. *Chevenard J.* (Saint-Chamond), *Paulet A.* (Saint-Chamond).  
**Chef de manœuvres :** à Saint-Etienne-Châteaureux, M. *Posillot J.* (Givors), à Lyon-Perrache, M. *Lautrey L.* (Chalon-sur-Saône).

**Chef-aiguille :** à Saint-Germain-au-Mont-d'Or, M. *Juillard F.* (Chasse-sur-Rhône); à Saint-Etienne-Châteaureux, M. *Baure J.*; à Portes-Triage, M. *Herbuland M.*

**Chef-surveillant de ronde :** à Sète, M. *Mandagout M.* (Montpellier).

**Chef-contrôleur de gare :** à Marseille-Saint-Charles, M. *Revelli J.-B.*

**Receveur de 2<sup>e</sup> classe aux billets :** à Grenoble, M. *Triboullier E.*

**Receveur de 2<sup>e</sup> classe aux billets :** à Villeneuve-Saint-Georges. Mme *Braux M.* (Bercy).

**Commis de 2<sup>e</sup> classe :** à Bercy, M. *François A.*; à Villeneuve-Saint-Georges-Triage, MM. *Mary L.* (Corbeil-Essonnes), *Bruley R.* (Melun); à Paris, M. *Boucard A.*; à Cergy-la-Tour, M. *Brérard A.* (Saint-Pierre-le-Moutier); à Nevers, M. *Patout A.*; à Besançon-Viotte, M. *Mercier L.*; à Lyon-Guillotière, M. *Rostaing J.* (Lyon-Perrache); à Saint-Etienne-Châteaureux, MM. *Vacher F.* (Saint-Etienne-Belleuve), *Montmea A.* (Saint-Etienne-Pont-de-l'Ane); à Sisteron, M. *Rolland M.* (Grenoble)

**FROMAGE EXQUIS**

Fabriqué à

**DOLE (Jura)**

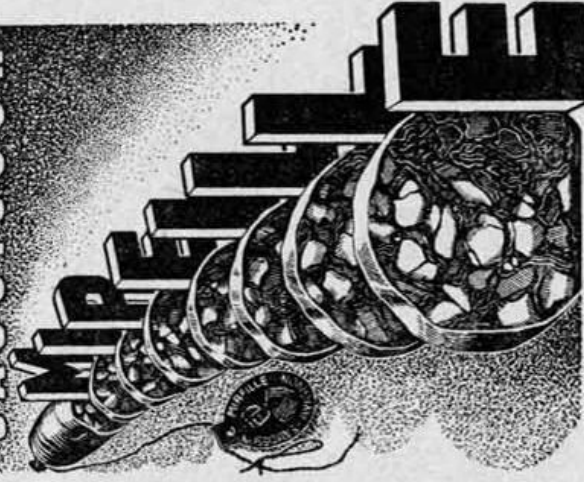


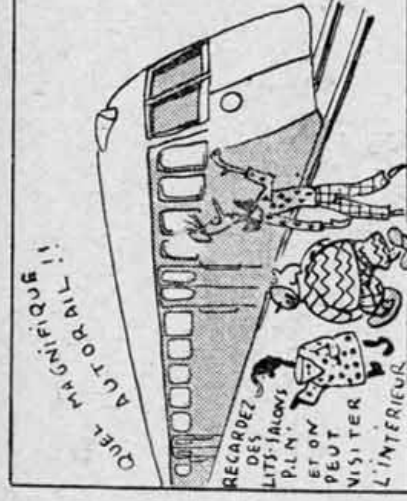
**TOUJOURS APPÉTISSANT  
TOUJOURS FRAIS  
TOUJOURS BON**

**PRIMES DE LUXE  
A TOUS CONSOMMATEURS**

**Facteur-enregistreur :** à Charenton, M. *Breuilh J.* (Villeneuve-Saint-Georges-Triage); à Tamnay-Chatillon, M. *Pesson C.* (Moulins-Engilbert); à Châteaurchinon, M. *Dechaume B.* (Etang); à Fours, M. *Mercier E.* (Sermizelles-Vezelay); à Devecey, M. *Masson J.*

**SAUCISSON**





(Loulans-les-Forges) ; à Perrigny, M. Ferrebeuf P. (Saint-Vit) ; à L'Hôpital (Loire), M. Monchanin G. (Ecully-la-Demi-Lune) ; à Brioude, M. Taillandier M. (Saint-Germain-des-Fossés) ; à Re-tournac, M. Maise J. (Saint-Romain-le-Puy) ; à Roanne, M. Grand M. ; au Pouzin, M. Tastevin R. (Bagnols) ; à Théziers, M. Crégut L. (Avignon) ; à Chamaret-Grignan, M. Thiers F. (Sarriens-Montmirail) ; à Sénas, M. Ville-vielle E. ; à Bando, M. Eissaurat J. (Hyères) ; à L'Estaque, M. Lescalet C. (Velaux-Coudoux) ; à Genolhac, M. Fajon G. (Sainte-Cécile-d'Andorge) ; à Som-mières, M. Gleyze J. ; à Grand-Combe-la-Pise, M. Vézon J. (Fons-Saint-Mamert) ; à Pontcharra-sur-Breda-Alle-vard, M. Brémond M. (Virieu-sur-Bourbre) ; à Notre-Dame-de-Briançon, M. Riguet J. (Villebois).

Chef de train : à Paris, MM. Campagnac E., Thibault R. ; à Montereau, M. Moreau A. (Laroche-Migennes) ; à Autun, M. Beau J.-B. ; à Montchanin,



MM. Gordat J., Lavaud P. ; à Nevers, MM. Caron L. (Montceau-les-Mines), Creusot G., Signoret F., Lacour J. ; à Gray, M. Chartier G. ; à Lyon-Guillo-tière, MM. Bernard P. (Badan-Triage), Gauthier E. (Lyon-Perrache), Pardon A., Vaupré A. ; à Lyon-Perrache, M. Valentin A. ; à Lyon-Vaise, M. Lombard J. ; à Mâcon, M. Danancher C. (Chalon-sur-Saône) ; à Saint-Germain-des-Fossés, M. Lavis L. ; à Roanne, M. Grogner J. ; à Saint-Etienne-Châteaureux, MM. Bourganet J., Claveloux L., Guillot M., Maurin J. ; à Avignon, M. Sarran M. ; à Grenoble, MM. Ardain F., Grambin G. ; à Ambérieu, MM. Heppé O., Thollon C., Mermillod-Bontemps R.

## VOIE

Service Central. — Inspecteur de 1<sup>re</sup> classe : MM. Rosset G., Mathieu C. Chef de bureau de 1<sup>re</sup> classe : M. Joubert E. Inspecteur de 2<sup>e</sup> classe : M. Millon A.

### TOUS LES MATÉRIAUX DE CONSTRUCTION D'OCCASION

#### LA PROFESSIONNELLE

Entreprise de Démolitions  
30, Rue de la Goutte-d'Or  
Nord 30-98 AUBERVILLIERS

### COMPAGNIE ROUSSILLONNAISE D'ENTREPRISES

18, Rue Oliva - PERPIGNAN  
Entrepreneur et Fournisseur des C<sup>ies</sup> P.L.M. et P.O.-MIDI  
Pierres cassées et gravillons de basalte. Carrières basaltiques à Lézignan-la-Lèbe (Hérault)

### ENTREPRISE LUCAS & GENDROT

11, Rue du Bois, ASNIÈRES

TERRASSEMENTS  
TRAVAUX DE VOIE  
ET BALLASTAGE

### PAPETERIES DE CLAIREFONTAINE

à ÉTIVAL-CLAIREFONTAINE (Vosges)

PAPIERS A ÉCRIRE, PAPIERS  
D'ÉDITIONS, PAPIERS REGISTRE, ETC  
ENVELOPPES DE LETTRES  
PAPIERS FAÇONNES, REGISTRES,  
CAHIERS D'ÉCOLIERS, ETC. —

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

### TOUT L'ÉCLAIRAGE DES CHEMINS DE FER

## ÉPERVIER - GILLET & C<sup>IE</sup>

32, Eoulevad Henri IV  
PARIS

### ENTREPRISE

## Saint-Vanne

PLUVAULT (Côte-d'Or)

Société Anonyme des

### AGGLOMÉRÉS DE L'EST

St-Jean-de-Losne (Côte-d'Or)

TUYAUX EN CIMENT

TOUS MOULAGES EN CIMENT  
CARRELAGES EN CIMENT

### ENTREPRISE

## CHARLES MILLIAT GRENOBLE

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

### TRAVAUX PUBLICS

BÉTON ARMÉ

## TONETTI & C<sup>ie</sup>

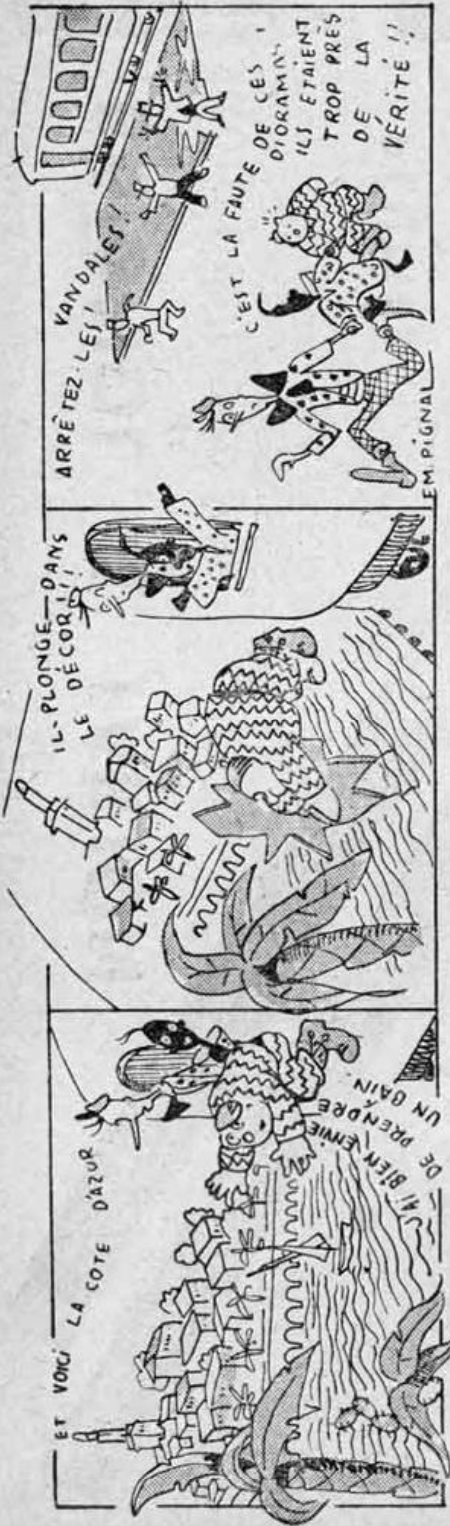
LONS-LE-SAUNIER (Jura)

Entreprise  
de Travaux Publics  
BÉTON ARMÉ

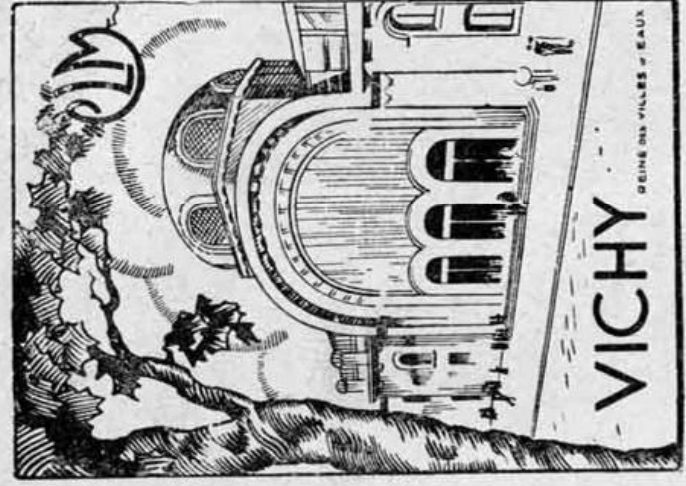
## Louis RIGAUD

(Prénom de rigueur)

RULLY Tél. 11



Sous-Inspecteur : M. **Rollier Ph.**  
 Sous-Chef de bureau de 1<sup>re</sup> classe : **MM. Allard P., Laréal V.**  
 Sous-Chef de bureau de 2<sup>e</sup> classe : **M. Tilloy Ch.**  
 Chef de groupe : **M. Perret H.**  
 Contrôleur technique : à Dijon, **M. Bonvalot E.**  
 Employé principal : **M. Dureau H.**  
 Contrôleur technique adjoint : à Lyon, **M. Champrond F.**  
 Employé : **M. Deroche R.**  
 Brigadier-Chef des garçons de bureau : **M. Taillandier L.**  
**Services régionaux.** — Sous-Ingénieur  
 Chef de section : à Saint-Jean-de-Maurienne, **M. Joëgne L.**  
 Chef de bureau de 1<sup>re</sup> classe : à Paris, **M. Durand R.**  
 Sous-Chef de bureau de 1<sup>re</sup> classe : à Nevers, **M. Commusset A.** (Tournon).  
 Sous-Chef de bureau de 2<sup>e</sup> classe : à Tournon, **M. Brun J.** (Avignon) : à Bourg, **M. Varréon H.**



Chef de district de 1<sup>re</sup> classe : à Aix-en-Provence, **M. Callier J.** (Gardanne).  
 Dessinateur-projeteur de 1<sup>re</sup> classe : à Valence, **M. Monteau A.**  
 Dessinateur-projeteur de 2<sup>e</sup> classe : à Valence, **M. Régnier G.**  
 Employé principal : à Lyon, **M. Festas G.** ; à Clamecy, **M. Laboisse B.**  
 Employé : à Grenoble, **M. Armand G.**  
 Surveillant principal de la Voie : à Montbéliard, **M. Joutille L.** (Frasne) ; à Clermont-Ferrand, **M. Vial J.** ; à Nîmes, **M. Vedel G.** (Alès).  
 Chef de canton principal : à Frasnay, **M. Grosjean G.** (Morez) ; à Clermont-Ferrand, **M. Couturier P.** (Brassac-les-Mines) ; à Alès, **M. Castagnier R.** (Nîmes) ; à Saint-Rambert-d'Albon, **M. Chabanne E.**

**MATÉRIEL ET TRACTION**

**Service Central.** — Inspecteur divisionnaire de 2<sup>e</sup> classe : **M. Boudet P.**  
 Contrôleur des Services centraux : au Creusot, **M. Devaunay B.** (Lyon).

TRAVAUX PUBLICS  
 BATIMENTS  
**ENTREPRISE POULETTY**  
 DIJON  
 PIERRE RECONSTITUÉE  
 GUÉRITES A SIGNAUX

**SOCIÉTÉ ANONYME**  
**des VERRERIES de L'ESCAUT et de la LOIRE**  
 FABRIQUE SPÉCIALE DE VERRES A VITRES DE COULEURS  
 POUR SIGNAUX DE CHEMINS DE FER  
 VITRAUX ET GRAVURES  
**SAINT-JUST-SUR-LOIRE**

**SOCIÉTÉ LYONNAISE des**  
**EMBRANCHEMENTS**  
**INDUSTRIELS**  
 283, rue de Créqui — LYON  
 Entrepreneurs de la C<sup>ie</sup> P.L.M.  
 FOURNITURE et POSE  
 de tout le matériel de voie

TRAVAUX PUBLICS  
**Entreprise HORY**  
 4bis, Rue du Docteur-Maret  
 à DIJON  
 30, Bd de Vaugirard, PARIS

© **MATÉRIEL MODERNE D'ÉCLAIRAGE**  
**L'ÉCLAIRAGE TECHNIQUE**  
 15 RUE CLAUDOT - NANCY. (M&M).  
*Projecteurs - Lanternes - Hublots -*

ENTREPRISE GÉNÉRALE  
 TRAVAUX PUBLICS  
 ET PARTICULIERS  
 BÉTON ARMÉ  
**François COURTAUD**  
 28 et 30, Rue Villeroy, LYON  
 Moncey 78-91

PLOMBERIE - ZINGUERIE  
 CHAUFFAGE CENTRAL  
 SANITAIRES  
**CAILHOUX et DUPUIS**  
 1, Rue de la Loge — LYON  
 Téléphone : F 36-92

**ACIERIES DU NORD (S<sup>ie</sup> A<sup>me</sup>)** **MATÉRIEL DE TRANSPORT**  
 Sous immatriculation : C<sup>ie</sup> Européenne n<sup>o</sup> 1 du Transport des "voitures" Légières et Camions  
 Société Anonyme, 223, Rue Saint-Honoré, Paris-1<sup>er</sup>.  
 La Société exploite un parc d'environ 850 Wagons-Réservoirs du dernier modèle, destinés à la location pour le transport d'ESSENCE ALCOOL, GOUDRON, MELASSE ACIDE SULFURIQUE, etc.  
**Achat et vente — Exploitation de tout matériel roulant**

**ENTREPRISE RHODANIENNE**  
 de Terrassements et Puits  
 18, Rue Claude-Veyron, 18  
 LYON  
 TERRASSEMENTS - PUITS  
 SONDAGES

MANUFACTURE NATIONALE DE BOULOGNE-SUR-MER

# BAIGNOL & FARJON

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

## PLUMES

Porte-plumes

En Vente  
chez tous les Papetiers

638. BLANC-SEING

436. VELLEDA

202. FRANCE-MILITAIRE



387. HENRY VÉRITABLE



1600. POLYCOPIE



436. VELLEDA



436. VELLEDA



202. FRANCE-MILITAIRE



565. OFFICIELLE

CRAYONS

GOMMES

TROUSSES



565. OFFICIELLE



0150. SEBASTOPOL

Chef de groupe : MM. Chocat E., Buchailet G.

Employé principal : MM. Morin A., Noël R.; à Lyon, M. Reymondon C.; à Teuil, M. Tuech F. (Nîmes); à Marseille-Prado, M. Hébrard E. (Oullins).

Aide-Contrôleur technique : M. Lefèvre G. (Oullins).

Employé : MM. Satiense E., Hardouin R. Expéditionnaire : à Oullins, M. Delhorme P (Vénissieux)

### MATÉRIEL

Service Central. — Chef d'études de 1<sup>re</sup> classe : M. Petite M

Chef de bureau principal de 2<sup>e</sup> classe : M. Trentel L. (Oullins).

Chef d'études de 2<sup>e</sup> classe : M. Legrégeois P (Villeneuve-Saint-Georges).

Dessinateur-projeteur de 2<sup>e</sup> classe : M. Wehrli G.

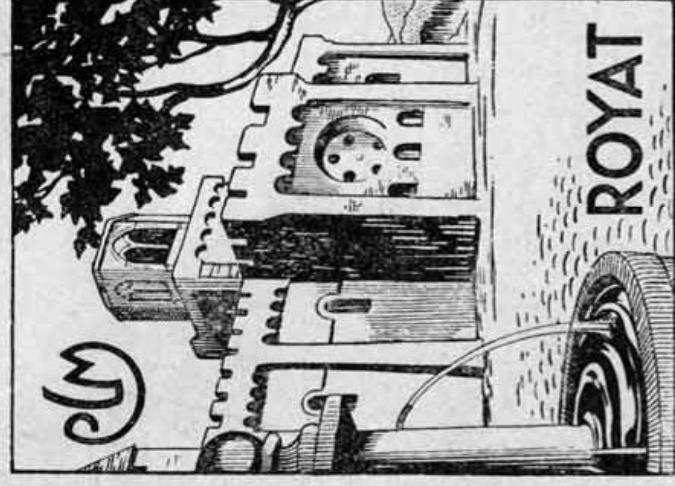
Services régionaux. — Inspecteur de 2<sup>e</sup> classe : à Villeneuve-Saint-Georges M. Puech R. (Oullins).

Chef de bureau de 1<sup>re</sup> classe : à Oullins. M. Peyre J.

Sous-Chef des ateliers à Dijon, M. Minne H.; à Oullins, M. Peyrot A.

Chef divisionnaire d'atelier 1<sup>re</sup> Cl<sup>se</sup> : à Oullins, MM. Mazet C., Giraud F.

Contremaître-principal : à Lyon, M. Bes-



son H. (Vénissieux); à Villeneuve-Saint-Georges, M. Puel A., à Dijon, M. Truchot E.

Contremaître 1<sup>re</sup> Cl<sup>se</sup> : à Villeneuve-Saint-Georges, M. Vrinat L.; à La Blancarde M. Brison G. (Oullins).

Contremaître-adjoint : à Dijon, M. Teissier L. (Miramas); à Oullins, M. Badel P.; à Vénissieux, M. Jars A. (Oullins).

Dessinateur-projeteur de 2<sup>e</sup> classe : à Villeneuve-Saint-Georges, M. Gounet P.

Employé principal : à Villeneuve-Saint-Georges, M. Deschamps M.

Employé : à Villeneuve-Saint-Georges, MM. Arnoud L. (Paris), Béringuier L. (Lyon).

Expéditionnaire : à Oullins, M. Meillier C. (Arles).

### TRACTION

Services régionaux. — Sous-Chef de bureau de 1<sup>re</sup> classe : à Marseille M. Pont E. (Paris).

Chef mécanicien : à Laroche, M. Saillard J. (Besançon).

Mécanicien de route : à Laroche, MM. Quignard F., Besançon E., Aucoin F., Barbara M., Trin A., Chartier G., Boivin L., Prieux R.; à Corbeil, M. Savignat P. (Laroche); à Dijon-Perrigny, MM. Maître L., Robert J.-B., Lagoutte P.; à Besançon M. Hoche I.; à Dôle,

**T**RAVAUX **I**NDUSTRIELS  
POUR

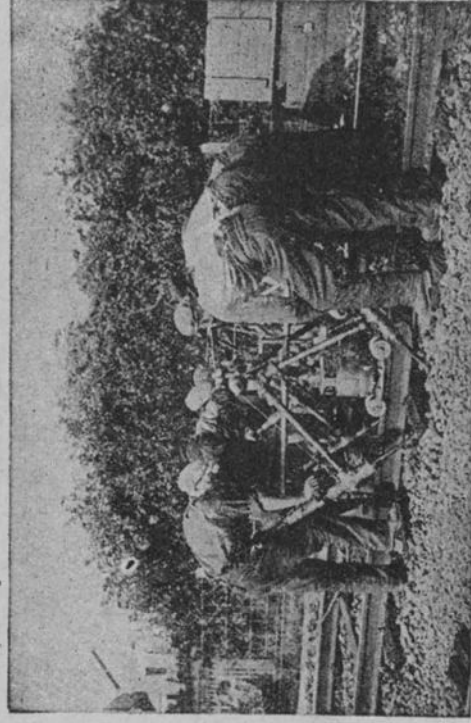
**L'ÉLECTRICITÉ**

**TRINDEL**

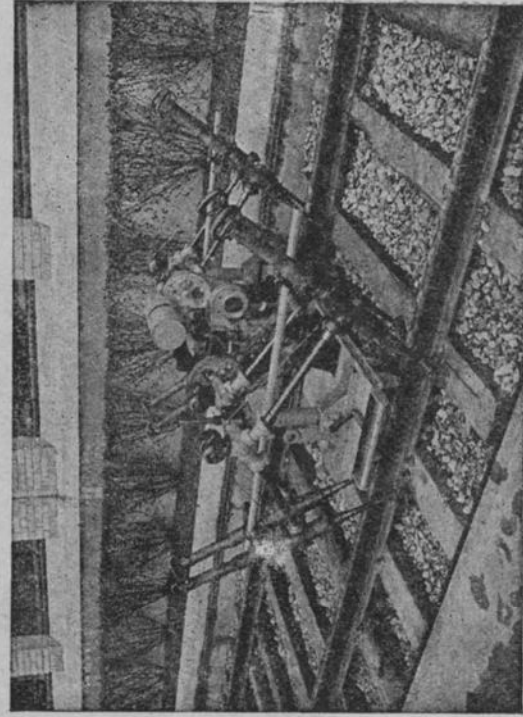
— PARIS — STRASBOURG  
44, Rue de La Boétie, 44 20, Rue de la Fonderie

ÉLECTRIFICATION DE VOIES FERRÉES  
LIGNES DE TRANSPORT D'ÉNERGIE  
POSTES DE TRANSFORMATION  
ÉLECTRIFICATION D'USINES

**PROCÉDÉS MÉCANIQUES ET ÉLECTROMÉCANIQUES  
POUR LA POSE ET L'ENTRETIEN DES VOIES FERRÉES**  
(Brevetés en France et à l'Étranger)



Matériel de bourrage électromécanique.  
Plus de 300 équipements sont en service en France et à l'étranger.



Une solution nouvelle pour le bourrage.  
Les marteaux actionnés par un moteur à essence sont commandés mécaniquement.

Les équipements de bourrage prévus pour brigades de 12 à 15 hommes, peuvent être modifiés pour brigades réduites.

Les bourreuses sont alors conduites par 4 hommes au lieu de 8.



Tirefonneuses mécaniques à main.  
Plus de 250 sont actuellement en service en France.

**LES FILS D'ALBERT COLLET**  
41, Rue Cardinet — PARIS-17<sup>e</sup>

R. C. Seine 214093 B

TÉL. : CARNOT 80-30 à 33

**UNE COMPTABILITÉ  
EXACTE ET CLAIRE  
DES STATISTIQUES COMPLÈTES  
RAPIDES ET SURES**

avec

**LES MACHINES A STATISTIQUES ET A COMPTABILITÉ  
SAMAS-POWERS**

**Leurs avantages exclusifs :**

**SÉCURITÉ** due à leur fonctionnement mécanique.

**CAPACITÉ** exceptionnelle d'impression et de totalisation.

**SOUPLESSE** de construction, de fonctionnement et d'interprétation.

**Plus de 150 installations en France**

Société Anonyme des MACHINES A STATISTIQUES  
25 et 27, Rue d'Astorg, PARIS (8<sup>e</sup>) — Tél. : Anjou 50-70 (4 lignes)

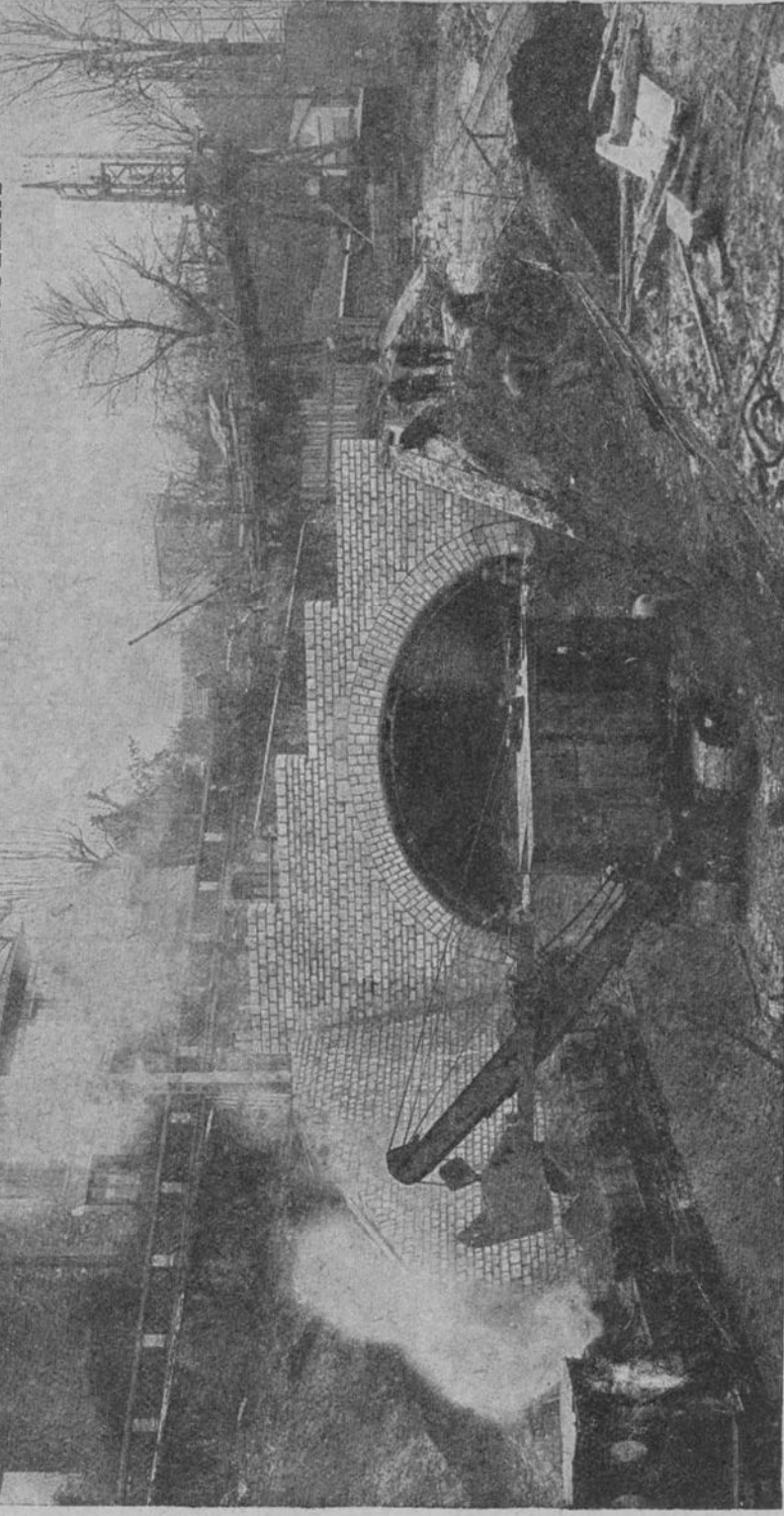


# ENTREPRISE G. & M. DESCHIRON

S. A. R. L. au Capital de 2.000.000 de Francs

SIÈGE SOCIAL : 5, AV. DE LA PORTE D'ORLÉANS - PARIS (14<sup>e</sup>) Tél. : VAUGIRARD 00-76

TRAVAUX PUBLICS ET PARTICULIERS



MM. Chatillot E., Drezet L., Jacquemin R.; aux Laumes, MM. Garnier G., Toillon J., Fichot A.; à Lons-le-Saunier, M. Chaillon J.; à Saint-Etienne, MM. Schmit A., Granjon J. (Pont-de-l'Ane); à Badan, MM. Lussiano J., Crépin L.; à Clermont, MM. Combret L., Boulez L., Frassagnac N.; à Paray-le-Monial, M. Antoine L.; à Roanne, M. Gord J.; à Ambérieu, MM. Gauthier M., Vonflieg E.; à Bellegarde, M. Bartholomé M. (Ambérieu); à Nîmes, MM. Biau A., Ardit M., Cazillac M.; à Alès, MM. Rieu P., Crézégut C., Durand H.; à La Blancarde, MM. Pierlas C. (Arenc);

Trosset L. (Marseille); à Avignon, MM. Clot E., Charre C., Oberli A. (Marseille), Lautier J., Garnier M., Chabaud M., Vincent E. (La Blancarde), Fromentin M. (La Blancarde); à Carnoules, MM. André L., Cèze L.; à Miramas, M. Sawezon C. Elève-mécanicien; à Villeneuve, MM. Colinet C., Hodier D.; à Laroche, M. Moriand C.; à Montargis, M. Beauge-reau M.; à Montbéliard, M. Chantin A. (Les Laumes); à Besançon, MM. Jannet J., Collonge H., Vienot P.; à Dijon-Perigny, MM. Sausnier M., Le-grand A., Delorme J.; à Badan, M.

Vareille M.; à Roanne, M. Faury F.; à Nevers, M. Quoy P.; à Grenoble, MM. Chamberot F., Chamond A.; à Miramas, MM. Lair C. (Marseille), Mazet M.; à Aix, M. Eyriez G.; à Marseille, MM. Blanc J. (Arenc), Paoletti R., Boeri L. (Arenc), Bancel P. (Arenc), Dellepiane A.; à Avignon, MM. Delaigle A., Julien U. (Toulon), Marzé C.; à Nice, M. Mauro L.; à Carnoules, M. Lanza L.; à Digne, M. Coulaud G. (Veynes). Mécanicien de manœuvres; à Bercy, M. Masson F. (Villeneuve); à Laroche, M. Schmitt C., à Marseille, M. Lorenzi J.; à Avignon, M. Tort E.

tubes en fer  
et en acier

5, Rue de Montchanin — PARIS (17<sup>e</sup>)

**ESCAUT  
ET MEUSE**

**BOSSY & GENOUD**

ENTREPRISE GÉNÉRALE

Fournisseurs de la Compagnie P. L. M.

44, Rue La Boétie, 44 — PARIS

ASPHALTE, PAVAGE

Entreprise Roger MARTIN

— 5, Rue Montmartre, 5 — DIJON —

## CARRIÈRES DES MALAVAUX

CUSSET (Allier)

## A. DUPRÉ

BALLAST - MACADAM - GRAVILLON - ENROCHEMENT

## Sté des SABLES & GRAVIERS de Hte-Seine

SABLES et DÉRIVÉS - MATÉRIAUX DRAGUÉS

6, Rue Gué-Pucelle — MONTEREAU

TÉLÉPHONE 108

LIVRAISONS PAR BATEAUX  
ET EXPÉDITIONS PAR FER, GARE D'EAU MONTEREAU

## Ch. RANGEARD et ses Fils

S. A. R. L. au Capital de 5.000.000 de francs

11, Rue de Madrid — PARIS (8<sup>e</sup>)

TRAVAUX PUBLICS ET PARTICULIERS

TERRASSEMENTS - MAÇONNERIES

POSE DE VOIES

BÉTON ARMÉ - BATTAGE DE PIEUX

### RÉSEAU ALGÉRIEN

**Services régionaux.** — Inspecteur de 1<sup>re</sup> classe : à Bône, M. *Neulat* A. (Oran).

Chef de gare de 2<sup>e</sup> classe : à Alger, M. *Salas* P. (Affreville).

Sous-Chef de bureau de 2<sup>e</sup> classe : à Alger, M. *Rémy* R.

Sous-Chef de gare de 1<sup>re</sup> classe : à Oran, M. *Polge* C. (Agha).

Sous-Chef de gare de 4<sup>e</sup> classe : à Oran-Marine, M. *Bonnat* P. (Sidi-Bel-Abbès).

Chef de gare de 6<sup>e</sup> classe : à Damiette, M. *Benejean* J.

Facteur-enregistreur : au Barrage, M. *Peretti* P. (Oran-Marine).

Chef de train : à Affreville, MM. *Munoz*

### DIRECTION

Sous-Chef de bureau de 2<sup>e</sup> classe : à Alger, M. *Puccinelli* J.

### EXPLOITATION

**Services centraux.** — Employé : à Alger, MM. *Doria* H., *Planes* A. (Agha).

Employée : à Alger, Mme *Davin* L.

Expéditionnaire : à Alger, Mme *Cornet* J.

R. (Alger). *Blanchon* A. (Tlemcen) ; à Oran, M. *Antoni* L.

### MATÉRIEL ET TRACTION

**Services centraux.** — Chef d'études principal : à Alger, M. *Dargaud* J.

Sous-Chef de bureau de 2<sup>e</sup> classe : à Alger : M. *Venezia* E.

Employé principal : à Alger, M. *Kaddour* G.

**Services régionaux.** — Chef-mécanicien : à Alger, M. *Vergoux* E.

Contremaître-adjoint : à Souk-Ahras, M. *Brioudez* O. ; à Alger, M. *Boyer* E. (Alger).

## BUSIGNY (Nord)

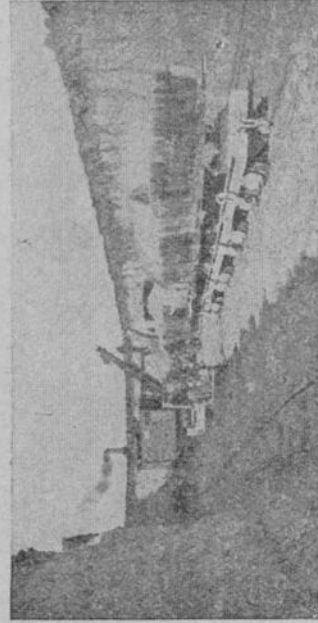
Téléphone : 17 et 44

# A. DEHÉ & C<sup>IE</sup>

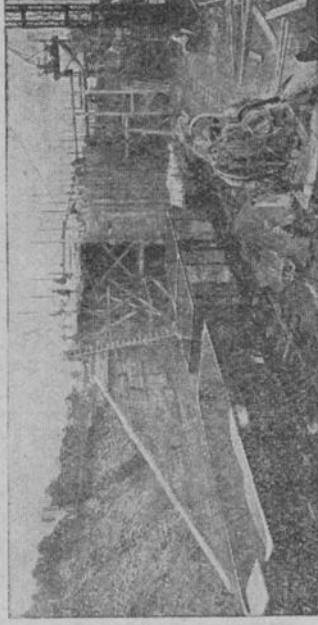
TRAVAUX PUBLICS ET PARTICULIERS

PARIS, 90, Boulevard de Magenta

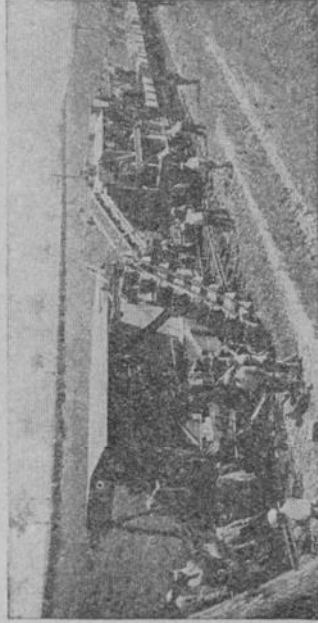
Téléphone : Nord 68-8.



Dégarnissage de voie — Machine à dégaroir, brevet "Scheuchzer"  
Train de chargement automatique des déblais, brevet "Déhé-Suzzoni"

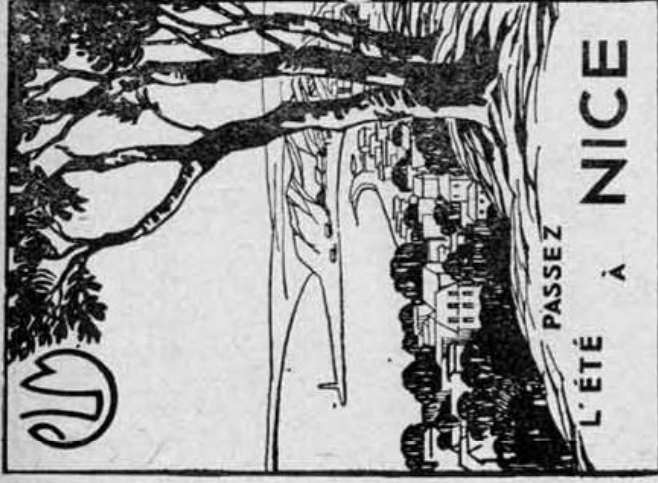


SPÉCIALITÉ DE RÉFECTION MÉCANIQUE DES VOIES FERRÉES



Pose de voie  
Application du brevet "Collet-Loiseau"

PLUS DE 1000 KILOMÈTRES DE VOIES RÉFECTIONNÉES



# NICE

Les plus agréables vacances avec la certitude du beau temps, dans un cadre d'une incomparable beauté

Les plaisirs de la Mer et les charmes de la Montagne réunis

Prix de séjour les plus réduits

Demander brochures et tous renseignements à la **MAISON DE NICE**  
**30, Boulevard des Capucines — PARIS (IX<sup>e</sup>)**

PASSEZ  
 L'ÉTÉ  
 À  
 NICE

**NICE - ROCHAMBEAU et CENTRAL HOTEL** - 27, Av. Thiers  
 Prix gare et grande poste - Confort moderne - Ascenseur  
 Prix spéciaux aux Employés P.L.M. et famille  
 Chamb. 1 pers. à partir de 10 fr. Pension facultative  
 — 2 pers. à partir de 15 fr. — **EGRIRE** —

**NICE - Hôtel Mimosas** - 26, Rue de la Buffa  
 Plein centre - Tout confort  
 Chambres depuis 10 fr. — Pension 22 fr.  
 Prix spéciaux pour Employés P.L.M.

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

**NICE — HOTEL P. L. M.**  
*Avenue de la Victoire*  
 Chambres de 12 à 40 fr.  
 Se recommande au Personnel de la C<sup>o</sup> P.L.M.

**PARIS - RESTAURANT BONNET**  
 1, Rue de Lyon  
 RENDEZ-VOUS PARISIEN  
 DES AGENTS P.L.M.  
 (face gare) 15% de Remise

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

**NICE - A 50<sup>m</sup> 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

**HOTEL de BIRAGUE** 12, Rue de Birague  
 PARIS  
 (Près Bastille, à 7 min. de gare de Lyon) - Tél. : Arch. 60-46  
 PRIX SPÉCIAUX AUX AGENTS P.L.M.

**PARIS — AZUR HOTEL** (5, Rue de Lyon)  
 Tout confort - Prix modérés - Téléphone  
 avec ville et province dans les chambres  
 (Diderot 88-35, 88-36 - Inter Diderot 12)  
 Ad. tél. AZUROTEL-PARIS - Direct. R. Pouzet

**PARIS - HOTEL ADRIATIC** Téléph.  
 6 bis, Rue de Lyon  
 Tous les confort - Chambres à la journée depuis 20 fr.  
 Arrangements n<sup>o</sup> séjour - Chambres au mois prix modérés

**PARIS - TERMINUS LYON** Téléph.  
 HOTEL-RESTAURANT-CAFÉ Did. 24-03  
 19, bd Diderot (face arrivées) - Hôtel de tout premier ordre  
 Dernier confort - Conditions spéciales aux Agents P.L.M.

**PARIS-LYON-PALACE** 11-13, Rue de Lyon  
 Le plus élégant et le plus confortable du quartier de la  
 Gare de Lyon, à PARIS — Café-Restaurant  
 Air, Télégraph. Palatyon-Paris — Tél. Did. 09-09

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

**MERCURY-GEMILLY** (Savoie) - alt. 900 mètres  
 à 7 km. d'Albertville  
**FAMILY-HOTEL** - Tout confort, vue sur le Mont-  
 Blanc, centre d'excursions. Pension depuis 25 fr. tout compris

**A N N E M A S S E** (Haute-Savoie)  
 Hôtel de l'Europe - Terminus train Genève  
 Tout confort - Cuisine très soignée  
 Prix spéciaux à MM. les Employés du P.L.M.

**Hôtel Bon-Nant** (Le Fayet, 20 km de Chamonix)  
 Ouvert toute l'année - Tout confort  
 Prix spéciaux aux cheminots du PLM  
 En Septembre pension à partir de 26 fr.

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

**GRENOBLE - NOUVEL HOTEL**  
 60 m à gauche de la gare Tél. 12-59 - diplôme TCF  
 Prix spéciaux aux Agents P.L.M. et Familles

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

**VOIE**  
**Services centraux.** — Chef de bureau  
 principal de 2<sup>e</sup> classe : à Alger. M.  
*Francoul E.*  
 Dessinateur principal : à Alger. M. *Arnould*  
 L

Sous-Chef ouvrier : à Hussein-Dey, M.  
*Gautier G.*

**Services régionaux.** — Chef de district  
 principal : à Orléansville, M. *Burdeyron F.*  
 Chef de district de 1<sup>re</sup> classe : à Saint-

Lucien, M. *Robert G.*  
 Dessinateur-projeteur de 1<sup>re</sup> classe : à  
 Oran, M. *Treuil G.*

Dessinateur-projeteur de 2<sup>e</sup> classe : à  
 Orléansville, M. *Angsthem E.* ; à Tlem-  
 cen, M. *de Pastorel de Bastugne C.*

**D. HUILIER**  
 Correspondant de la S<sup>ie</sup> T.P.L.M.  
 SERVICE QUOTIDIEN :  
 Grenoble à Villard-de-Lans  
 Pont-en-Royans et Méaudre  
 Téléphone 24  
 Bureau à GRENOBLE, Café *SECHIER*  
 Place de la Manufacture - Tél. 5-78

**BUFFET D'AVIGNON**  
 Sa Cuisine — Sa Cave  
**M. Aimé SILVESTRE**  
 Ex-chef de Cuisine au Château d'Arcenne  
 Nouveau Concessionnaire  
 Le meilleur accueil est réservé  
 aux Agents et à leurs familles

**A. FARÇAT**  
 TRANSPORTS  
 Correspondant de la C<sup>ie</sup> P.L.M.  
 13, Rue E.-Gueymard  
 G R E N O B L E