



Voir, dans ce numéro, l'article que
M. Louis Vauxcelles consacre aux
artistes bourguignons.

Comme l'an dernier, avec « Provence », le P L M vient de présenter à
la Galerie Charpentier une Exposition « Bourgogne », ouverte depuis
bientôt un mois et qui a remporté un vif succès auprès du public parisien.

Ci-dessus : Semur-en-Auxois
(photographie d'un de nos lecteurs,
M. Frazaï, à Corbeil).



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

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

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

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

Distribution gratuite au Personnel et à tous les médecins de la Compagnie



Vente au Public dans les gares du Réseau



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. — Belles carrières P.L.M.

Notre Bourgogne et ses artistes, par M. Louis Vauxcelles.

Deux exemples de nos procédés modernes d'entretien de la voie, par M. Guérard, Ingénieur adjoint au Service Central de la Voie.

La récolte des pêches dans l'Eyrieux, par M. Mathon, Chef de gare de Beauchastel.

REVUE DOCUMENTAIRE : Trafic du Réseau P.L.M. — Physionomie du nouveau service des trains de voyageurs au 15 mai prochain. — La ligne de Culoz à Modane est maintenant complètement électrifiée. — Encore une suppression de passage à niveau entre Chalons-sur-Saône et Mâcon. — Belles conduites de trains. — Les gares fleuries. — La réparation des tubes à fumée aux Ateliers d'Arles. — Un nouveau dispositif de signalisation routière des passages à niveau munis de barrières oscillantes. — Il y a cinquante ans...

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

La Gymnastique du Bonheur, par André Maurois.

De Djibouti à Addis-Abéba, par M. Monin, Facteur-enregistreur à Frasne.

VOS LOISIRS : Sports. — Excursions. — Arts. — Jardinage. — Pêche. — T.S.F.

Nos Familles nombreuses P.L.M.

POUR VOUS, LECTRICES : Vos Bébés. — Pour qu'ils se portent bien. — Le Ménage. — La Table. — La Mode.

Avis aux abonnés. — *Ordres de Service et Instructions parus.* — *Médailles d'honneur.* — *Distinctions honorifiques diverses.* — *Avancements en grade.* — *Récréations.* — *Petites annonces.*

DISTINCTIONS HONORIFIQUES

Citations à l'Ordre du Réseau

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



MM. Lazare Montoy, Mécanicien de route et Laurent Jacquot, Manœuvre fixe de Chauffeur de route, du dépôt de Besançon.



M. Marius Bonnet, Facteur-enregistreur à Sommières.



M. Jean Chibrard, Homme d'équipe à Givors.



M. Claude Berthier, Chef de gare à Saint-Julien-la-Vêtre.



M. Eugène Cordel, Journalier à Sainte-Avre-la-Chambre.



M. Félix Badet, Chef de canton à Beynost.



M. André Rambaud, Homme d'équipe à Valence.



M. Léon Panier, Homme d'équipe à Besançon-Viotte.



M. Jean Froment, Chef de canton principal à Chalon-sur-Saône.



M. Jean Ambert, Cantonnier à Eze.



M. Camille Piatat, Facteur-mixte à La Chapelle-la-Reine.



M. Mario Borlini, Garde-auxiliaire à Virieu-sur-Bourbre.



M. Jean Chabert, Sous-Chef de canton à Saint-Rémy.



MM. Adrien Sylvain, Facteur-enregistreur et Jean Antony, Brigadier-Chef à Brassac-les-Mines.



M. Joseph Desaillood, Cantonnier aux Houches.



MM. Louis Pichard et Louis Rapin, Manœuvres à Auxerre.



M. Pierre Ghezzi, Homme d'équipe à Aubagne.



M. Eugène Auclair, Homme d'équipe à Saincaize (déjà cité dans le Bulletin P.L.M. de janvier 1936).



M. Jean Borne, Garde-barrières à Rive-de-Gier.

Le 18 septembre 1935, ont réussi par leur courage et leur sang-froid à éviter un grave accident.

N'a pas hésité, le 4 octobre 1935, à secourir plusieurs personnes menacées par un torrent, au risque d'être lui-même emporté par les eaux.

Par son esprit de décision et son sang-froid a réussi, le 5 octobre 1935, à arrêter, dans les meilleures conditions, une rame de wagons en dérive.

Le 16 octobre 1935, par sa présence d'esprit et son courage, a préservé d'un grave accident un voyageur imprudent qui tentait de descendre d'un convoi en marche.

A fait preuve de beaucoup de vigilance et de sang-froid en sauvant d'une mort presque certaine, le 23 octobre 1935, une personne qui s'était jetée au-devant d'un train à un passage à niveau.

Le 6 novembre 1935, a fait preuve d'initiative et de sang-froid en prenant les mesures propres à éviter un accident.

Par sa prompté décision et son courage a évité, le 7 novembre 1935, un sérieux accident à un voyageur imprudent qui tentait de descendre d'un train en marche.

Le 9 novembre 1935, a fait preuve de vigilance et de courage en sauvant une voyageuse qui allait être écrasée.

Le 14 novembre 1935, n'a pas hésité, de nuit, à se porter au secours d'un vieillard enlisé dans un chemin inondé.

A fait preuve de beaucoup de vigilance et de courage en arrêtant, le 22 novembre 1935, un malfaiteur qu'il venait de dépister.

Le 23 novembre 1935, étant en congé, a éparné par son intervention décisive un sérieux accident à un de ses collègues.

Le 25 novembre 1935, a fait preuve d'esprit d'initiative et de sang-froid en sauvant un automobiliste d'une mort presque certaine.

Par son zèle et son dévouement a permis, le 25 novembre 1935, de prendre les mesures nécessaires pour éviter un accident.



Le 28 novembre 1935, n'ont pas hésité à combattre courageusement un incendie qui, sans leur prompt intervention, eût pu être désastreux.

A fait preuve de beaucoup d'initiative et de dévouement en prenant, le 4 décembre 1935, les mesures propres à éviter un accident presque certain du fait de la chute d'un énorme bloc de rocher sur la voie.



N'ont pas hésité, le 9 décembre 1935, à se porter courageusement au secours d'un avion qui venait de prendre feu au cours d'un atterrissage forcé et ont pu sauver passagers et sacs postaux.



Le 12 décembre 1935, a évité, par sa prompte intervention et son courage, un très grave accident à un voyageur imprudent.

Le 15 décembre 1935, par sa présence d'esprit et son courage, a éparné un très grave accident à un voyageur imprudent.

A fait preuve de vigilance et de sang-froid en évitant, le 16 décembre 1935, un sérieux accident à un vieillard qui traversait les voies, au moment où survénait un train.

Le 23 décembre 1935 n'a pas hésité à se porter au secours d'une voyageuse imprudente qui traversait les voies au moment où survénait un train.



Le 4 janvier 1936, a fait preuve de L'coup d'initiative et de sang-froid en sauvant, au péril de sa vie, un vieillard qui allait être écrasé.

Légion d'honneur

Par décrets des 6 septembre, 29 novembre, 16, 17, 25, 27, 30, 31 décembre 1935, 10, 13 et 14 janvier 1936, ont été nommés ou promus dans l'Ordre National de la Légion d'honneur :

Chevaliers : M. Feuilly J., Ingénieur en Chef honoraire au Service Central de la Voie,

principal à Oran; Gallety L., Inspecteur principal honoraire de l'Exploitation à Chambéry; Chevalier H., Sous-Chef de gare à Arles; Depeyre N., Employé principal à Paris; Marois P., Sous-Chef de gare à Marseille; Labeye J., Chef de gare à Loriot; Lambert E., Chef de bureau principal au Service Central de la Voie à Paris; Mounard J., Sous-Chef de gare à Saint-Etienne-le-Clocher; Moustardier P., Sous-ingénieur chef de section H.C. à Avignon; Docteur Oberlin S., Médecin en Chef de la Compagnie; Pascal S., Chef de gare à Toulon; Romanetti E., Inspecteur à Vintimille; Saint-Antonin R., Chef de bureau principal à Paris; Trescarte L., Commis à Clermont-Ferrand; Valette V., Chef de gare à Courzieu-Brussieu; Vallierian G., Sous-Chef de bureau de gare à Marseille-Saint-Charles,

Médaille Militaire

Par décrets des 19 décembre 1934 et 30 mars 1935, la Médaille Militaire a été conférée aux Agents dont les noms suivent :

MM. Ensuque C., Commis à Lyon-Vaise; Vincent G., Surveillant de travaux à Lyon.

Mentions pour actes méritoires

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

MM. Faravel X., Chef de canton à Cavallion; Gazan, Sous-Chef de section au Service de la Construction à Tonnerre; Guillaumein, H., Homme d'équipe à Noirétable; Leroy M., Cantonnier à Fours; Mme Marchal J., Gardes-barrières à Epioises; MM. Montariot, Manœuvre fons de Chauffeur de réserve à Tonnerre; Orinier, Chef de réserve de la Traction à Tonnerre; Picollet L., Cantonnier à La Penne; Viguiet, Chef de groupe à la section d'Etudes de Tonnerre.

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

Exploitation. — MM. Barthalay P., Chef de train à Grenoble; Billard J., Homme d'équipe à Montméliant; Blancart L., Facteur aux écritures à Nice-Ville; Bosc E., Facteur-enregistreur à Anduze; Bourgeon J., Homme d'équipe à Chalons-sur-Saône; Cegretin C., Intérimaire à Glen; Comy J., Homme d'équipe à Avignon; Cros J., Receveur à Paris; Debon E., Homme d'équipe à Cavallion; Delorme J., Homme d'équipe à Chalons-sur-Saône; Férier J.-B., Homme d'équipe à Paris; Fournier C., Aiguilleur à Mouchard; Fourniol P., Facteur aux écritures à Nice-Ville; Gay-Peiller E., Vagonnier à Saint-Etienne-Châteaucreux; Guenuchot M., Contrôleur technique à Marseille-Saint-Charles; Guignard A., Homme d'équipe à Paris; Hermelin L., Surveillant des trains à Marseille-Saint-Charles; Jacquinoit A., Facteur aux écritures à Besançon-Mouillière; Marchand M., Homme d'équipe à Paris; Michaud F., Homme d'équipe à Chambéry-Challes-les-Eaux; Moulins M., Receveur à Marseille-Saint-Charles; Moussié F.,

Lyon-Guillotière; Frillot C., Sous-Chef de brigade d'ouvriers à Lyon-Guillotière; Gauthier C., Visiteur de gare à Besançon; Jasserand C., Manœuvre à Lyon-Saint-Etienne; Jeannon A., Aide-ouvrier à Lyon-Perrache; Jomain A., Manœuvre à Oullins-Voitures; Larmonier C., Manœuvre à Lyon-Perrache; Marthignegue G., Journalier temporaire à Saint-Gervais-les-Bains; Mauras A., Manœuvre à Dijon-Perrigny; Pitaval J., Manœuvre à Saint-Etienne; Pize J., Visiteur à Lyon-Perrache; Poirault L., Manœuvre spécialisé à Chalons-sur-Saône; Privas A., Mécanicien de route à Batan; Rayon L., Manœuvre spécialisé à Lyon-Guillotière; Swignon J., Manœuvre à Lyon-Perrache.

Voie. — M. Mouton J.-M., Chef de canton à Saint-Victor-Thizy.

Algérie. — M. Marquet H., Manœuvre-journalier à Alger.



De gauche à droite :
MM. Castanier,
Guyot, Lepage
et Toussaint.

M. Castanier, Inspecteur Principal adjoint à la 3^e Division de l'Exploitation, est parti en retraite récemment, après 42 ans et 9 mois de services.

Entré tout jeune au Réseau le 1^{er} avril 1922 — il avait à peine 17 ans — comme Préposé stagiaire à la Statistique à Arles, il put grâce à ses réelles qualités professionnelles franchir rapidement les grades du début et accéder successivement aux postes importants de Chef de gare adjoint de Marseille-Joliette-Arcen en 1909, de Chef de gare à Lyon-Vaise en 1912 puis à Nîmes-P.V. en 1915.

Après avoir fait brillamment ses preuves dans ces grandes gares dont la gestion est délicate, M. Castanier fut appelé au Service Central de l'Exploitation en 1921, en qualité d'Inspecteur Divisionnaire. Chargé du Contrôle Mobile des Transports, il a parcouru pendant 13 ans le Réseau, toujours présent dans les gares de triage où des difficultés sans nombre — résultant de la guerre et de l'augmentation rapide du trafic — survenaient chaque jour.

Chargé des Cours des transports aux Ecoles Supérieures du Mouvement de Dijon et du Trafic de Lyon à partir de 1924, M. Castanier s'est aussi donné avec cœur à la tâche de former nos jeunes dirigeants. L'aménité de son caractère, l'égalité de son humeur, sa loyauté et sa droiture, jointes à des qualités professionnelles remarquables, lui ont valu, en toutes circonstances, la confiance de ses chefs, l'estime de ses pairs et le respect de ses subordonnés.

BELLES CARRIÈRES P.L.M.

M. Guyot, Inspecteur Divisionnaire de 1^{re} classe à la 3^e Division de l'Exploitation, a été admis à la retraite le 1^{er} janvier dernier, après 35 ans de services. Entré à la Compagnie, en 1900, comme Journalier à Tonnerre, dès sa libération du service militaire, il occupa successivement les emplois de Facteur de 2^e puis de 1^{re} classe à Auxy-Juranville et à Villeneuve-sur-Yonne.

En 1909, il est nommé Facteur-Chef à Montargis et dans la même année Sous-Chef de gare à Charenton.

Appelé en 1910 au Service Central de l'Exploitation, il y a occupé successivement les postes de Commis principal, Chef de groupe, Sous-Chef de bureau, Chef de bureau principal et Inspecteur Divisionnaire.

Dans toutes ces fonctions, M. Guyot a su, par ses qualités professionnelles, se faire collaborateur de ses chefs, pour lesquels il a été un collaborateur de tout premier ordre, particulièrement dans le rôle de Secrétaire de la Conférence des Chefs du Mouvement qui lui avait été confié ces dernières années.

M. Lepage, Chef de la Division de la Comptabilité du Matériel et de la Traction, est parti en retraite le 1^{er} janvier 1936, après avoir servi la Compagnie pendant près de 41 ans.

Entré au Réseau en 1892, comme Employé stagiaire au Contrôle des Inventaires, il fut nommé successivement Contrôleur en 1908, Sous-Chef de bureau en 1910, Chef de bureau en 1911, Chef de bureau principal en 1924, Sous-Chef de division en 1930, et enfin Chef de division en 1933.

Au cours de sa longue carrière, M. Lepage a toujours fait preuve de l'activité la plus intelligente et du jugement le plus sûr. Sa parfaite connaissance des questions comptables intéressait le Matériel et la Traction et ses qualités naturelles de chef lui ont permis de s'acquitter avec une grande facilité des tâches délicates qu'il avait à remplir.

Le 1^{er} janvier dernier, **M. Toussaint**, Chef de bureau principal au Secrétariat du Matériel et de la Traction, a quitté lui aussi la Compagnie, après l'avoir servi pendant plus de 40 ans.

Entré au Réseau en 1892, comme Employé stagiaire au Secrétariat, il fut nommé successivement Employé principal en 1911, Chef de groupe en 1912, Sous-Chef de bureau en 1920, Chef de bureau en 1926, et enfin Chef de bureau principal en 1934.

Spécialiste des questions de personnel, M. Toussaint a fait preuve au cours de sa longue carrière d'une conscience professionnelle et d'un dévouement en tous points dignes d'éloges.

DEUX EXEMPLES DE NOS PROCÉDÉS MODERNES D'ENTRETIEN DE LA VOIE

Par M. Guérard, Ingénieur-adjoint
au Service Central de la Voie

SOUS l'action continue de la circulation des trains, le matériel des voies prend de l'usure, le ballast se colmate et cela plus ou moins rapidement selon l'importance de la circulation, la constitution et la situation de la voie.

Il arrive un moment où l'entretien courant, par la main-d'œuvre des cantonniers (1), devient insuffisant pour assurer une bonne tenue de la voie et c'est alors qu'il est nécessaire de procéder au **renouvellement** du matériel

ou du ballast, ou tout au moins au **criblage** de ce dernier pour lui rendre sa propreté et sa perméabilité.

Pendant longtemps, ces travaux ont été exécutés uniquement à la main par des entreprises de main-d'œuvre sous la surveillance de nos agents de la Voie.

Pour le **renouvellement** proprement dit, on démonte la voie sur place, pièce par pièce, et on la reconstitue de même, avec des éléments neufs préalablement apportés à pied d'œuvre. Les travaux de démontage et de remontage du matériel de voie se font donc sur le lieu même du renouvellement et la vitesse d'avancement des chantiers dépend de la rapidité avec laquelle sont conduits ces travaux, exécutés dans les intervalles de trains.

Quant à l'**assainissement du ballast**, il comporte soit un criblage de la couche supérieure sur une épaisseur déterminée, soit un renouvellement total comprenant : le réglage de la plate-forme arasée à une cote donnée au-dessous du niveau du rail ; la constitution d'une sous-couche en sable, d'épaisseur fixée ; l'apport de la couche de ballast complémentaire.

Les chantiers de criblage et de renouvellement s'étendant souvent sur plusieurs centaines de mètres et le travail de criblage, de réglage de la plate-forme et d'apport de la sous-couche et du ballast nécessitant à la fois plusieurs dizaines d'ouvriers, on conçoit aisément que la surveillance de ces travaux soit difficile, notamment en ce qui concerne la vérification des cotes et des pentes de plates-formes imposées.

(1) Le lecteur pourra utilement se reporter, à ce sujet, à l'article paru dans le Bulletin P.L.M. de mars 1930, sous la signature de M. Ruffieux, Ingénieur en Chef attaché au Service de la Voie.

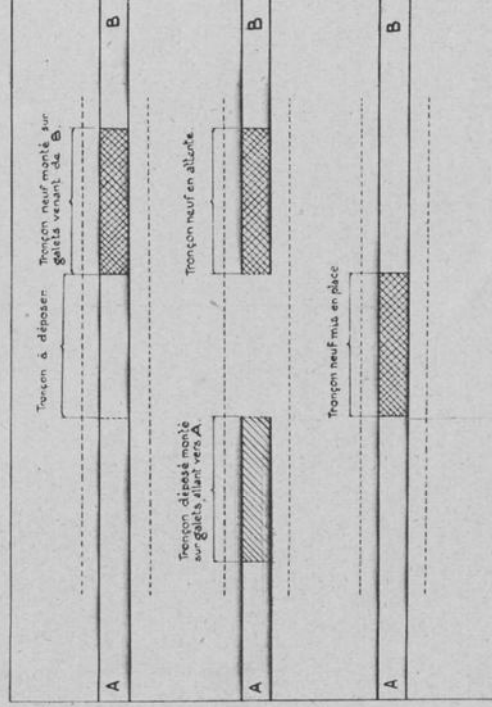
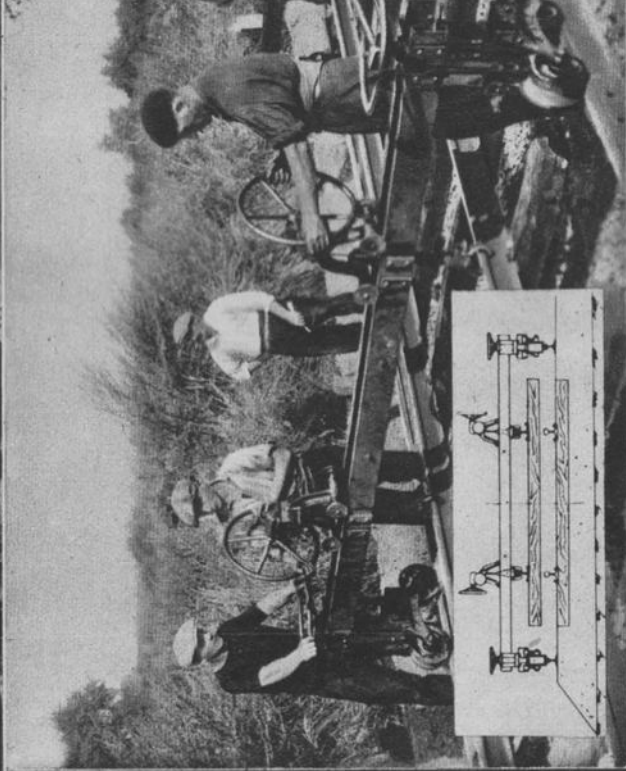
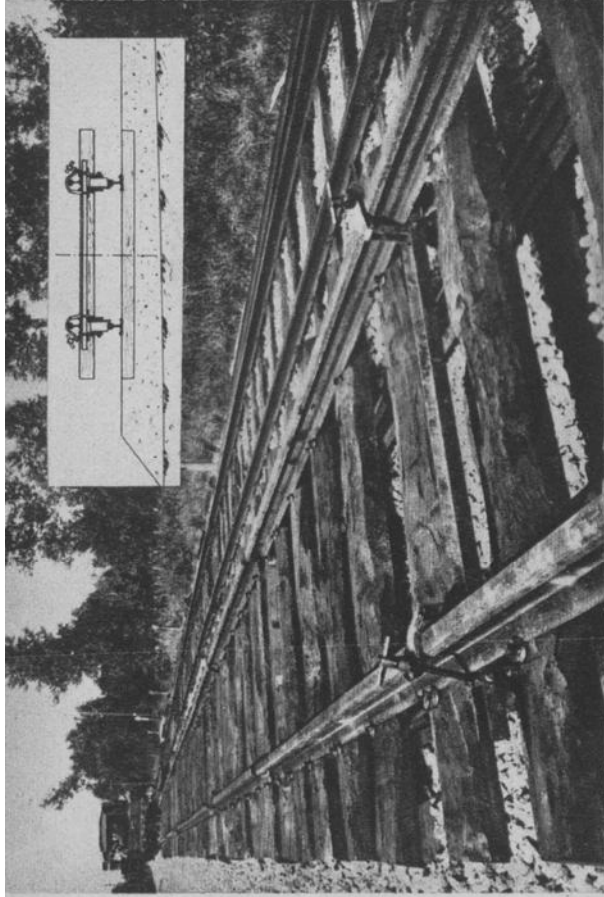


Fig. 5. — Schéma indiquant les phases de substitution d'un nouveau tronçon à un tronçon de voie à renouveler.

Le désir d'accélérer la marche des chantiers d'une part, de faciliter leur surveillance de l'autre, devait tout naturellement amener notre Réseau à envisager l'exécution mécanique de ce genre de travaux.

Le présent article se propose de décrire deux des procédés utilisés à cet effet par le P.L.M.

LE PROCÉDÉ DE RENOUVELLEMENT DE LA VOIE « COLLET-LOISEAU »

Un procédé mis au point par M. Loiseau, Ingénieur au Réseau du Nord, et dans lequel il est fait usage de matériel de manutention de MM. Collet, constructeurs, est employé depuis quelques années sur nos lignes.

Il consiste essentiellement à monter à l'avance, dans une gare voisine de la partie de voie à renouveler, des tronçons complets de voie neuve, à les munir de galets de roulement analogues aux galets des diplorlys de brigades et à les atteler ensemble pour en former un train (fig. 1 et 2) qui circule sur la voie même jusqu'au chantier de renouvellement. Ces tronçons sont mis en place après dépose des tronçons correspondants de la vieille voie, que l'on ramène en gare, par les mêmes moyens, pour les y démonter.

Il n'y a ainsi ni démontage, ni remontage de la voie au droit des chantiers, ce qui évite toute perte de matériel due à un ramassage trop rapidement fait, et assure l'exécution toujours correcte des travaux de tirefonnage.

Au droit de la partie à renouveler, l'enlèvement de l'ancien tronçon et la pose du nouveau se font au moyen de palans à griffes, installés sur des portiques roulants. Ces portiques (fig. 3 et 4), très bas et assez larges pour donner aisément passage aux traverses des tronçons montés, circulent sur une voie spéciale de travaux de 3,20 m d'écartement, d'une longueur au moins égale à 3 fois celle d'un tronçon et encadrant la partie de voie à renouveler. Cette voie, établie après dégarnissage de celle à déposer, est constituée par des rails légers posés sur blochets, distants de 3 à 4 m.

Les opérations ont lieu dans l'ordre suivant (voir schéma de la fig. 5) :

1° Le tronçon neuf, monté sur galets et remorqué par un tracteur (ou une machine) depuis la gare voisine, est arrêté en deçà du chantier; le tracteur est dételé et conduit au delà du chantier pour y attendre le tronçon de voie ancienne.

2° Les portiques soulevés celui-ci et le transportent au delà du chantier; il est alors muni de galets, descendu sur la voie courante, attelé au tracteur et emmené à la gare suivante.

3° Les portiques sont ramenés en arrière pour soulever le tronçon neuf en attente; on enlève ensuite les galets ayant servi à son transport, puis on l'amène à l'emplacement du tronçon déposé où il est descendu et raccordé aux parties de voie en place.

Si l'intervalle de trains est suffisamment important, on peut, avec la même longueur de voie spéciale, rem placer dans le même intervalle toute une série de tronçons.

Cette méthode, outre les avantages décrits plus haut, permet d'utiliser le temps disponible entre les passages de trains **uniquement** à la dépose, à la mise en place et au transport de tronçons tout montés.

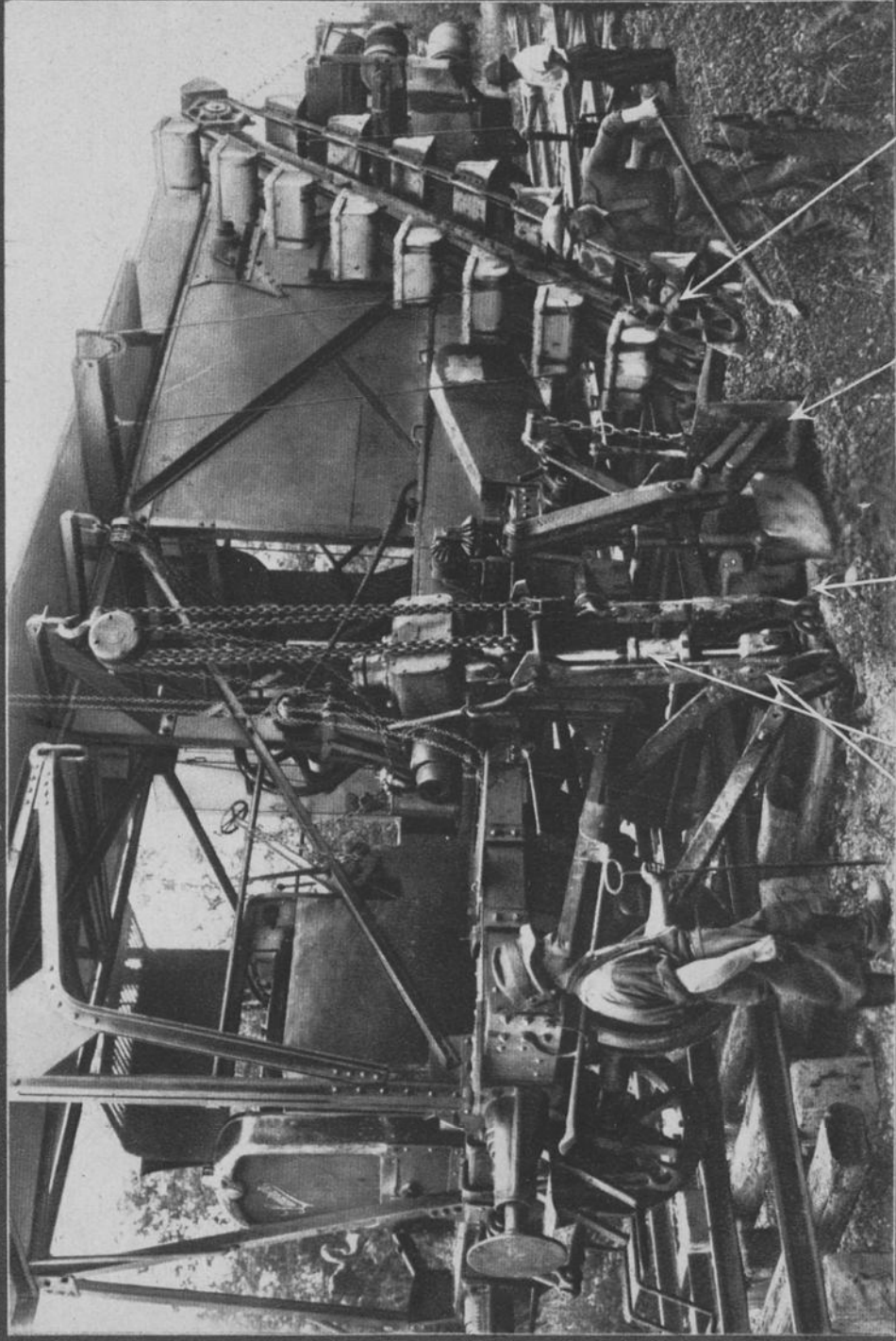
RENOUVELLEMENT ET CRIBLAGE DU BALLAST AVEC LA MACHINE « SCHEUCHZER »

La dégarnisseuse-cribleuse « Scheuchzer » est une des machines qui a permis de réaliser mécaniquement l'enlèvement et le criblage du vieux ballast; elle a déjà, sur notre Réseau, la sanction de 4 années d'expérience.

Cette machine (fig. 6) est constituée par un châssis spécial de wagon, à 2 essieux, supportant les **appareils de dégarnissage** et de **criblage**, ainsi que le **moteur** destiné à les actionner.

Ce moteur, de 100 ch, permet en outre d'assurer le déplacement de l'engin sur la voie par ses propres moyens, tant en période de travail où la machine progresse à

Fig. 6. — VUE D'ENSEMBLE DE LA MACHINE « SCHEUCHZER »



SENS DE L'AVANCEMENT DU TRAVAIL

Support de la piocheuse

Arbre moteur
de la piocheuse

Disque horizontal

Pelle

Élévateur à godets

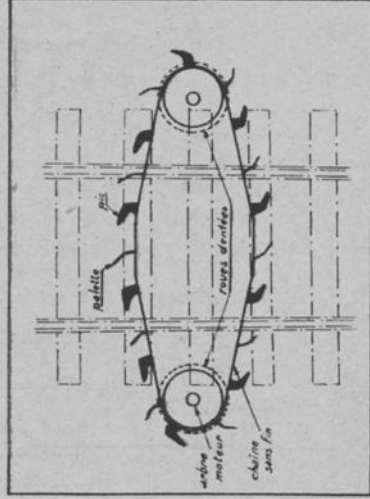


Fig. 7. — Schéma de la piocheuse, vue en plan.

allure très lente dans le sens de la marche des trains, que pour la circulation « haut-le-pied », cas dans lequel la vitesse de l'engin peut atteindre 30 à 40 km à l'heure.

L'appareil de dégarnissage ou piocheuse sert à désagréger le vieux ballast. Il se compose d'un bâti plat, de forme allongée, disposé horizontalement à l'avant du véhicule, au-dessous des traverses, au niveau d'arasement de la plate-forme future, dans le cas d'un renouvellement total du ballast, ou à la cote du criblage du ballast, dans le cas d'un criblage partiel.

Ce bâti porte, à ses extrémités, 2 roues dentées sur lesquelles passe une chaîne sans fin, munie de pics et de palettes alternées (fig. 7) qui attaquent le ballast sous l'action de la machine se déplaçant par ses propres moyens. Ce bâti est relié à la machine par des bras de suspension sensiblement verticaux, de longueur et d'inclinaison réglables, disposés de chaque côté du châssis; il est actionné par un arbre de commande à cardan.

Lors de la mise en chantier, la piocheuse est glissée au préalable sous les traverses de la voie à dégarnir, à la cote correspondant à la profondeur de dégarnissage.

La machine venant de son garage est amenée au-dessus de la piocheuse qui lui est reliée par les bras de suspension, opération qui ne demande que quelques minutes.

On met ensuite en marche la chaîne sans fin; le ballast désagrégré par les pics de la piocheuse et entraîné par les palettes, est reçu, du côté extérieur de la voie, sur un disque horizontal à vitesse rapide qui projette le ballast dans les godets d'un élévateur par le moyen d'une pelle à mouvement alternatif (voir fig. 6).

En même temps, et automatiquement, la machine avance sur la voie, à une vitesse réglable de 30 à 80 m à l'heure, suivant la profondeur du dégarnissage, la nature et l'état du ballast.

Si le ballast ne doit pas être criblé, la machine le rejette en dehors de la banquette, soit directement au talus, soit sur les francs-bords, où il forme des tas réguliers et faciles à charger.

Si, au contraire, il doit être criblé, le ballast passe de l'élévateur dans un **trommel cribleur** situé à l'arrière de la machine (voir fig. 8); les déchets sont éliminés comme dans le cas précédent et le ballast criblé est rejeté, soit dans la voie derrière la machine, soit à côté de la voie, en cordon, pour emploi ultérieur.

Au cours du travail, des calages sont disposés sous les traverses, avant le passage de la machine, de manière à maintenir la voie à une certaine hauteur au-dessus du ballast pour dégager nettement le travail à faire; ces calages sont enlevés au fur et à mesure de l'avancement de l'appareil et la voie dégarnie vient reposer sur la plate-forme, en attendant l'apport du ballast nécessaire au regarnissage.

A la fin de chaque séance de travail, la piocheuse est détachée de la machine et laissée en place sous la voie en respectant le gabarit des obstacles; la machine retourne au garage, soit à la gare voisine, soit à un emplacement proche du chantier où l'on dispose de la place suffisante.

Dans ce dernier cas, l'appareil est mis très facilement et rapidement hors rails (fig. 8) au moyen d'un chariot spécial se déplaçant perpendiculairement par rapport à la voie principale. Ce dispositif donne une grande souplesse pour l'emploi de la machine lorsqu'elle travaille loin des gares.

Par ailleurs, les avantages de ce procédé de renouvellement de ballast sont les suivants :

- Le dégarnissage mécanique permet d'obtenir une plate-forme bien réglée avec une pente parfaitement régulière, qu'il est facile d'examiner lors du passage de la machine. On est ainsi assuré du bon écoulement des eaux.
- Le criblage du ballast au trommel, procédé nettement supérieur, par sa régularité, au criblage sur claie employé dans les travaux à la main, permet de récupérer un ballast de meilleure qualité en proportion plus élevée.

Aux avantages énumérés précédemment, particuliers à chacun des deux procédés, il convient d'ajouter cet autre avantage commun de ces appareils mécaniques : l'exécution des travaux est beaucoup plus rapide qu'avec le travail à la main, ce qui permet de réaliser une économie de personnel de surveillance et, en réduisant la durée des ralentissements sur la ligne, d'apporter le moins de gêne possible à l'exploitation.

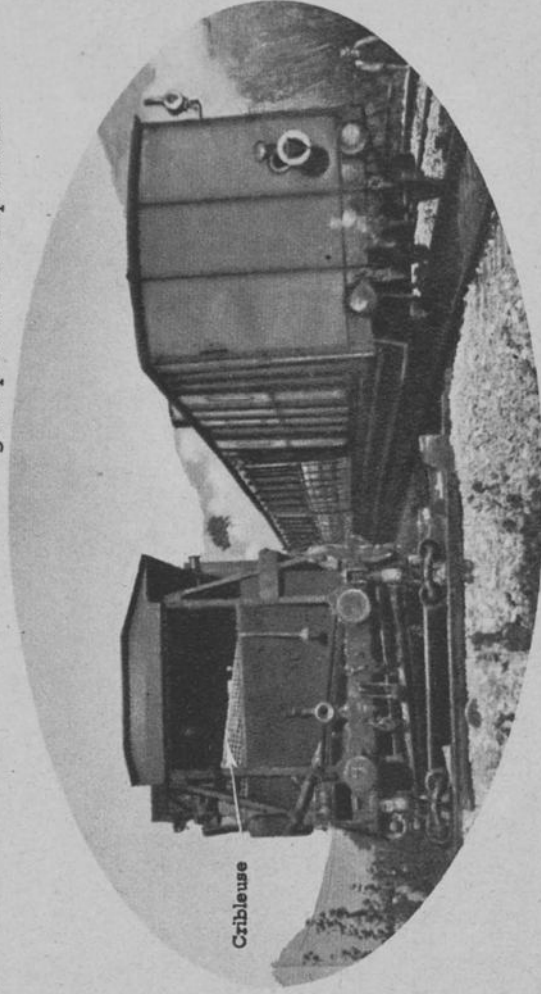


Fig. 8. — Machine « Scheuchzer » remise sur chariot de garage.

Le Chef de gare
de Beauchastel
vous parle...



de la récolte des pêches

dans

L'EYRIEUX



LE principal centre fruitier de l'Ardèche est la Vallée de l'Eyrieux, rivière qui prend naissance au mont Deveset, près de Saint-Agrève. Grossi des eaux dévalant du massif volcanique du Mézenc et des pentes de Bouzières, l'Eyrieux roule vers le Sud-Est en dessinant de nombreux méandres; aux Ollières, il change brusquement de direction, pour aller, vers l'Est, se jeter dans le Rhône, à 1 km au-dessous de Beauchastel.

Sa vallée comporte deux régions distinctes :

La Haute Vallée. — C'est la partie supérieure, longue de 60 km, qui comprend les localités de Saint-Martin-de-Valamas, Le Cheylard, Saint-Sauveur-de-Montagut.

Les pentes abruptes sont couvertes de châtaigniers sous lesquels poussent des touffes de genêts, dont l'odeur pénétrante embaume la vallée; des blocs de roches noires émergent du sol; une ferme est accrochée à mi-hauteur dans un repli de terrain; quelquefois, un hameau se dresse au sommet de la montagne.

La route et la ligne des Chemins de fer départementaux, parallèles à la rivière qu'elles surplombent parfois à pic, se sont taillés difficilement, et à l'aide d'ouvrages d'art, un passage dans le granit.

La Basse Vallée. — A partir des Ollières, on trouve encore quelques défilés, des contreforts abritant une plaine,

mais la vallée s'élargit peu à peu, pour se terminer en éventail. Les villages de Dunières, Saint-Fortunat, Saint-Laurent-du-Pape s'échelonnent tout le long de la rivière arrosant d'immenses vergers, car le sol de nature siliceuse convient admirablement à l'arbre fruitier.

Par son orientation Ouest-Est, cette Basse Vallée de l'Eyrieux qui s'étend sur 25 km, est à l'abri des gelées printanières et du vent du Nord, qui courbe les arbres dans la Vallée du Rhône.

Par sa situation géographique, elle est sous l'influence du climat languedocien. C'est pourquoi on y rencontre toute la flore fruitière, depuis les espèces méditerranéennes jusqu'à celles des pays froids, en passant par toute la gamme des arbres à noyaux.

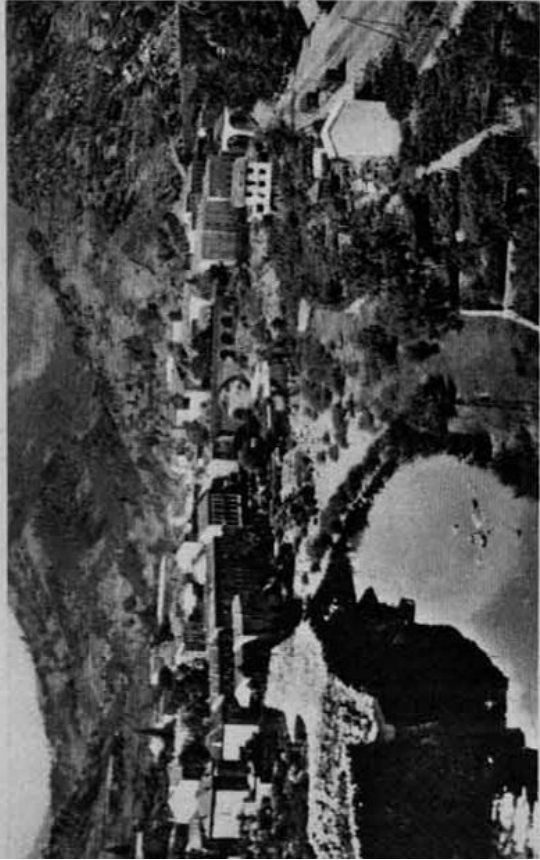
LA CULTURE DU PÊCHER

Mais, c'est le pêcher qui, obligeant les autres cultures à lui céder la place, est devenu roi de la Vallée.

Historique. — Sa vogue est relativement récente, si l'on considère que les premiers sujets furent plantés à

La Vallée de l'Eyrieux à Beauchastel.





SAINT-SAUVEUR-DE-MONTAGUT



LES OLLIÈRES



SAINT-FORTUNAT

Saint-Laurent-du-Pape, en 1880, par M. Meyer. Celui-ci, de passage à Saint-Rambert-d'Albon, avait été frappé par les prix élevés qu'atteignait la pêche « Amsden », importée depuis peu d'Amérique.

Il se procura donc 60 pêcheurs de cette variété qu'il planta à l'Est de sa demeure, endroit abrité et exposé au soleil. Les résultats furent concluants, M. Meyer augmenta ses plantations, ses voisins commencèrent à l'imiter. D'autres variétés, la « May-Flower », la « Précoce-de-Hale », etc... furent apportées par la suite.

Et de Beauchastel aux Ollières, on ne voit plus actuellement que des pêcheurs, à l'ombre desquels pousse parfois une rangée de vigne ou que dépasse un cerisier. La surface qu'ils occupent est évaluée à 300 hectares.

Taille. — Grâce aux patientes recherches des producteurs, la culture du pêcher a atteint un haut degré de perfection.

La taille adoptée est celle en gobelet. Pour obtenir cette forme, la première année, l'arbre est sectionné à 80 cm au-dessus du sol; la deuxième année, on laisse trois ou quatre branches de 30 cm de longueur; la troisième année, chacune de ces branches se divise en deux nouvelles branches. Les deux années suivantes, si on le juge utile, on continue la taille, en suivant sensiblement la même progression.

Par la suite, on conserve cette forme du gobelet, en prenant soin de maintenir évidé l'intérieur de l'arbre afin que les rayons solaires et l'air y pénètrent largement.

Traitements. — La préoccupation constante du producteur est la lutte contre les maladies ou contre les parasites. Les premiers traitements contre les maladies (cloque et corynéum) qui attaquent les rameaux, les feuilles et les fruits, datent de 1911.

Un propriétaire de Saint-Laurent-du-Pape sulfata, à la bouillie bordelaise, ses pêcheurs malades. Il obtint une récolte supérieure en quantité et en qualité à celles de ses voisins, qui firent comme lui l'année suivante.

Les sulfatages à la bouillie bordelaise, à laquelle, depuis cinq ans, on ajoute de l'huile d'anthracène, se font après la chute des feuilles et avant le départ de la végétation.

Quant aux insectes, notamment les pucerons verts, on procède, pour les détruire, à des applications d'insecticide, généralement à base de nicotine.

Depuis cinq ou six ans, on complète ce traitement par un sulfatage dans la dernière quinzaine de mai, avec une émulsion au « quassia amara ».

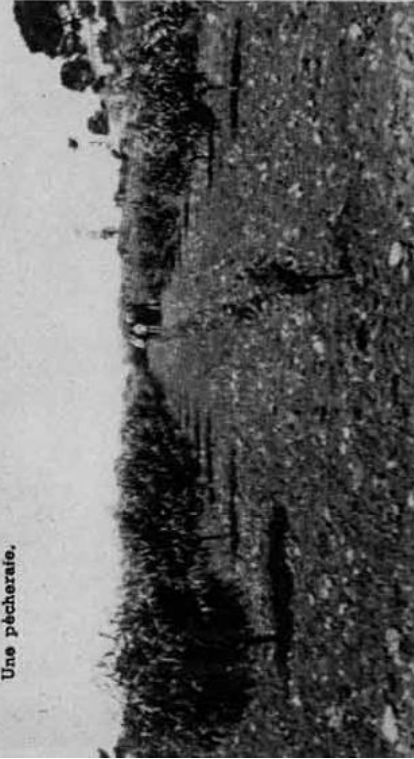
Floraison. — Rien n'est plus beau que notre Vallée de l'Eyrieux au moment de la floraison, vers le début d'avril. C'est alors un cadre éblouissant de lumière et un enchantement pour les yeux. Les milliers de pêcheurs se couvrent de fleurs roses tout le long des branches teintées de bleu par les dernières applications cupriques. Ils forment, des deux côtés de la rivière, d'immenses quadrilatères colorés que, bientôt, piquent de points blancs les cerisiers et poiriers en fleurs, tandis que sur les hauteurs environnantes, les prés, les châtaigniers, les chênes remettent leur parure verte et qu'au loin, vers l'Ouest, les monts du Vivarais apparaissent encore coiffés de blanc.

Maturité. — Les fleurs peu à peu disparaissent et se transforment en de beaux fruits.

Vers le 15 mai, les premières cerises rouges attirent le regard. Dans la première quinzaine de juin, les pêches remplacent les cerises. La « May-Flower », au parfum subtil, ouvre la saison des expéditions de pêches.

Des Ollières à Beauchastel, règne alors la plus grande activité, avec la cueillette des pêches, leur emballage et leur transport.

Cueillette. — A la pointe du jour, hommes et femmes s'en vont vers les pécheraies, chaque arbre est examiné et



les fruits sur le point d'être mûrs sont détachés avec précaution et mis dans des caisses ou corbeilles garnies de fibre.

Cueillir une pêche demande une certaine dextérité. On saisit le fruit à pleine main, on lui imprime un mouvement de torsion pour briser la résistance du pédoncule. On doit éviter toute pression des doigts, sinon à l'arrivée à destination le fruit sera taché et sa valeur commerciale amoindrie.

La cueillette terminée, les pêches sont envoyées à la ferme pour y être sélectionnées et emballées.

Emballage. — Un local est agencé pour ce travail. D'un côté, des piles de cagettes, des ballots de fibre, des paquets de papier; de l'autre côté, des tables recouvertes de toile, sur lesquelles les pêches sont déposées.

D'abord, on les classe suivant leur grosseur; en général c'est en quatre catégories: extra, 1^{er} choix, 2^e choix, 3^e choix. Les pêches « extra » pèsent de 120 à 300 gr; elles sont irréprochables au point de vue forme et couleur. Elles sont emballées dans le plateau qui n'en contient qu'une couche et le nombre en varie de 18 à 32.

Les autres catégories sont mises sur deux ou trois épaisseurs, suivant le choix, dans des cagettes.

Ce travail, l'art de présenter un fruit, est laissé aux femmes; leurs doigts fuselés et souples excellent à manipuler la pêche dont il faut d'un coup de brosse très douce enlever le duvet superficiel, afin d'aviver le coloris.

Un plateau de pêches flatte l'œil. Chaque pêche, disposée de la même façon, suivant un alignement impeccable, disparaît à demi, tel un lourd joyau de pourpre soyeuse, dans la fibre blanche ou colorée; l'ensemble est recouvert de papier cellophane estampillé au nom du producteur.

Transports et centres de consommation. — C'est par tonnes que, chaque jour, pendant près de trois mois, les pêches partent de la gare de Beauchastel, à la conquête des marchés de Paris et des principaux centres de consommation. Pas une ville thermale, pas une station climatique, pas une plage de l'Océan, de la Manche ou de la mer du Nord, qui ne réclame des pêches de la Vallée de l'Eyrieux.

L'an dernier, ce fut la journée du 7 juillet qui battit le record des expéditions avec 251 t de pêches, parties

en gare de Beauchastel. Si l'on sait qu'une cagette pèse de 7 à 8 kg, on peut se rendre compte de l'importance réelle du nombre de colis. Aussi notre gare est-elle, pendant toute la belle saison, le centre où converge toute l'animation de la Vallée et même des environs, car, de même que Le Thor est la gare du chasselas doré et sucré, de même Beauchastel est la gare de la pêche grosse et parfumée.

Tonnage. — Quelques chiffres démontreront l'importance du tonnage de primeurs expédiées annuellement par Beauchastel et sa progression rapide.

A noter qu'il n'existe pas de marché et que chaque propriétaire expédie lui-même ses produits soit directement, soit par l'intermédiaire de groupements.

1926	1 472 t	1931	2 986 t
1927	1 585 t	1932	3 594 t
1928	852 t	1933	5 291 t
1929	1 579 t	1934	5 273 t
1930	726 t	1935	6 680 t

Pour les années 1934 et 1935, le tonnage se décompose comme suit :

1934	Cerises	239 t	Abricots	—
	Pêches	4 707 t	Haricots	155 t
	Poires	59 t	Pois	88 t
1935	Prunes	3 t	Châtaignes	22 t
	Cerises	515 t	Abricots	2 t
	Pêches	5 710 t	Haricots	184 t
	Poires	34 t	Pois	148 t
	Prunes	42 t	Châtaignes	45 t

Le pêcher a été, pour la Vallée de l'Eyrieux, une source de richesse et de prospérité que la crise économique n'a point fait tarir. Sa culture gagne les zones de relief. On la trouve au Cheylard (400 m d'altitude), à Saint-Martin-de-Valamas (500 m d'altitude). Elle s'étend sur les pays voisins.

Telles sont, en quelques lignes, les caractéristiques de cette vallée, à la fois riante et fertile, dont les fruits sont maintenant connus et appréciés dans toute la France.

A. MATHON,

Chef de gare à Beauchastel.



Sélection et emballage
des fruits à la ferme.

REVUE documentaire

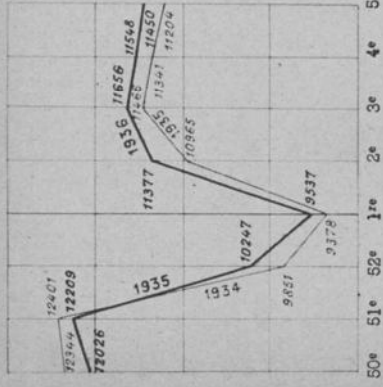


Fig. 1. — Moyenne journalière des wagons chargés.

TRAFIC DU RÉSEAU P.L.M.

Les figures 1 et 2 présentent, dans la forme habituelle, les variations de la moyenne journalière des wagons chargés du 8 décembre 1935 au 2 février 1936 et la moyenne journalière des parcours du matériel locomoteur durant chaque décade de décembre 1935 et janvier 1936.

On peut noter que pour la première fois, depuis le numéro de mars 1930, le niveau de la courbe des wagons chargés dépasse le niveau correspondant de l'année précédente.

PHYSIONOMIE DU NOUVEAU SERVICE DES TRAINS DE VOYAGEURS AU 15 MAI PROCHAIN

Nous donnons ici, comme chaque année à la même époque, quelques indications sur les principales améliorations qui seront apportées à la marche des trains au service du 15 mai prochain.

1° Accélération du train de wagons-lits Simplon-Orient-Express.

Le train de wagons-lits L-33 (Simplon-Orient-Express) sera retardé d'environ 2 h au départ de Paris P.L.M. (22 h 15 au lieu de 20 h 20) pour sa mise en correspondance avec le service quittant Londres à 14 h (au lieu du service de 11 h) et il arrivera néanmoins à la même heure qu'actuellement à Belgrade. On gagnera ainsi 3 h pour les relations entre Londres et l'Orient.

2° Relations avec l'Italie via Vallorbe-Domodossola.

Notons l'accélération du rapide 505, de 20 mn entre Paris et Lausanne, et l'accélération des rapides de jour 513 et 514, qui gagneront respectivement 55 et 30 mn entre Paris et Milan.

3° Relations avec la Suisse via Pontarlier.

Les rapides de jour de toutes classes circulant entre Paris et Berne (513/523 et 512/514) seront accélérés d'environ une heure dans chaque sens et prolongés jusqu'à Interlaken du 1^{er} juillet au 10 septembre.

4° Relations transversales.

Trains B.G., G.B., O.L., L.O. — Les grands trains transversaux B.C. et G.B. (Bordeaux-Genève), O.L. et L.O. (Ouest-Lyon) seront déplacés et accélérés, ce qui permettra d'obtenir les horaires ci-après :

O.L.	B.G.	G.B.	L.O.
22h10	19h52	Bordeaux - Saint-Jean	7h35
8h40	8h25	Nantes	9h05
9h40	8h55	Lyon-Perrache	19h40
	11h55	Genève	19h10
			16h10

Train A.L. (Atlantique-Lyon). — Ce train sera avancé d'une quarantaine de mn et acheminé directement sur Lyon-Brotteaux (arr. 18 h 19) où il correspondra avec le rapide 1041 « Clermont-Genève ». *Nouvelle relation de jour Bordeaux-Genève et vice versa.* — La création, par le P.O., d'un service de trains automobiles rapides de chaque sens entre Bordeaux et Clermont-Ferrand via Ussel permettra une nouvelle relation entre Bordeaux et Genève, empruntant sur notre Réseau les rapides 1040/1041 et 1042/1043 dans l'horaire suivant :

7h35	Bordeaux-Saint-Jean	23h20
14h10	Clermont-Ferrand	18h30
14h20		18h20
17h58	Lyon-Perrache	12h35
18h15		12h22
21h20	Genève	9h08

5° Nouvelle relation rapide entre Lyon et Paris.

Une relation rapide Lyon-Paris et retour sera assurée au moyen d'automotrices Renault doubles (1^{re} et 2^e cl.) dans l'horaire ci-après :

7h15	Lyon-Perrache	23h45
12h15	Paris	18h45

6° Desserte de la Côte d'Azur.

Trains rapides 13 et 14. — Ces trains, actuellement limités au parcours Paris-Lyon et vice versa, seront prolongés jusqu'à Nice et recevront des voitures de 3^e classe.

Le train 13 desservira Marseille à 4 h 50/5 h 15 et arrivera à Nice à 8 h 55. Le train 14 partira de Nice à 19 h 50 et de Marseille à 0 h 30. Par suite, les express 103 et 108 ne circuleront plus qu'entre Marseille et Vintimille.

Avance de l'express 115 Lyon-Vintimille. — Par suite de l'avance du train express transversal O.L., le train 115 pourra partir de Lyon-Perrache à 9 h 50, après avoir reçu la correspondance des express 662 de Genève et B.C. de Bordeaux. Il arrivera à Marseille à 14 h 42 et à Nice à 18 h 40.

7° Relations avec la Savoie.

Dédoublement des rapides de jour 609 et 610. — Ces trains rapides de toutes classes ont obtenu, l'an dernier, un tel succès que leur dédoublement est devenu

nécessaire pendant les mois de juillet, d'août et de septembre. Les deux nouveaux trains (611 et 612), seront affectés aux relations entre Paris, Genève et Evian-les-Bains.

8° Desserte de la ligne des Cévennes.

Afin d'améliorer les relations entre le Midi de la France, la région des Cévennes, Vichy et Paris, l'express 1418 (Nîmes-Paris), sera avancé de 30 mn au départ de Nîmes (14 h 30) sous le n° 1416, où il recevra de bonnes correspondances de Toulouse, Perpignan et Marseille et il arrivera à Paris à 5 h 25 (au lieu de 6 h 15). L'express 1418 sera limité au parcours Langeac-Paris, sur lequel il conservera son horaire actuel.

9° Relations avec le Languedoc.

Établissement d'une relation rapide de jour entre Bordeaux-Nice et l'Italie. — Le rapide de jour de toutes classes « Bordeaux-Marseille » sera prolongé jusqu'à Vintimille, où il arrivera à 23 h. Il comportera des voitures directes pour Gênes et Milan.

Amorce à Vintimille de l'express de jour Marseille-Bordeaux. — L'express de jour Marseille-Bordeaux, créé le 15 mai dernier, a connu rapidement la faveur de la clientèle. Il sera amorcé à Vintimille, circulera de Vintimille à Marseille dans l'horaire du train direct 102 (supprimé sur ce parcours) et comportera des voitures directes « Milan-Bordeaux ».

10° Trains automoteurs.

Enfin, outre la nouvelle relation rapide Lyon-Paris et retour (5^e ci-dessus), un certain nombre de nouveaux trains automoteurs vont être créés, parmi lesquels on peut citer :

— Deux nouvelles navettes rapides entre Marseille et Nice (dont l'une sera, pendant la période d'application de l'heure d'été en France, en provenance de Vintimille).

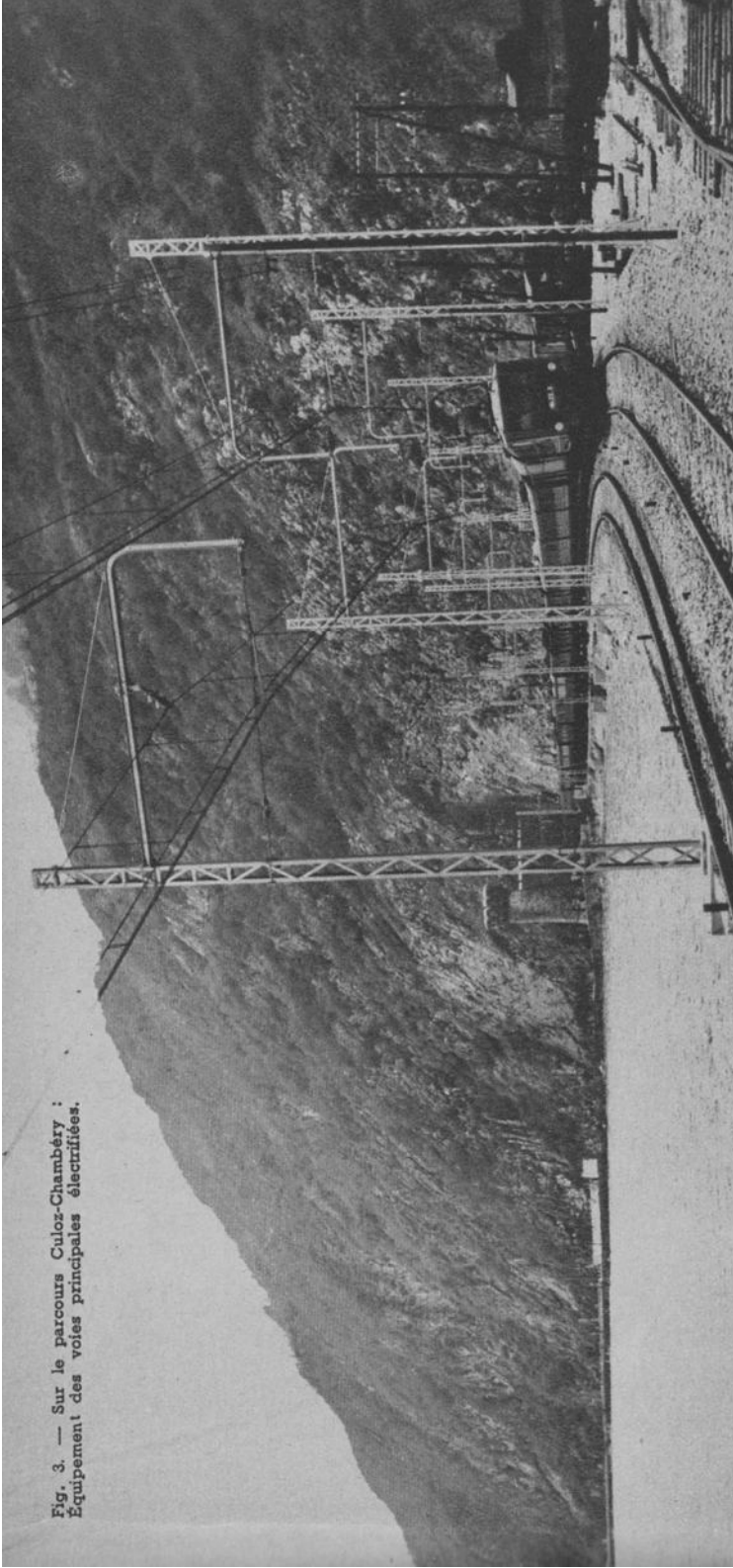
— Un rapide de chaque sens entre Vichy et Tours, permettant, grâce à des correspondances menagées à Saint-Germain-des-Fosses et à Saint-Pierre-des-Corps, d'établir ainsi une nouvelle relation de jour entre Lyon et Le Croisic.

— Deux navettes rapides entre Lyon, Bourg, Saint-Claude et Morez, permettant de bonnes relations commerciales et touristiques entre Lyon, la Bresse et le Jura.

— Deux navettes rapides entre Lyon et Besançon, via Bourg, Lons-le-Saunier.

— Deux navettes rapides entre Avignon et Marseille, l'une d'elles remplaçant les express 145 et 146.

Fig. 3. — Sur le parcours Culoz-Chambéry :
Équipement des voies principales électrifiées.



Enfin, les trains automoteurs actuels circulant entre Clermont-Ferrand et Lyon seront déplacés et emprunteront à l'aller l'itinéraire « Tarare », au retour l'itinéraire « Saint-Étienne » dans l'horaire suivant :

7h00	Clermont-Ferrand	19h45
7h41	»	19h03
7h43	Vichy	19h02
»	»	18h55
10h17	Saint-Etienne-Châteaureux	19h53
	Lyon-Perrache	19h55

LA LIGNE DE CULOZ A MODANE EST MAINTENANT COMPLÈTEMENT ÉLECTRIFIÉE

L'électrification du tronçon Culoz-Chambéry, complétant les travaux effectués de 1925 à 1929 entre Chambéry et Modane, a été, comme on sait, entreprise en exécution du Plan des grands travaux contre le chômage.

L'équipement de ce dernier tronçon, long de 36 km, vient d'être achevé en moins d'une année et, le 1^{er} février dernier, les trains remorqués par les locomotives électriques ont pu circuler sur

l'ensemble de la ligne de Culoz à Modane (135 km) (1).

Production et transport de l'énergie. — Pour le tronçon déjà en service, l'énergie électrique était fournie, à partir d'Ugine, par la Société d'Electrochimie, d'Electrometallurgie et des Acieries Electriques d'Ugine, qui possède, dans la région, de nombreuses usines hydro-électriques interconnectées entre elles.

Pour le tronçon nouveau Chambéry-Culoz, l'énergie provient, pour partie, de la Société précitée et, pour le complément, de la Société Générale de Force et Lumière dont un réseau important (ligne de transport de Bellegarde à Lyon) passe à proximité de la sous-station de Culoz.

Équipement des voies. — Sur la section Chambéry-Modane, on sait que l'équipement de chacune des voies principales est constitué par un rail spécial de prise de courant, ou 3^e rail. Sur le nouveau tronçon cet équipement est constitué par une ligne aérienne de prise de courant à suspension caténaire, laquelle comporte essentielle-

(1) Rappelons que cette ligne, à profil très varié, comporte notamment des rampes continues de 30 mm et qu'elle achève un important trafic. Ces caractéristiques la désignent particulièrement pour un essai en grand de traction électrique.

ment un câble porteur principal, qui soutient, par l'intermédiaire de tirants verticaux, appelés « pendules », un porteur auxiliaire et deux fils conducteurs, appelés « fils de travail », sur lesquels viennent frotter les appareils de prise de courant des locomotives (pantographe).

Le câble porteur principal est en bronze de 116 mm² de section ; il est suspendu par des chaînes d'isolateurs « Hewlett » à des supports métalliques de distances variables avec le rayon de courbure de la voie, ces distances variant de 63 m dans les alignements droits à 27 m pour les courbes de rayon minimum (fig. 3).

Le porteur auxiliaire est formé d'un fil rond en cuivre de 104 mm² de section.

Les fils de travail sont en cuivre dur, rainurés, de 107 mm² de section. Leur hauteur au-dessus du plan des rails est normalement de 6 m ; elle s'abaisse exceptionnellement à 4,60 m sous les ouvrages d'art et dans les tunnels.

Les lignes aériennes des deux voies sont indépendantes l'une de l'autre et supportées chacune par une file de pylônes.

Toutefois, des dispositions spéciales ont été adoptées dans deux zones marquées situées l'une aux abords du Rhône près de Culoz, l'autre aux abords de



Fig. 4. — Train de bétonnage des massifs de fondation.



Fig. 5. — Train de levage des supports.

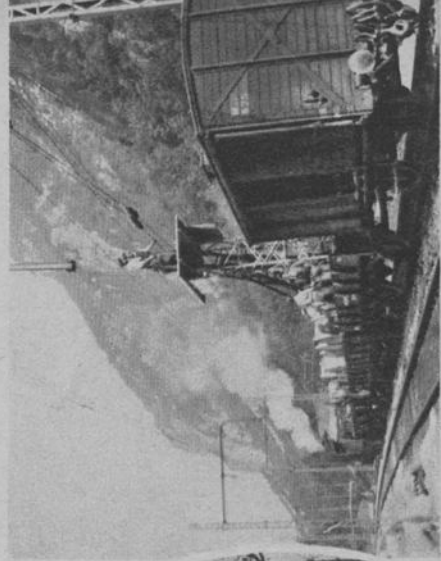


Fig. 6. — Train de tirage des lignes.

Chambéry. Dans ces zones, par suite du tassement de la plate-forme, des relevages périodiques doivent être entrepris chaque année pour maintenir la cote du rail et assurer le dressage de la voie en plan et en profil ; il a fallu prévoir également et rendre possible le relevage des lignes aériennes ; à cet effet, les supports de ces lignes sont des portiques enjambant les deux voies, à grand empattement et réglables en hauteur sur leurs massifs de fondation.

Le retour du courant aux sous-stations se fait par les rails de la voie qui, reliés au pôle négatif des machines des sous-stations, ferment le circuit.

Pour éviter les déperditions de courant, chaque joint de voie est muni, en plus de l'éclissage ordinaire, d'un câble en cuivre, dit « connecteur », fixé aux rails à l'aide de cosses appropriées.

Pour l'ensemble des 36 km nouvellement électrifiés, les installations ont nécessité :

- 1 950 pylônes métalliques avec leurs accessoires, d'un poids total de 1 700 t ;
- 410 km de fils et câbles divers, d'un poids total de 420 t ;
- 15 000 éléments d'isolateurs de divers types ;
- 270 000 petites pièces diverses ;
- 9 300 m³ de béton.

La mise en œuvre de ces matériaux, commencée à la fin janvier 1935, s'est achevée, comme prévu, le 30 novembre 1935. Elle a procuré plus de 30 000 journées de travail à des ouvriers français. Pour réaliser cette installation dans un délai aussi court, ajoutons que nous disposons de trois trains de travaux, équipés avec des engins mécaniques ; l'un pour le bétonnage des massifs de fondation (fig. 4), l'autre pour le levage des supports (fig. 5) et le dernier pour le tirage des lignes (fig. 6).

M. ROFFET,
Ingénieur du 7^e Arrt de la Voie.

MM. Roure et Larépe.



Fig. 8. — Belles conduites de trains.

Fig. 7. — Au fond : Le pont-route remplaçant le passage à niveau qu'on aperçoit au premier plan.

ENCORE UNE SUPPRESSION DE PASSAGE À NIVEAU ENTRE CHALON-SUR-SAÔNE ET MACON

Nous avons pu voir, dans le numéro de novembre 1935, que la route nationale n° 6 de Paris à Chambéry traversait la grande ligne, entre Chalon-sur-Saône et Mâcon, à trois passages à niveau et que l'un d'eux avait été supprimé (P.N. 242, au km 395,158).

Un autre de ces passages (P.N. 270, au km 431,380) vient d'être fermé à son tour et remplacé, comme le premier, par un pont-route avec tablier à poutrelles enrobées, large de 12 m entre garde-corps, avec rampe d'accès de 13 m de largeur présentant des courbes de 100 m de rayon minimum et des déclivités ne dépassant pas 3,43 cm par mètre (fig. 7). Le biais de l'ouvrage est de 29° ce qui, pour une ouverture droite de 8,30 m, donne une ouverture biaisée de 13,624 m. Les poutrelles constituant le tablier, hautes de 0,800 m, ont un poids total de 67 t.

Les dispositions générales sont les mêmes que celles de l'ouvrage précédemment décrit.

La déviation de la route commence à 560 m en deçà de l'ancien passage à niveau, côté Paris, et elle se termine 60 m au delà. Signalons enfin que le dernier de ces trois passages à niveau — le P.N. 256, au km 417,505 — doit disparaître également ; le pont-route destiné à le remplacer est en construction.

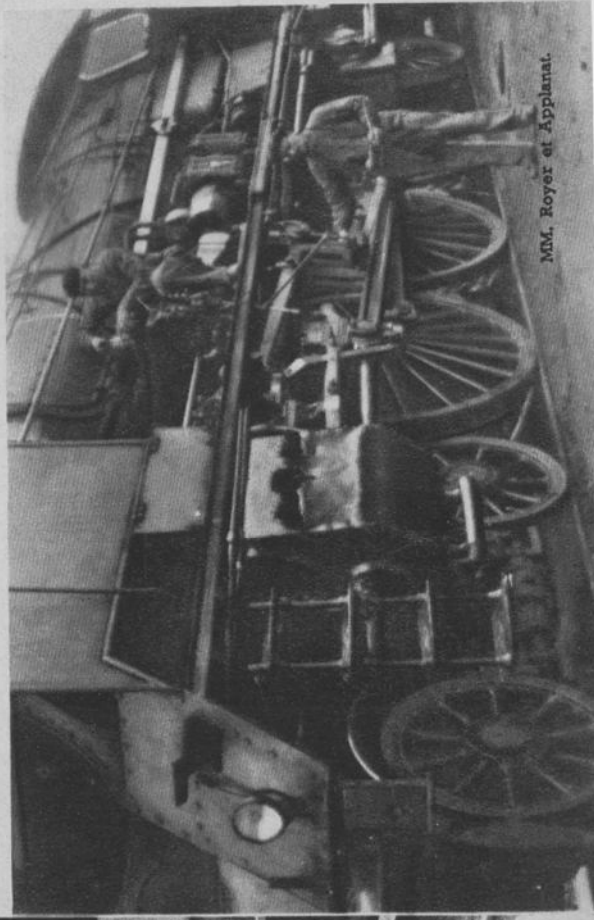
Une fois ce dernier ouvrage mis en service, c'est-à-dire avant l'été prochain, la circulation sur la route nationale n° 6 sera, entre Chalon et Mâcon, soit sur une soixantaine de kilomètres, complètement libérée des sujétions jusqu'alors imposées par les passages à niveau.

BELLES CONDUITES DE TRAINS

En voyant son train « faire l'heure » au terminus, le voyageur qui gagne allégrement la sortie songe-t-il aux efforts parfois dépensés par le personnel de conduite, pour rattraper des retards assez importants ?

Ce sont pourtant de réelles performances qu'il s'agit de réaliser pour arriver, dans certains cas, à regagner toutes les minutes perdues. Qu'on en juge par ce qui suit :

Le train 12 du 20 novembre 1935, remorqué par la machine 231-G-275 (fig. 8) et composé de 8 véhicules (369 t), était parti de Lyon à 13 h 25, avec un retard de 25 mn ; il est arrivé à Dijon à 15 h 22, avec un retard de 9 mn seulement, malgré une perte de temps supplémentaire de 6 mn en cours de route, pour observer des ralentissements sur des chantiers de la voie. 22 mn ont donc été regagnées sur le parcours de 196,600 km, qui sépare Lyon de Dijon ; le trajet a été effectué en 1 h 57, soit à la vitesse commerciale de 101 km/h et, pour cela, la vitesse de 120 km/h, maximum autorisé, a dû être



MM. Royer et Applanat.

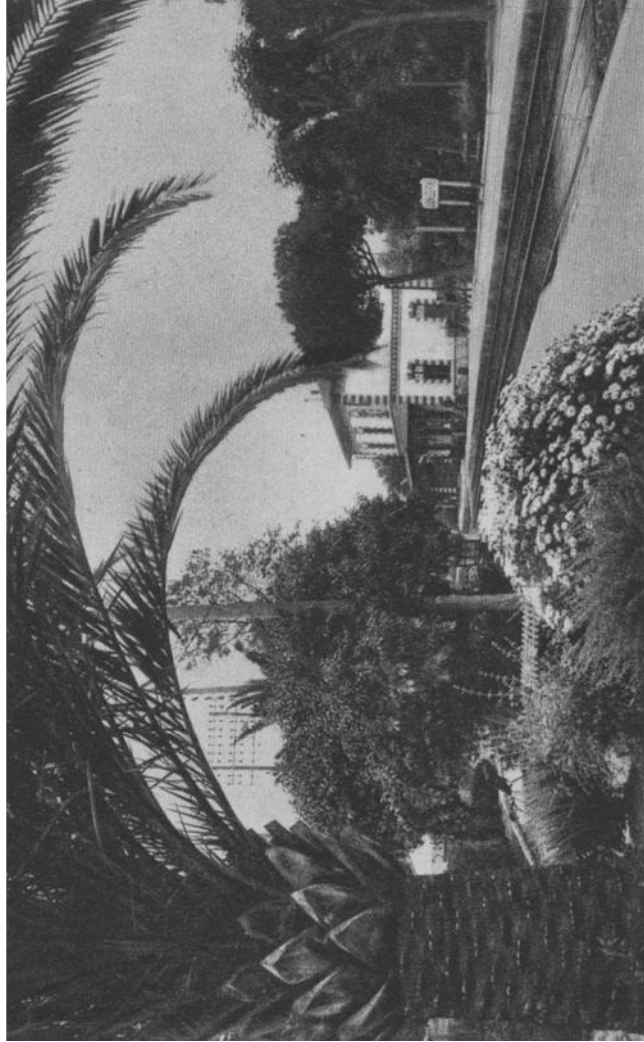


Fig. 9. — La gare de Juan-les-Pins, 1^{er} prix du concours des gares fleuries.

maintenue presque rigoureusement sur toutes les parties du parcours où le mécanicien n'a pas eu d'arrêts ou de ralentissements à effectuer.

Un tel résultat fait honneur au dépôt de Lyon-Mouche, auquel appartenaient ceux qui ont conduit le train : MM. Royer, mécanicien, et Applanat, chauffeur, à la bonne habileté professionnelle desquels on doit rendre hommage.

Une autre équipe du dépôt de Lyon-Mouche (mécanicien Roure et chauffeur Larépe) (fig. 8) nous fournit également un exemple de belle conduite de train : celle du rapide 30^{bis}, entre Lyon et Dijon, le 13 décembre dernier.

Parti de Lyon à 2 h 15, soit avec un retard de 40 mn, ce train est arrivé à l'heure à Dijon. Le trajet a été effectué en 2 h 06, arrêts intermédiaires compris, au lieu de 2 h 46, soit à la vitesse commerciale de 98 km/h. Là aussi, la vitesse de 120 km/h, maximum autorisé, a été maintenue sur une bonne partie du parcours.

Le Bulletin P. L. M. est heureux de pouvoir enregistrer de tels exemples et il en citera d'autres à l'occasion. Il n'est que juste de signaler au lecteur les réels mérites du personnel de route, esclave de l'heure, qui contribue si puissamment à maintenir la régularité de la circulation.

LES GARES FLEURIES

Le Bulletin se doit aussi de féliciter les établissements P.L.M. qui ont obtenu pour 1935 des récompenses au « Concours des gares fleuries », organisé, comme on sait, par le Touring-Club de France.

La compétition de 1935 mettait en présence les gares des départements suivants : Alpes-Maritimes, Basses-Alpes, Gard, Jura, Puy-de-Dôme, Territoire de Belfort et Var. Personne ne sera surpris d'apprendre que les premières récompenses ont été enlevées par nos gares de la Côte d'Azur, si merveilleusement favorisées, il est vrai, par la nature : Juan-les-Pins (fig. 9) s'est adjugé le 1^{er} prix de 1 000 f, les gares d'Eze, Cap-d'Ail et Beaulieu-sur-Mer (fig. 10, 11 et 12) se sont classées secondes ex æquo et ont reçu chacune 500 f.

Onze gares, parmi lesquelles figurent encore cinq établissements de la Côte d'Azur, ont été récompensées par un 3^e prix. Ajoutons que les départements autres que les Alpes-Maritimes sont honorablement représentés parmi les quelque vingt gares qui ont reçu des 1^{res} et 2^{es} mentions.

Quels que soient d'ailleurs les classements attribués, tous les agents participant à ce concours si utile ont fait en 1935 un nouvel et fructueux effort dont ils ne sauraient être trop remerciés ici.

Que leurs collègues des départements qui vont être appelés à concourir en 1936 (Ain, Cantal, Hautes-Alpes, Haute-Savoie, Saône-et-Loire, Savoie, Seine-et-Oise) prennent modèle sur eux. Plus que jamais, nous le savons tous, il importe aujourd'hui de soigner la réception de la clientèle qu'il faut accueillir dans un cadre propre, net et élégant, même si l'on ne dispose que de crédits limités. Chaque gare n'est-elle pas d'ailleurs à même de faire comme ces humbles ménagères qui, avec deux fois rien, arrivent à donner à leur intérieur un perpétuel air de fête ?

LA RÉPARATION DES TUBES A FUMÉE AUX ATELIERS D'ARLES

Les tubes à fumée occupent incontestablement une place importante parmi les organes qu'il convient d'entretenir et de surveiller avec le plus de soin sur les locomotives.

Est-il besoin de rappeler que, sur celles-ci, les gaz de combustion formés dans le foyer traversent le corps cylindrique de la chaudière par des tubes à fumée de plusieurs mètres de longueur, avant de s'échapper par la boîte à fumée et la cheminée (1) ? Certains de ces tubes posés, à l'intérieur, des ailettes pour faciliter la transmission de la chaleur ; d'autres sont de plus grand diamètre, pour loger les petits tubes traversés par la vapeur ou éléments surchauffeurs ; une

(1) Au contraire, dans les chaudières dites à tubes d'eau (cas de notre prototype 241-B à très haute pression, décrit dans le Bulletin P.L.M. de mars 1932), les gaz s'échappent en enveloppant un faisceau de tubes pleins d'eau.

chaudière de Mountain comporte ainsi 145 tubes ordinaires et 40 « gros » tubes de 6 m de longueur (fig. 13).

En service, ces tubes sont susceptibles de se corroder et se percer sous la double action des gaz chauds qui les traversent à l'intérieur et de l'eau toujours chargée d'impuretés qui les baigne. Lorsque cet incident se produit en cours de route, la pression de vapeur baisse, le mécanicien doit « jeter le feu », c'est la néfaste « détresse » avec tous les retards et les difficultés de circulation qu'elle entraîne.

Aussi le personnel des dépôts s'attache-t-il à surveiller très attentivement l'état des tubes qu'il remplace d'ailleurs d'office au bout d'un certain parcours kilométrique.

Tous les tubes des locomotives cantonnées dans le Midi, au sud de Grenoble, Avignon et Alès sont réparés aux ateliers d'Arles qui reçoivent ainsi près de 60 000 tubes par an, soit 200 par jour.



Fig. 10. — Eze.



Fig. 11. — Cap-d'Ail.



Fig. 12. — Beaulieu-sur-Mer.

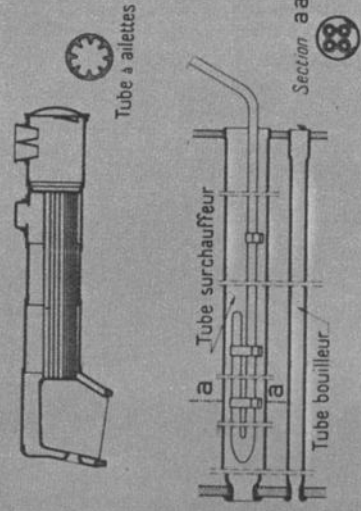


Fig. 13. — Ci-dessus : Schéma des tubes à fumée.

Fig. 14. — Ci-contre : Chaîne de la réparation des tubes à fumée.

Après un examen minutieux pour rechercher les avaries et éliminer les tubes en mauvais état, il faut boucher les trous en y rapportant du métal par soudure électrique, et remplacer les extrémités (déformées au moment du débouage) en soudant un morceau de tube neuf, ce qui constitue le « rabottage ».

Autrefois, ces opérations se faisaient dans un local ne possédant pas de moyens de manutention : chaque équipe prenait elle-même les tubes à réparer et les déposait ensuite sur le tas voisin ; il agents étaient nécessaires.

Voyons comment ce travail a pu être amélioré, par un perfectionnement de l'outillage et par la suppression de toute manipulation (fig. 14) :

A leur arrivée à l'atelier, les tubes sont maintenant groupés dans un vaste tambour à demi plein d'eau. En tournant sur lui-même, le trommel (A) secoue violemment les tubes qui se débarrassent de leur tartre extérieur et des dépôts de suie intérieurs.

Un pont roulant dépose les tubes devant un agent placé sur une estrade et chargé de les expertiser (B). Agissant sur un levier, cet agent fait basculer au-dessous de sa passerelle, les tubes à mettre au rebut, tandis que les tubes à réparer entrent dans la chaîne.

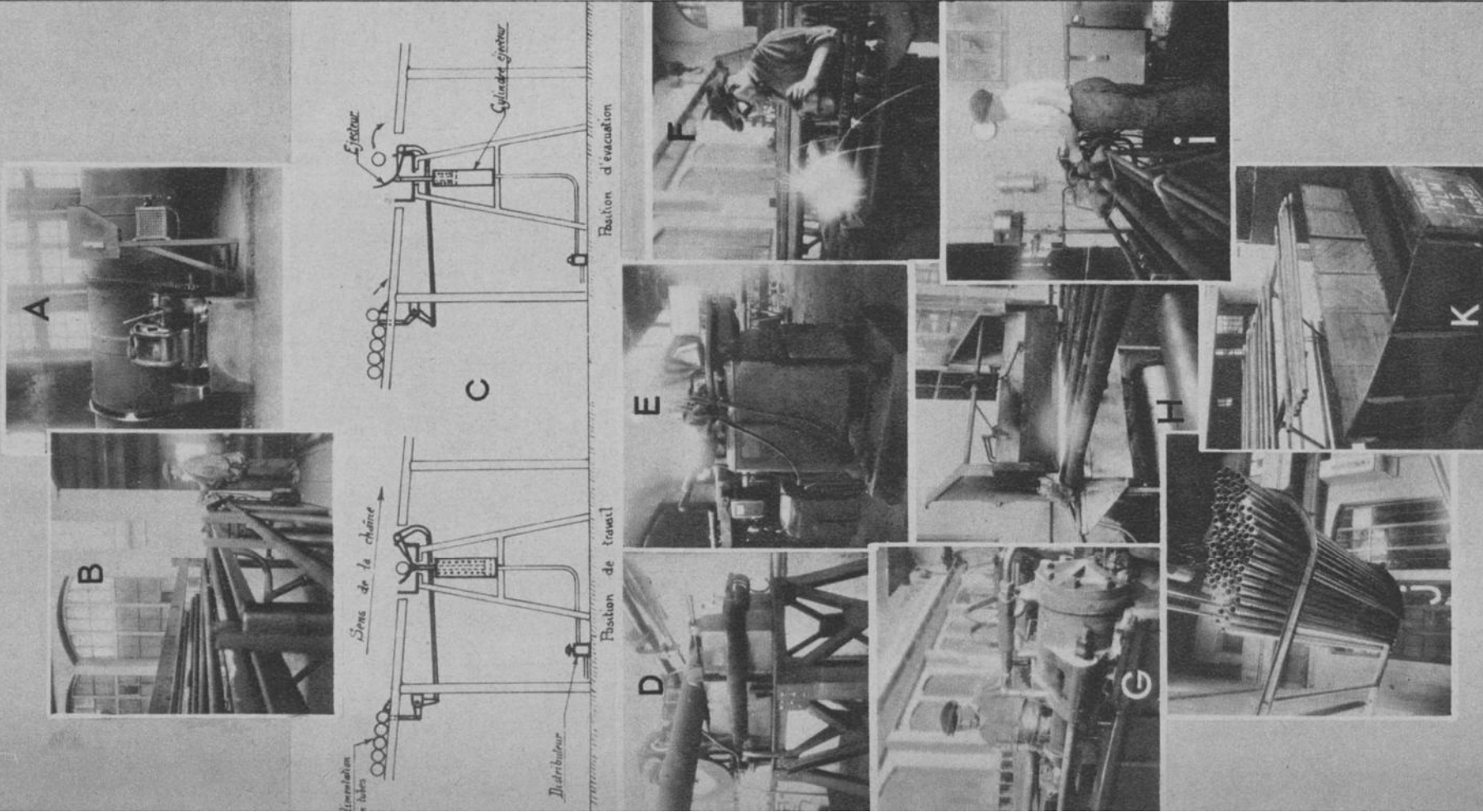
Les tubes roulent sur un plan incliné (C). A chaque poste de travail ils tombent dans une gouttière d'arrêt ; après réparation, un éjecteur à air comprimé, commandé au pied, les replace sur leur chemin de roulement.

Les extrémités mauvaises sont affrontées à l'aide d'un coupe-tube à molettes pour les petits tubes lisses (D), et d'une scie à ruban pour les gros tubes et les tubes à ailettes.

Après meulage de son extrémité, chaque tube est placé dans la machine de l'appareil à souder électriquement (E) ; en regard, on dispose le morceau de tube neuf. Les mâchoires se rapprochent, le courant fait jaillir une gerbe d'étincelles et porte les tubes au rouge blanc, et, en quelques secondes, la soudure est faite. Pour les gros tubes surchauffeurs, cette opération est effectuée au chalumeau oxyacétylénique.

Un soudeur bouche au chalumeau (F) les piqûres et corrosions pendant qu'avec le pied il fait tourner le tube sur des galets.

Une puissante presse hydraulique (G) rétreint les tubes à une extrémité et évase l'autre ; puis, le métal ayant été écroui par cette opération, chaque extrémité est recuite dans un four à huile (H).



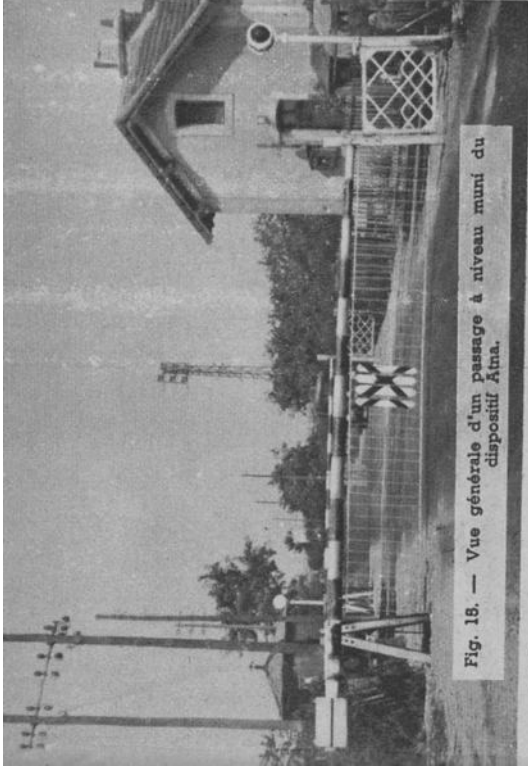


Fig. 15. — Vue générale d'un passage à niveau muni du dispositif Aina.

Enfin, les tubes sont essayés individuellement à la pression de 30 kg par cm² (1), après quoi il ne reste plus qu'à les passer au magasin de stockage, où ils seront repris pour être expédiés aux dépôts, par chargement mécanique (J. K).

En définitive, aucune installation bien coûteuse n'a été nécessaire ; de l'ordre et de la méthode ont présidé à la réorganisation de ce travail que 6 agents suffisent à assurer maintenant de façon satisfaisante.

UN NOUVEAU DISPOSITIF DE SIGNALISATION ROUTIÈRE DES PASSAGES A NIVEAU MUNIS DE BARRIÈRES OSCILLANTES

D'après les statistiques, plus de la moitié des accidents survenus au droit des passages à niveau résulte de collisions entre les véhicules et les barrières fermées des passages. La plus grande partie de ces collisions a lieu de nuit.

Ces accidents sont ordinairement de faible gravité ; ils causent de légères avaries à la voiture, mais ils entraînent presque toujours le remplacement de la barrière ; malgré toute la diligence mise par la Compagnie pour parvenir à ce remplacement, il s'écoule un certain délai pendant lequel la barrière est remplacée par un dispositif de fortune, ce qui n'est pas sans inconvénient, malgré le soin apporté pour assurer une bonne visibilité de cette barrière provisoire.

En vue de réduire, dans toute la mesure du possible, le nombre de ces accidents, on a recherché un dispositif efficace de signalisation nocturne des barrières oscillantes de passages à niveau.

Ce dispositif, à l'essai depuis décembre 1932 sur une douzaine de passages à niveau du Réseau P.L.M., est en cours de généralisation sur 40 autres passages.

Principe du dispositif. — Une lampe au néon est fixée au foyer d'un miroir parabolique ; cette lampe s'allume automatiquement dès que s'amorce le mouvement de fermeture des barrières ; cet allumage persiste pendant toute la fermeture et ne cesse qu'à la fin du mouvement d'ouverture.

La lampe ainsi allumée présente un feu rouge d'apparence fixe.

Des dispositions spéciales réduisent considérablement la quantité d'énergie nécessaire, qualité essentielle du procédé employé, lequel permet l'alimentation par piles, sans dépenses sensibles, ce qui rend l'application possible à tous les passages à niveau.

Réalisation pratique à un passage à niveau. — L'installation totale nécessaire pour un passage à niveau comprend : deux signaux, un pour chaque direction de la route ;

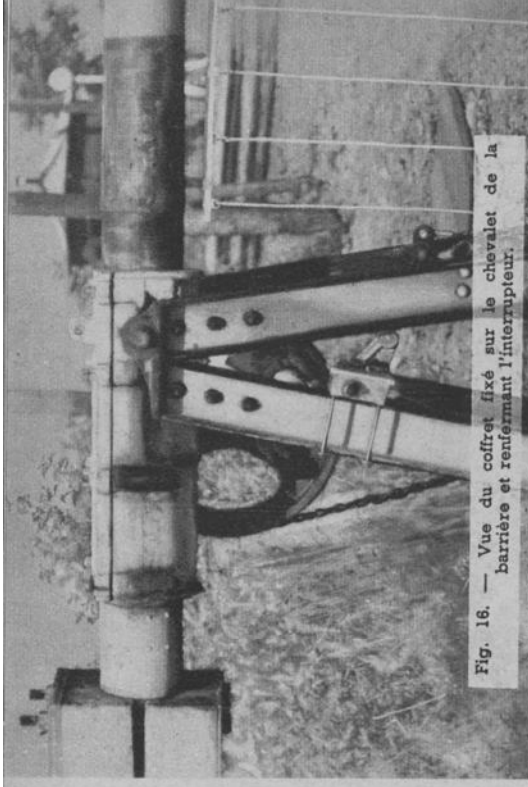


Fig. 16. — Vue du coffret fixé sur le chevalet de la barrière et renforçant l'interrupteur.

deux interrupteurs, un par barrière ; deux condensateurs et leurs résistances, une seule pile.

Le montage de l'installation est combiné d'une manière telle que l'avertissement est toujours assuré, des deux côtés du passage à niveau, par la fermeture d'une seule des barrières.

Les signaux sont fixés à l'extrémité de poteaux porte-lampes, de 2,50 m de hauteur environ, placés à droite de la route pour un usager abordant le passage à niveau ; ces signaux sont implantés à faible distance du passage (fig. 15).

Le dispositif lumineux (lampe et miroir parabolique) est mobile autour d'un axe horizontal dans une tête cubique en fonte d'aluminium. Ce cube peut lui-même tourner autour d'un axe vertical, ce qui permet, pour le dispositif lumineux, un réglage facile en direction et en hauteur.

En principe, l'appareil est pointé sur le milieu de la route, à une distance d'environ 250 m, mais la divergence du faisceau est telle que l'automobiliste est prévenu de beaucoup plus loin, quelle que soit sa position sur la route. Les distances de visibilité, qui sont pratiquement de l'ordre de 300 à 400 m, atteignent et dépassent souvent 500 m.

Les deux interrupteurs sont placés dans deux coffrets fixés respectivement sur le chevalet de chaque barrière et sont manœuvrés par des doigts extérieurs, solidaires de celles-ci (fig. 16).

Les contacts sont établis par l'intermédiaire de deux ressorts frottant sur un cylindre isolant pourvu de plots métalliques.

Toutefois, des interrupteurs d'un type différent vont être mis prochainement en service ; dans ces appareils, le contact est établi par du mercure qui, suivant la position de l'interrupteur placé sur la lisse de la barrière, établit ou non le contact entre les deux électrodes auxquelles sont reliés les conducteurs d'alimentation.

Des câbles armés souterrains relient l'appareillage extérieur (interrupteurs et lampes) aux parties les plus délicates du système, qui ont été abritées dans la pièce de service de la maison de garde ; ces parties : piles, condensateurs et résistances, sont toutes réunies dans un coffret complètement étanche.

Avec ces dispositions, la pile employée, qui est une pile sèche ordinaire de 135 volts, peut fournir facilement, pendant un an, l'énergie nécessaire aux lampes de signalisation du passage à niveau.

La dépense de consommation de courant est donc particulièrement faible.

Le résultat des essais en cours depuis

3 ans a été particulièrement encourageant, les statistiques ayant montré que, pour la région parisienne, par exemple, le nombre des accidents ayant entraîné bris de barrières, avait été réduit des trois quarts.

IL Y A CINQUANTE ANS...

Extrait des procès-verbaux des séances du Conseil d'Administration de notre Compagnie (année 1886) :

« Sur l'invitation du Président, le Directeur présente au Conseil un aperçu des négociations ouvertes par le Ministre des Travaux Publics avec les cinq Compagnies qui aboutissent à Paris, concernant un projet nouveau de chemin de fer métropolitain.

« Il rappelle que l'avant-dernier Ministre des Travaux Publics avait préparé un projet de chemin de fer souterrain et traité, pour sa construction, avec une société financière ; mais ce projet n'avait pas été discuté au Parlement lors de la chute du Cabinet, et le Ministre actuel propose un projet nouveau, emprunté en partie à celui qui a été élaboré par M. Haag, ingénieur des Ponts et Chaussées et qui comprend : 1°) une ligne à peu près circulaire, et en majeure partie à ciel ouvert, partant de la gare Saint-Lazare, passant à proximité des autres gares, sauf celle de Sceaux, longeant le Champ-de-Mars, désigné comme emplacement probable de l'Exposition de 1889, et venant clore le circuit en rejoignant la gare du Nord ; 2°) une ligne souterraine directe, de la gare de l'Est au Luxembourg ; 3°) enfin une ligne subsidiaire et annexe à la première, qui s'en détacherait au square Montholon pour la rejoindre à la gare de Lyon.

« L'exécution de l'ensemble du projet ci-dessus exigerait, d'après les estimations ministérielles, une dépense totale de 400 millions et, pour les portions à construire des à présent, 200 millions. Le Ministre a l'intention de confier l'exécution des travaux aux ingénieurs de l'Etat et la réalisation du capital à une société financière qui n'est point encore connue. Pour assurer à la société qui sera concessionnaire du chemin métropolitain une garantie de l'intérêt de son capital, le Ministre propose aux Compagnies, à la condition qu'elles raccorderaient à leurs frais leurs lignes respectives avec le tracé circulaire projeté, de leur assurer la faculté de prolonger la circulation de leurs trains sur le Métropolitain pour le service des messageries et des voyageurs. »

(Séance du 5 mars 1886.)



De Djibouti à Addis-Abéba

CONDUIRE le rail, de la mer à plus de 2 300 m d'altitude, à travers un pays d'accès difficile, voilà certes un programme d'envergure. Le chemin de fer n'a pas hésité à s'élancer jusqu'à ces hauteurs, traversant les déserts torrides, pour relier le port de Djibouti, capitale de la Somalie française, à Addis-Abéba, l'ancien camp militaire de Ménélék, maintenant une grande ville.

C'est en 1896, alors que Djibouti venait d'être désigné comme port officiel de l'Éthiopie, que germa l'idée de cette ligne, dont la réalisation commença dès l'année suivante.

Avec le concours financier de la France, la Compagnie Impériale des Chemins de fer éthiopiens construisit 311 km de voie, de Djibouti à Dire-Daoua (à 1 200 m d'altitude).

Les travaux en étaient là, en 1908, lorsque la concession de la ligne fut transférée à la Compagnie actuelle du « Chemin de fer franco-éthiopien ». L'œuvre commencée fut continuée et achevée, malgré les difficultés d'ordre géographique rencontrées pour atteindre le terminus, à 2 370 m. d'altitude et à 784 km du point de départ. L'inauguration de la gare d'Addis-Abéba, en 1929, marqua l'achèvement complet de la ligne.

Celle-ci est à voie unique, à écartement de 1 m, reposant entièrement sur des traverses métalliques — précaution coloniale contre les termites, grands mangeurs de bois. Le rayon minimum des courbes est de 100 m, les rampes maxima de 30 mm; des viaducs et un tunnel ont été nécessaires pour les traversées les plus difficiles.

Ce serait sortir singulièrement du cadre habituel du Bulletin P.L.M. que de présenter ici des réflexions sur la question éthiopienne. Nous pouvons cependant rappeler qu'il existe là-bas une ceinture dont tout cheminot français a le droit d'être fier : le chemin de fer franco-éthiopien de Djibouti à Addis-Abéba.

Des Français ont travaillé à la prospérité de cette entreprise. Des agents P.L.M., notamment, ont été détachés à l'exploitation de cette ligne. L'un d'eux, aujourd'hui de retour en France, M. H. Monin, Facteur-encroûstrand à la gare de Frasné, a écrit pour le Bulletin P.L.M. l'intéressante relation de voyage que nous publions ici, après quelques renseignements généraux sur l'histoire et l'exploitation du chemin de fer franco-éthiopien.

Près de 450 wagons, 48 voitures et 54 machines forment le parc de matériel de la ligne, dont le personnel est indigène dans la proportion de 75 %.

Notons enfin que, jusqu'à présent, ce chemin de fer n'a pas connu de déficit.

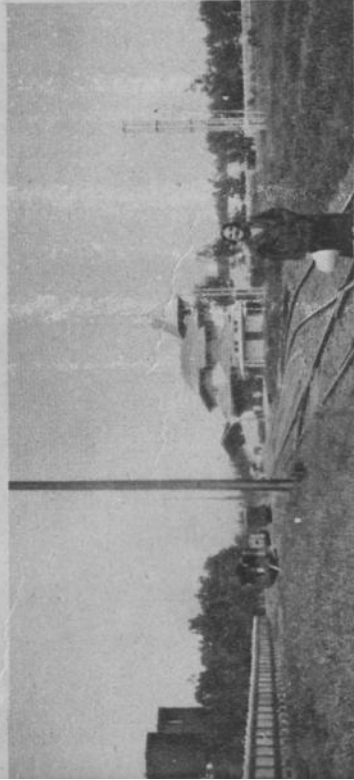
Mais, invitons plutôt le lecteur à parcourir avec nous cette ligne, en lui faisant part de nos impressions de voyage, notées à l'époque, encore récente, où celui-ci ne pouvait s'effectuer que de jour, en trois étapes quotidiennes successives.

1^o *Djibouti-Dire-Daoua* : 311 km.

Six heures trente, voici l'heure du départ. Lentement le train quitte la gare de Djibouti et c'est tout de suite la vue sur la mer et la plage

que longe le convoi. Son passage réveille les coolies endormis dans le sable. À droite disparaît peu à peu l'oasis d'Ambouli, abritant des cultures maraichères, et déjà voici que la ligne s'élève. Perché sur les poteaux télégraphiques, d'énormes vautours nous regardent passer. Par maints détours à travers des dômes de roccaille, nous continuons à monter pour atteindre Chébelé, première station à 19 km du départ. De là, Djibouti apparaît au loin comme une large tache blanche le long de la mer. À l'horizon, les îles Mascali et Mouchat se recommandent à leur phare. Nous roulons à travers un désert tantôt de sable, tantôt de pierres, d'une désolante aridité.

Après avoir franchi le pont de Holl-Holl, surplombant une dépression de 30 m, la voie longe le faite d'une vallée peuplée de singes et de gazelles. Courte halte à Das-Biou, point d'arrêt en plein désert, et voici Ali-Sabiet, dernière station française. Un fortin domine la gare où les gardes indigènes en tenue kaki, pieds nus, sont venus chercher le courrier et les provisions pour la garnison. Rien ne désigne la frontière que nous passons au km 92, et nous faisons connaissance, à Daouemlé, avec les premiers fonctionnaires abyssins. La petite gare est entourée de bâtiments couverts de tôle ondulée, abris de la douane. Visite des passeports. Il est 11 heures et il nous tarde d'être à Aïcha où nous attendent les tables du buffet grec. Enfin, arrêt de 45 minutes à Aïcha, après quoi le train repart et se lance en pleine fournaise; les ventilateurs



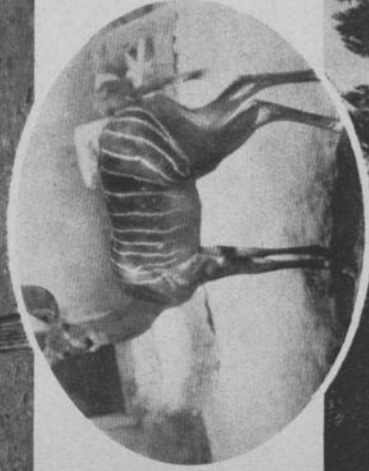
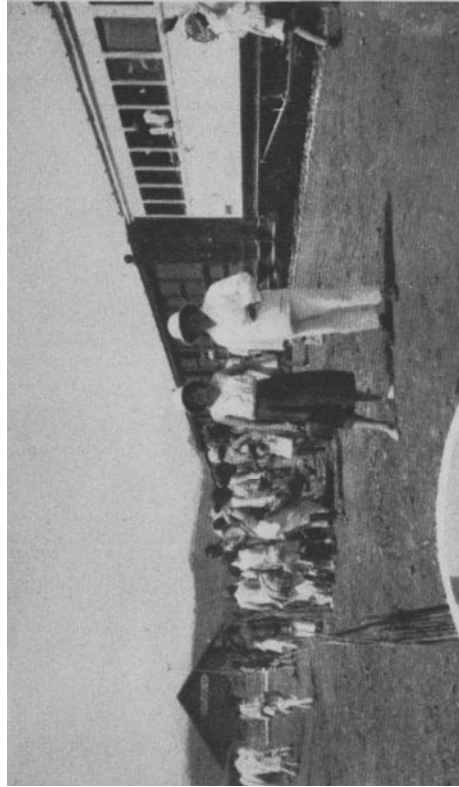
Ci-dessus : Entrée de la gare d'Addis-Abéba.



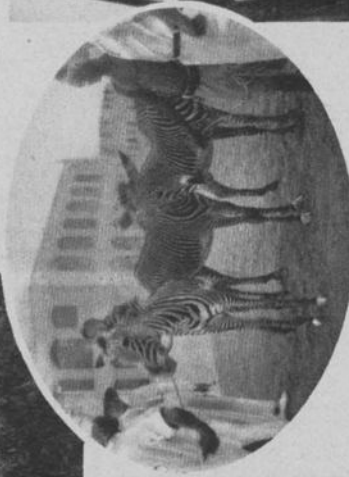
Ci-dessus : Place de la gare d'Addis-Abéba et le monument élevé à la mémoire de l'Empereur Ménélék.



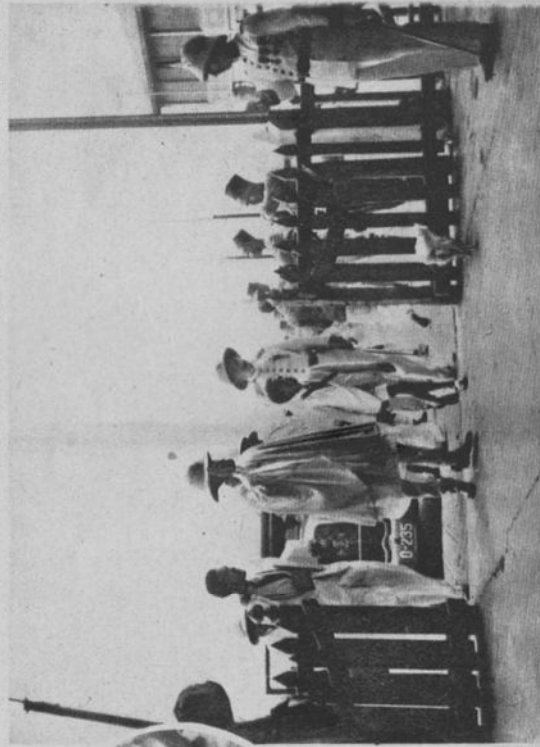
Ci-contre : Place de Djibouti.



De haut en bas :
 Une petite gare
 d'Abyssinie,
 Koudou apprivoisé, à
 Dire-Daoua.
 Paysage aux environs
 d'Addis-Abéba.
 Zèbres attendant leur
 embarquement pour
 l'Europe.



A droite, en gare de Djibouti : L'Empereur Haïlé-Sélassié, accompagné de son jeune fils et du Gouverneur de la Somalie Française.



Pont de Holl-Holl, en Somalie Française.

électriques, fixés au plafond des voitures, brassent de l'air chaud. Un vent de sable, extrêmement violent, soulève un nuage jaune qui finit par pénétrer dans les compartiments (il faudra se changer avant l'arrivée à Dire-Daoua). Nous pouvons admirer autour de nous des girations de colonnes de sable, véritables cheminées d'usines atteignant près de 100 m de hauteur !

Enfin tout s'apaise pour laisser place à des mirages... Maintenant on aborde la plaine de Lassara, couverte de hautes herbes sèches. Hyènes, chacals, gazelles fuient l'approche du train. Le paysage est semé de termitières. Des bergers, à moitié nus, appuyés sur leur lance, surveillent leurs troupeaux de chèvres et de moutons à tête noire.

Nous arrivons à Harraouah où, brusquement, succède à la sécheresse précédente, des buissons de verdure où se cachent des couples de perdrix et des digs-digs craintifs (1). Après avoir traversé une région pittoresque et boisée, voici Dire-Daoua, but de l'étape.

Sur le quai de la gare, grande animation : toute la colonie européenne s'est donné rendez-vous avant l'heure sacro-sainte de l'après-midi. Il est 17 heures, le soleil est déjà moins chaud ; bientôt il disparaîtra et l'Européen sera heureux de pouvoir quitter le casque.

La ville est française d'aspect ; de coquettes maisons apparaissent au milieu de la verdure et des fleurs. Nous sommes à 1 200 m d'altitude et, après la chaleur du voyage, quelle heureuse surprise de pouvoir trouver une fraîcheur reposante !

Dire-Daoua doit son développement aux installations du chemin de fer : magasin général d'approvisionnements, ateliers de réparation des machines et des wagons, direction des services de la Traction et de la Voie. C'est en outre le point d'aboutissement des caravanes amenant les produits du Harra.

2° Dire-Daoua-Aouache : 237 km.

Après une nuit de repos, le même train nous attend pour la seconde étape. Nous allons suivre le versant septentrional du Tchercher, le long duquel se termine le désert Dankali. Nous quittons Dire-Daoua à 7 h 30.

C'est bientôt l'arrivée à Ourso. De grands

(1) Genre d'antilopes de petite taille.

mimosas-parasols émergent de la forêt de cactus géants et d'aloès. Près de la station, des bananiers servent de clôture à une habitation. Des femmes offrent de petits citrons verts, des oignons, des bananes, du piment. Quel contraste avec les arrêts de la veille !

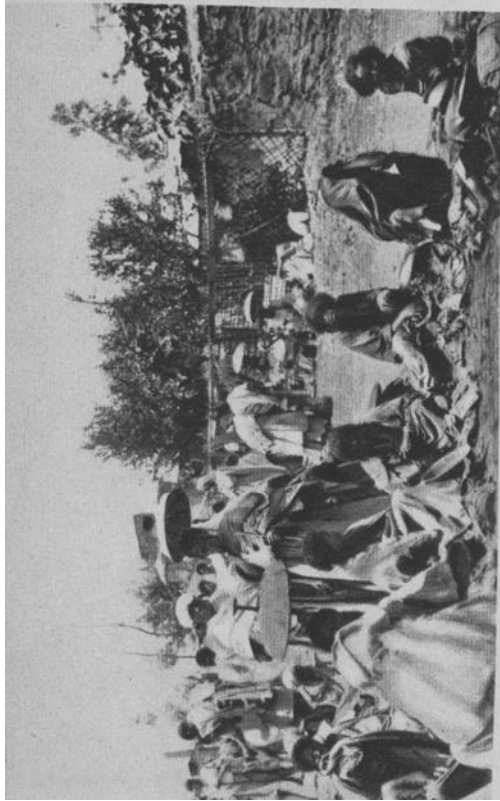
A Erzer, on peut admirer, aux abords de la gare, une magnifique plantation couvrant des dizaines d'hectares arrachés à la brousse ; un petit barrage édifié assez loin, en amont d'un cours d'eau descendant du versant nord du Tchercher, permet d'amener à la plantation, au moyen d'un canal à pente continue de 2 mm, l'eau claire et abondante nécessaire à l'irrigation.

Quel plaisir d'entendre le clapotis de l'eau le long des rigoles où sont alignés au cordeau, caféiers, bananiers, oranges, figuiers, grenadiers, dont les branchages sont peuplés d'oiseaux multicolores ! Des rosiers nains répandent le parfum pénétrant de leurs fleurs rouges aux pétales veloutés.

Mais trop vite, le train nous éloigne de cette riante région pour s'engager dans une brousse de plus en plus épaisse. Des troupes de singes cynocéphales s'éloignent en poussant des cris aigus. Des chameaux broient de leurs mâchoires l'extrémité des buissons épineux.

A Aidem, le repas est servi au buffet où l'on trouve une bonne table. Le train descendant nous croise. Puis c'est Mehesso, gare du centre producteur d'irna, situé de l'autre côté des monts. Des piles de sacs de céréales et de café attendent l'expédition sur Djibouti. Et voici que la ligne monte au col des Assabots, à 1 481 m. Soudain le ciel s'obscurcit : un nuage de sauterelles vient s'abattre autour de nous. Le train ralentit, s'arrête, recule, s'élançe à nouveau. Nous sommes en pleine rampe et 15 cm de petites sauterelles sont sur le rail. Il faut déblayer la voie de cette bouillie. Une odeur âcre nous prend à la gorge. Enfin, après un dernier élan, nous franchissons l'obstacle pour redescendre rapidement sur la vallée de l'Aouache, par Kohra et Arba.

Changement de décor : c'est maintenant la forêt tropicale. Grands arbres supportant des guirlandes de lianes, euphorbes-candélabres, mimosas géants. Le paysage est imposant. Les phacochères (genre de sangliers), les hyènes et les léopards foisonnent. Le long de la voie, quelques tombeaux d'Européens, premiers pion-



Un coin pittoresque du Marché d'Addis-Abéba.

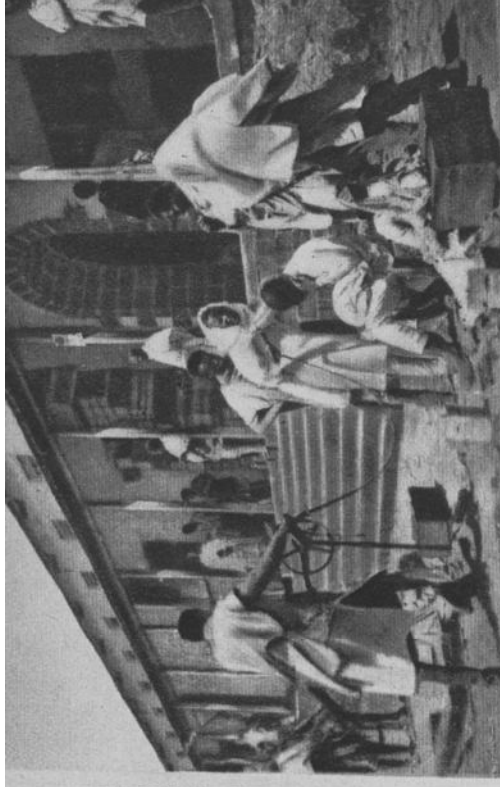
niers disparus au cours de la construction de la ligne, dans la traversée de cette zone sauvage. Après s'être alimenté en eau à Arba, le train semble maintenant se hâter pour atteindre avant la nuit Aouache, fin de l'étape.

Dans une courbe, il franchit brusquement la profonde faille où coule l'Aouache, au moyen d'un viaduc métallique de 150 m de portée, posé à 70 m au-dessus du fleuve. Les parois sont à pic. On a peine à croire que ces eaux vont se perdre là-bas, dans le nord, au milieu du désert Dankali, sans jamais aboutir à la mer.

La gare d'Aouache est construite au milieu d'un désert de roches. Le buffet-hôtel y attendent est entouré d'une luxuriante végétation. Voici de la vigne, des mandariniers, des fleurs. Il a fallu creuser le roc, amener de la bonne terre pour y entretenir toute cette floraison qui fait l'admiration du voyageur. Subitement, la nuit est venue. Seul le chant des grillons trouble le grand silence : chacun apprécie les joies d'un dîner servi par petites tables, sous une pergola fleurie.

3° Aouache-Addis-Abéba : 236 km.

L'hôtelier grec a fait réveiller tout le monde à 5 h 30, et, une heure après, le train attaque la dernière étape... Le paysage va encore se renouveler. Voici la steppe où courent de nombreux troupeaux de gazelles et d'antilopes. On aperçoit des oryx aux longues cornes acérées, des koudous, des léopards. On a l'impression de rouler à travers un immense parc zoologique. La ligne monte de plus en plus, car dans cette seule étape il faudra grimper de 900 m à 2 370 m pour atteindre Addis.



Salon de coiffure dans une rue de la capitale.

Après Méta'hara, nous abordons le massif volcanique du Fontalé, ruisselant de coulées aux lave refroidie ; un immense champ de scories aux formes monstrueuses est traversé en ligne droite.

Nous longeons le lac de Méta'hara aux eaux tranquilles, où rêvent les crocodiles. Des multitudes de flamants roses sont posés sur la rive. Au loin, une sombre ligne verte marque le cours de l'Aouache.

Nous abordons enfin les Hauts Plateaux et bientôt les premières cultures apparaissent.

Voici de petites agglomérations galilas, à Bor-chotta. Puis la station importante de Ouahankité. Cette fois les cultures couvrent de plus grandes étendues. Le pays devient plus peuplé, la voie est bordée de pistes sillonnées de petites caravanes de bourriquets. Nous traversons une forêt embaumée de jasmins. Des compagnies de pintades sauvages s'ébattent à notre passage. Elles constituent paraît-il le régali des léopards qui abondent en cette région.

De nombreux ponts sont jetés sur d'anciennes crevasses souvent très profondes. Voici Modjo : Buffet. L'animation grandit le long de la ligne, car nous sommes maintenant dans la « grande banlieue » d'Addis-Abéba.

Aux Addas, pendant l'arrêt du train, nous allons visiter à 100 m environ de la station un magnifique cratère de volcan, profond entonnoir où dort un lac. Les Gallas offrent de la canne à sucre aux voyageurs. Bientôt nous apercevons le massif d'Entoto (3 600 m) sur le versant ouest duquel s'étend la « Nouvelle Fleur », Addis-Abéba. Après de multiples détours au milieu de

cultures diverses qui rappellent l'Europe, nous montons avec lenteur vers la forêt d'eucalyptus nimbée d'une gaze bleuie, qui recouvre entièrement la ville.

De chaque côté de la voie s'étendent des champs de blé fleuris de coquelicots. De vertes prairies entourent les champs de trèfle et de colza. Des pistes très nombreuses convergent vers la belle forêt qui attire toutes ces formes blanches se déplaçant rapidement au trot des mules et des bourriquets.

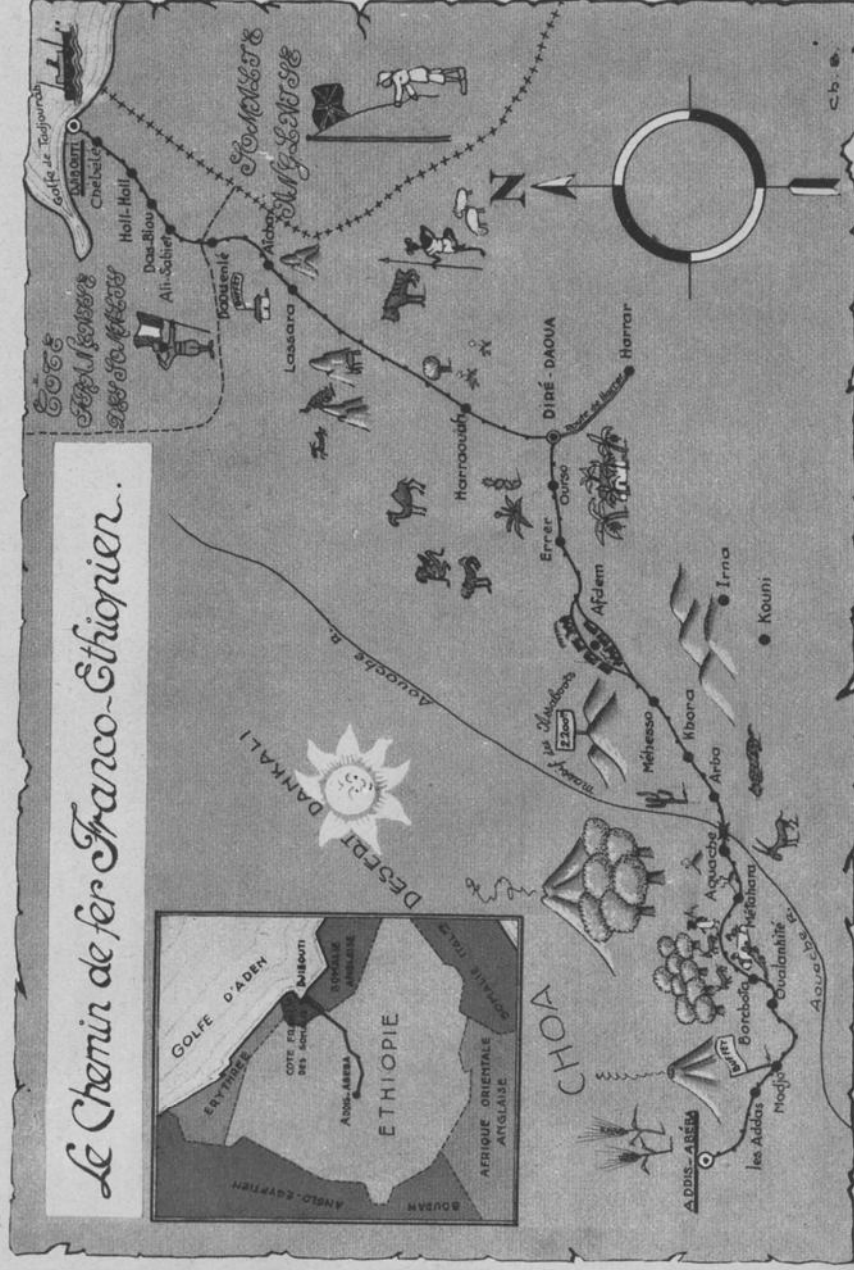
Voici les premiers eucalyptus ; les toucoules abyssins se multiplient, ce sont les faubourgs. Un long coup de sifflet et le train vient se ranger le long du quai de la plus belle gare de la ligne.

Il est 17 h 15. Quelle animation, quelle cohue sur ce large trottoir ! Au dehors, de superbes taxis de toutes marques sont rangés et attendent les Européens. La grande place est bordée de mimosas en fleurs, de massifs de géraniums, de canas et d'arums. Au centre, le monument offert par la Compagnie à la mémoire de l'Empereur Ménélik se dresse au milieu d'un parterre de fin gazon entouré de plates-bandes de violettes.

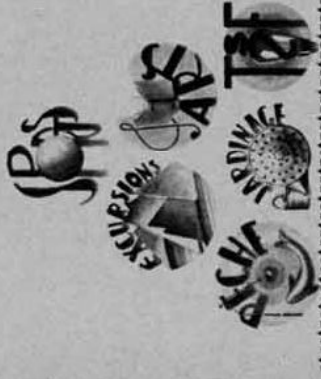
La température semble idéale en comparaison de celle de Djibouti. Une large avenue monte vers la ville et la foule de piétons qui s'y presse la fait ressembler à un gigantesque tapis roulant.

Bientôt le silence se fait autour de la gare, la nuit descend bien vite et les bruits des tambourins résonnent déjà quelque part, autour des feux éblouissants dont les lueurs nous aident à délimiter l'étendue de cette ville immense.

H. MONIN.



LOISIRS



L'Activité sportive sur le Réseau

ASSEMBLÉE GÉNÉRALE DE L'A.S.C.P.L.M.

Le 27 janvier s'est tenue à Paris, rue Traversière, la 7^e Assemblée générale de l'Amicale Sportive des Cheminots du P.L.M. 31 Sociétés y étaient représentées.

M. Ribard, inspecteur principal adjoint, attaché à la Direction, vint comme chaque année saluer les délégués et marqua l'intérêt avec lequel la Compagnie suit les efforts entrepris par les groupements affiliés à l'A.S.C.P.L.M., notamment auprès des Juniors. Il fut vivement remercié par le Président.

Puis, après avoir approuvé, à l'unanimité, les rapports moral et financier présentés, et renouvelé sa confiance au Comité pour 1936, l'Assemblée passa en revue l'activité de l'Amicale et discuta des questions sportives d'ordre général et de celles particulières aux groupements.

L'Assemblée mit fin à ses travaux sur une allocution du Président, engageant les Clubs à poursuivre inlassablement leurs efforts.

CHALLENGES INTERRÉSEAU

Association. — Le 2^e tour de cette compétition organisée par l'U.S.C.F., a eu lieu le 9 février sur le terrain de la Compagnie du Nord, au Bourget.

L'équipe représentative P.L.M., composée d'éléments de Marseille, Nîmes, Arles, Montpellier et Nîce, qui était opposée à celle d'Alsace-Lorraine, triompha, après une belle partie, par 3 à 0.

Cette victoire qualifie notre équipe pour la finale qui l'opposera prochainement à la redoutable formation du Métro.

Rugby. — L'équipe P.L.M., composée d'éléments de Paris, Oullins, Dijon et Marseille, qui rencontrait au 1^{er} tour l'équipe du P.O.-Midi, a dû s'incliner devant cette dernière par 23 à 3 (7 essais 1 but à 1 essai).

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

Football-association. — La finale, qui opposait les Cheminots de Miramas à ceux de Montpellier, s'est déroulée au stade de l'U.S.V.P.L.M. de Paris à Villeneuve-Saint-Georges. L'excellente équipe montpelliéraine, qui pratiqua un jeu très scientifique mais un peu lent, dut s'incliner devant la fougue de Miramas (7 buts à 0) qui devient, pour la 1^{re} fois, Champion du Réseau.

Rugby. — A la suite de la victoire de Bourg sur Marseille par 7 à 6, la finale opposera prochainement, à Dijon, l'équipe parisienne à celle de Bourg.

Basket-ball. — Au 1^{er} tour, Arles bat Miramas (47 à 35), Dijon bat Paris (32 à 30), Aix bat Nice (30 à 23).

Le 2^e tour mettra en présence les Clubs suivants : Dijon contre Arles (à Aix) ; Oullins contre Aix (à Arles).

L'ACTIVITÉ DANS LES CLUBS

PARIS. — Association. — Les matches aller du Championnat de 1^{re} Division de la Ligue de Paris sont terminés.

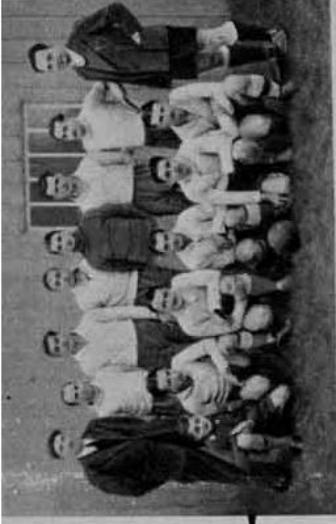
Voici, d'autre part, le classement des 4 équipes engagées : 1^{re} équipe : 3^e - Réserve : 4^e - 2^e équipe : 1^{re} - 3^e équipe : 4^e.

Les équipes Juniors et Minimes jouent tous les dimanches et continuent à s'imposer. L'équipe d'Anciens occupe toujours la 1^{re} place de la Coupe Trocard avec 82 buts marqués contre 8 reçus.

Basket-ball. — Les compétitions officielles de basket-ball sont presque terminées ; seule la Coupe de Paris reste à jouer.

L'équipe 1^{re} a terminé 5^e du Championnat de Paris (division d'honneur) et s'est fait éliminer du Championnat de France au 1^{er} tour de finale par Amfreville, champion de Normandie.

Equipe 1^{re} (U.S.V.P.L.M.)



Ces résultats sont loin d'être ceux qu'espéraient joueurs et dirigeants. Un meilleur entraînement et une efficacité plus grande de la ligne d'attaque auraient pu conduire cette équipe à des résultats plus satisfaisants.

Pour sa première saison, l'équipe Minimes a obtenu des résultats assez prometteurs. S'ils poursuivent un entraînement sérieux et assidu, nos jeunes joueurs pourront, l'an prochain, inquiéter les meilleures formations.

Rugby. — Au 4^e tour du Championnat de Paris, l'équipe 1^{re} a défait l'équipe des Cadets de Gascogne par 3 à 0. Le 5^e tour l'opposait à l'Association Sportive de la Bourse (club de promotion). Un 1^{er} match fut joué et la partie se termina sur le score de 3 à 3. Peu après, notre équipe 1^{re} dut s'incliner devant la même équipe qui marqua 3 essais contre 1 à l'U.S.V.P.L.M.

L'équipe 1^{re} ayant été le plus loin dans la compétition, est Champion de Paris de 3^e série et, à ce titre, disputera les championnats de France de cette série.

L'équipe Réserve poursuit la série de ses succès ; imbattue en championnat, elle se trouve qualifiée pour la Poule de 4 du Challenge Bergasoli, mis en compétition par la C.P.D.E.

MONTARGIS. — Association. — L'équipe 1^{re} remporte de nombreuses victoires sur différents Clubs de la région, savoir : U.S. Langlé (5 à 2), Cosne (8 à 1), U.S. Briare (5 à 3), U.S.P.L.M. de Paris (3 à 2), Melun (6 à 2), U.S. Gien (7 à 1), U.S. Montargis (2 à 1).

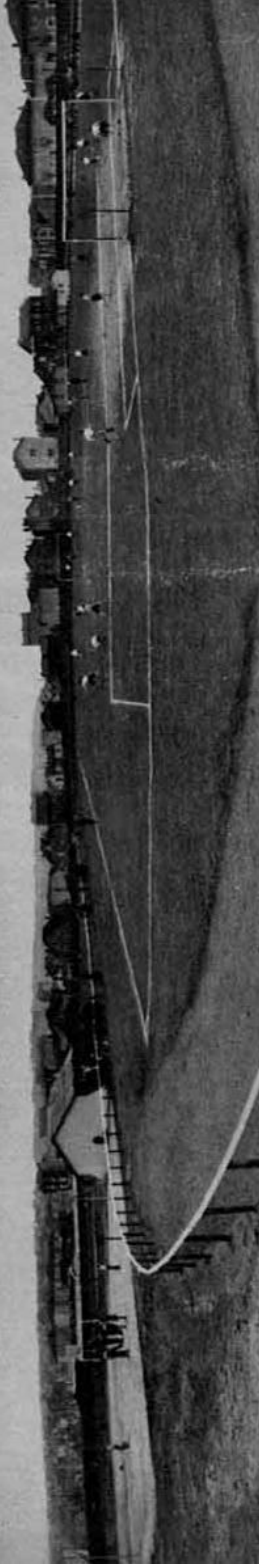
L'équipe Réserve se distingue également et les succès obtenus sont des plus encourageants.

DIJON. — Association. — Les 3 équipes des Cheminots Dijonnais se montrent très actives et font d'intéressants progrès.

Des victoires sont à noter : 5 à 2 contre le S.C. Lamarche ; 7 à 2 contre les Fils de France de Beaune. Matches nuls (4 à 4) contre l'U.S. Tavaux ; 3 à 3 contre l'Excelsior Sportif Lyonnois. — 2 défaites : 3 à 1 contre le Racing-Club Vichyssois (division d'honneur) ; 2 à 1 contre Beaune.

Rugby. — L'équipe nouvellement formée a dû s'incliner devant l'U.S. Beaunoise par 16 à 8 et par 25 à 0 devant le Racing-Club Franc-comtois. Notons cependant les victoires de 9 à 8 contre l'U.S. Grenlis et de 17 à 13 contre le Club Sportif Seurreois.

Basket. — D'intéressants succès ont été obtenus contre : Chalons, l'U.S. Tavaux, le Burgundin, la Jeune-d'Arc de Dijon. Dans le Challenge du Réseau, l'équipe dijonnaise triompha des Parisiens par 32 à 30.





Équipe 2* (U.S.V.P.L.M.)

L'équipe Féminine, pour son premier déplacement, succomba par 38 à 17 devant l'équipe 3* des Linettes.

BOURG. — *Rugby.* — Les Cheminots Bressans viennent de passer brillamment la demi-finale du Championnat du Lyonnais (4^e série) en triomphant par 12 à 6 de Saint-Savin. En matches amicaux, notons les victoires (34 à 5) contre l'U.S. Arbols et (11 à 9) contre F.C. Rumilly, et 2 défaites (9 à 0) contre le C.S. L'édonien et (6 à 3) contre Chalons.

MONTPELLIER. — *Association.* — Opposés dernièrement à l'équipe 1^{re} du Valence-Sports, une des formations les plus cotées de la région, les Cheminots Montpelliérains, privés de 2 de leurs meilleurs joueurs, succomberont après une partie des plus intéressantes par 2 à 0.

MIRAMAS. — *Association.* — Excellents débuts de saison si l'on en juge par les résultats obtenus, tant en championnat qu'en matches amicaux. Après un match nul contre le Saint-Martinois, notons les victoires ci-après : 3 à 2 contre Leverrier de Marseille ; 2 à 0 contre l'équipe 1^{re} Amateurs de l'O.M. ; 2 à 1 contre l'U.S. Hellénique de Marseille. Enfin, comme nous l'avons dit, succès complet dans le Challenge du Réseau.

Basket. — Après un début assez difficile, le Cinq de Miramas, qui joue cette année en division d'honneur du Littoral, a rencontré dernièrement son correspondant d'Aubagne qu'il battit par 45 à 12.

L'équipe Féminine, de son côté, remporta également à Aubagne une victoire de 40 à 15 contre l'équipe Féminine locale.

AIX-EN-PROVENCE. — *Basket.* — L'équipe P.L.M. Aixoise fait bonne impression sur la Côte d'Azur. En déplacement à Nice, l'équipe 1^{re} bat, en Coupe de Réseau, les Cheminots de Nice par 30 à 23 et l'équipe 2^e triomphante des Réserves de Nice par 24 à 19. L'équipe 3^e, incomplète, doit s'incliner devant le Masséna de Nice par 36 à 10.

ARLES. — *Association.* — En Championnat de Provence, l'équipe 1^{re} du S.C.P.L.M. bat l'U.S. Pertuis (6 à 3) et l'E.S. Berre (6 à 1). Quelques échecs en matches amicaux avec Montélimar, E.S. Fos-sur-Mer, Saint-Martin-de-Crau, A.S. Rognac.

Les Réserves battent le Stade Beaucairois (R) (5 à 1) et l'A.S. Saint-Raphael 1^{re} (1 à 0).

Les Juniors, en championnat de leur catégorie,



Équipe Juniors (U.S.V.P.L.M.)

battent ceux d'Istres (4 à 2), Marseille-Saint-Antoine (3 à 1) et remportent, en matches amicaux, de nombreuses et encourageantes victoires.

Basket. — Arles l'emporte sur Orange (58 à 18), S.S.P.L.M. de Miramas (47 à 35) ; une défaite de 28 à 27 contre l'A.S. Avignonnaise.

NIMES. — *Association.* — L'équipe 1^{re} a succombé, en championnat, par 3 à 1 contre le Saint-Laurentais. L'équipe Juniors a dû également s'incliner, à deux reprises, devant le F.C. Uzès.

Plus heureuse, l'équipe Minimes, nouvellement formée, a remporté les victoires ci-après : 2 à 0 sur le Cercle Nimols, 4 à 2 sur le S.C. Nîmes, 5 à 0 sur les Sports Associés. L'équipe Réserve, également très active, inscrit de beaux succès à son actif.

OULLINS. — *Rugby.* — L'équipe des Cheminots d'Oullins, qui se trouvait en tête du Championnat du Lyonnais (3^e série), vient de voir le titre de champion lui échapper par une défaite de 11 à 8 devant Firminy.

Basket. — Confirmant les succès du début de saison, le C.A.S.C.O.L. continue sa marche victorieuse.

Les équipes 1^{re}, 2^e et 3^e, qui disputent les championnats régionaux, sont en tête de leurs séries, les deux premières sans avoir connu la défaite. Quant à la Réserve et aux Vétérans, ils occupent aussi la 1^{re} place de leur poule en Coupe d'Encouragement.

En Championnat de France, l'équipe 1^{re} s'est qualifiée pour les 1/8^e de finale en éliminant successivement Rosanne, Autun et le S.M. Monaco. Au terrain des Cités, 2 équipes de Pupilles pratiquent tous les dimanches.

La section *Montagne*, toujours très active, effectue de nombreuses sorties à ski, parmi lesquelles on peut noter : Praz-sur-Arly, Plateau de Beurre, Mont-Revard.

SAINCAIZE. — *Association.* — L'équipe 1^{re}, engagée dans le Championnat de la Nièvre (2^e division), est actuellement en très bonne position. Lors de son dernier match à Cosne, elle eut l'avantage par 3 buts à 1.

MARSEILLE. — *Association.* — Le S.O.P.L.M. a battu La Seyne par 4 à 2, mais a dû s'incliner devant les Sports Athlétiques Provençaux par 2 à 1. Un match nul est à enregistrer contre La Crau (1 à 1).

Les deux équipes finalistes du Challenge du Réseau. À gauche : Montpellier ; à droite : Miramas, champion du Réseau.



Équipe Minimes (U.S.V.P.L.M.)

Rugby. — Le Quinze semble flechir depuis quelque temps. Après un match nul avec l'U.S. Police, il est successivement battu par Bédarrides (12 à 19) et La Seyne (3 à 0).

Natation. — Pour la Coupe de Noël, 1^{re} catégorie, le S.O.P.L.M. se classe 2^e du Challenge, derrière le Chevalier-Roze-Sports ; brillante performance qu'il convient de souligner.

Bien que les comptes rendus détaillés ne nous soient pas parvenus, l'activité sportive continue de régner dans les Clubs de Saint-Etienne, Langéac, Grenoble, Le Teil, Nice, Portes-les-Valence, Saint-Rumbert-d'Albon, Valence, Badain, Vénissieux, Saint-Germain-des-Fossés, Ambrérieu, Clermont-Ferrand, Tain, Givors, Liéusaint, Moulins, Terrenoire et Culoz.

E. CAMUS,

Président de l'A.S.C.P.L.M.

Ski en Haute-Savoie

...Dong ! dong ! Huit coups tombent lentement d'un clocher invisible. Où sommes-nous ? Peu à peu les pensées émergent : un village écharmant avec sa fontaine et sa vieille église, un mètre de neige, la classique messe de minuit, réveillon...

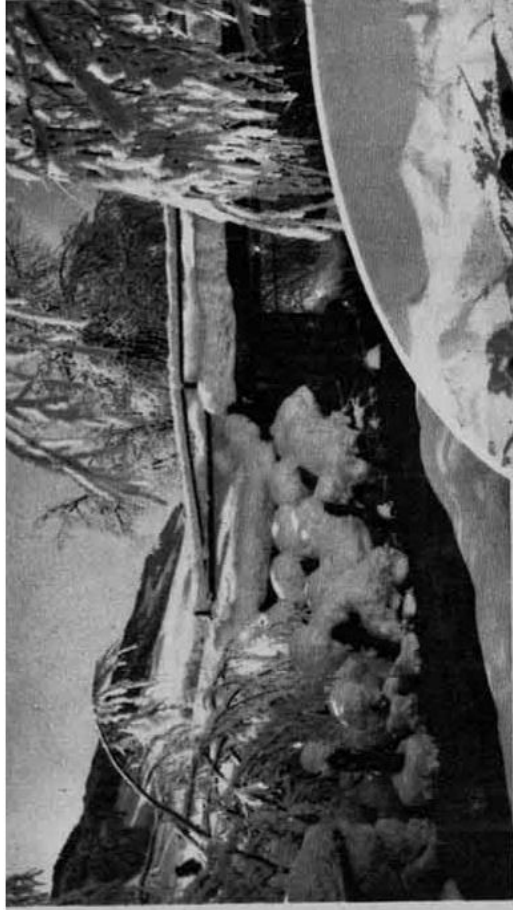
La cloche qui nous a éveillés à des accents aimables. Les vitres flambaient. Debout ! Grands dieux, quel spectacle ! Comment pouvoir décrire cette végétation fantasmagorique, ces fleurs de rêve aux mystérieuses corolles se penchant sur la rivière, ces blocs de marbre translucide, ces étincelantes stalactites hérissant nos fenêtres, ces laes d'ambre sur l'immense tapis blanc ?

Peu à peu notre petit hôtel s'anime. Des pas lourds roulent dans les escaliers. Poignées de mains, exclamations devant le paysage et nous faisons honneur au lait fumant dans les cruches vernissées.

Tout le monde est prêt ; allons prendre possession de notre domaine enchanté. Qui reconnaît trait l'Arly dans ce sombre filet d'eau ; d'étranges monstres assoupis peuplent ses bords, le parapet du vieux pont a disparu ; plus loin une chaumière de conte de Noël est enfouie jusqu'au toit.

Nous montons, la vallée se creuse, le « Charvin » est de pourpre ; comme une bergérie d'enfant, Praz aligne ses chalets. A l'orée des sapins, nous





Font sur l'Arly.

Ci-contre, groupe de la Section de Montagne du C.A.S.G.O.L.

passons sous les câbles du téléphérique du Mont-d'Arbols. D'une nacelle les bras s'agitent et saluent les pauvres « pique-bois » que nous sommes. Cependant (tout arrive) après un délicieux sous-bois, le sommet convoité nous apparaît... encore quelques minutes d'effort et nous touchons au but.

Plaisir de vivre ! La descente honnie des alpinistes et bénie des skieurs nous appartient. Libérés de toute entrave, nous plongeons vers la vallée; la vérité oblige à dire que les bosses de certaine piste accentuent nos plongements bien malgré nous; qu'importe, on s'ébroue,

NOTRE TOURNOI & DE POÉSIE

Le *Bulletin* remercie ses lecteurs des propositions de classement qu'ils ont bien voulu lui adresser pour son « Tournoi de poésie » et qui ont permis d'établir le palmarès comme suit :

- 1^{er} : M. A. Gillet, auteur de *Nostalgie* (A).
- 2^e : Hélène Vence, auteur de *Heures Provençales* (B).
- 3^e : M. Courbin, auteur de *Evocation du Pays Natal* (G).
- 4^e : Mlle Chapellet, auteur de *Le Pays Natal* (C).
- 5^e : M. Pugibet, auteur de *En Famille* (E).
- 6^e : M. de Franceville, auteur de *Grenoble* (K).

Il nous reste à féliciter maintenant les heureux lauréats de ce succès, qui sans doute les encouragera à persévérer dans l'art difficile qu'ils ont choisi pour distraire leurs loisirs et aussi nous charmer. Trois d'entre eux sont d'ailleurs des collaborateurs de plusieurs années : MM. Courbin, de Franceville et Pugibet, et leur réussite nous a été doublement chère :

Quant à notre 1^{er} prix, M. A. Gillet, qu'inspire si joliment le vol des premières hirondelles, c'est un tout nouveau venu au *Bulletin* : il a fallu ce tournoi de poésie pour le décider à se révéler à nous. M. Gillet est peut-être un timide... Tant pis, nous publions sa photographie pour lui apprendre à venir, du premier coup, s'octroyer la place d'honneur au Parnasse des poètes P.L.M. ! Mais il y a peut-être plus timide... Hélène Vence, qui nous a fait vivre de délicieuses « Heures Provençales », Hélène Vence n'est qu'un pseudonyme et le *Bulletin* ignore tout, jusqu'à présent, de son identité véritable. Quel lecteur nous rendra le service de nous dire qui est Hélène Vence ? Qui nous permettra de lui adresser sa récompense ?

Mlle Paulette Chapellet, 4^e prix, a fait moins son mystère, puisqu'elle a été jusqu'à nous révéler son

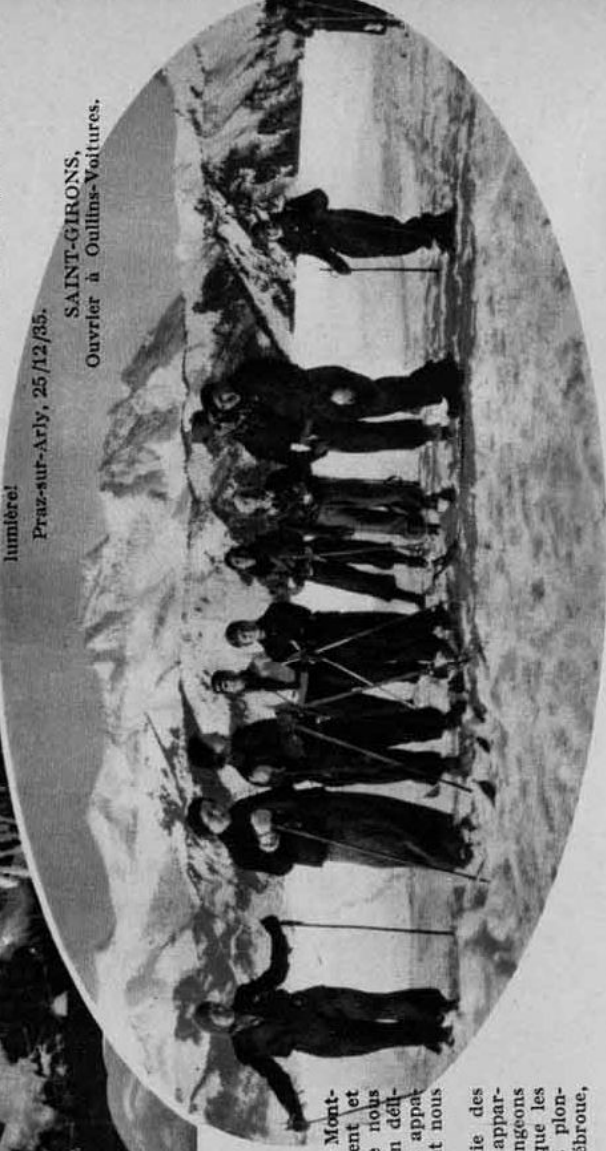
de nouveau, l'air siffle aux oreilles, les spatules chantent en traçant leur sillon.

Déjà au détour du bois surgit le clocher buibeux de Mégève. Avant de reprendre contact avec la foule bigarrée des skieurs, « arrêtons-nous ici... emplissons nos prunelles de ces merveilles visions, dilatons nos poumons... Plus tard, dans les villes fumeuses où nous rappelle la tâche quotidienne, nous évoquerons comme un beau rêve ces heures indicibles de joie et de lumière!

Praz-sur-Arly, 25/12/35.

SAINT-GIRONS.

Ouvrier à Oullims-Voitures.



cieuse manifestation collective qui soit — celle que le *Bulletin* attendait — de leur attachement aux immortels chefs-d'œuvre dont leur jeunesse s'est nourrie et dont ils ont su conserver pieusement le souvenir. Plusieurs d'entre eux ne s'arrêteront sans doute pas sur un si beau chemin. Souhaitons qu'ils n'oublient pas leur *Bulletin*...

Le III^e Salon de l'Artistique P.L.M. de Lyon

Le 19 janvier dernier, a eu lieu à Lyon le vernissage du III^e Salon de cette Association. Aux nombreuses œuvres des exposants de la région lyonnaise s'étaient ajoutées celles de quelques membres des autres groupements artistiques du Réseau, dont certains même avaient envoyé des délégués.

M. le Directeur Général était représenté par M. l'Ingénieur Principal Lavie. De nombreuses personnalités lyonnaises avaient bien voulu également rehausser de leur présence l'éclat de ce vernissage, où elles purent admirer successivement peintures, aquarelles, gouaches, voisinant avec des travaux d'ébénisterie, de sculpture, de mécanique et de broderie, tandis qu'ailleurs se remarquaient de très artistiques photographies à côté d'objets de cuir repoussé ou d'étain.

A l'issue du vernissage, un banquet fut donné au cours duquel M. Ricou, Vice-Président de l'Association, remercia tous ceux qui avaient apporté leur précieuse concours à l'organisation de ce Salon, et plus particulièrement M. Bonne, Administrateur de l'Association, qui s'est dévoué avec beaucoup de dévouement pour en assurer le succès.

(Pour les rubriques Jardinage, Pêche, T.S.F., voir pages bulles.)

âge : 14 ans, ce qui nous a permis d'en faire état lorsque nous avons publié ses vers :

Belles filles, dansons en rond !

Et Mlle Chapellet a fort bien manœuvré ! En nous avouant ses quatorze printemps, elle savait bien qu'elle augmentait ses chances et qu'elle séduirait mieux le jury. Ajoutons que ses vers sont de bonne venue, allègres, pleins d'une jeunesse fraîcheur.

Il serait injuste d'en rester là et nos compliments, nos remerciements iront également aux autres poètes qui se classent immédiatement à la suite de nos six lauréats. Par leur empressement à participer à ce tournoi que nous avions organisé pour célébrer le Cinquantenaire de Victor Hugo, ils ont apporté la plus pré-



M. Gillet, des ateliers de Villeneuve; Membre de la Société Artistique et Littéraire P.L.M. de Paris.

UNE PRÉCIEUSE BROCHURE



POUR NOTRE CLIENTÈLE



vous offre gratuitement
 son superbe catalogue " MONTRES " N° 32.36
 500 Modèles pour Dames et Messieurs et ses
 Albums "Pendulerie" et "Bijouterie-Orfèvrerie",
 avec des prix très avantageux
 Grandes facilités de paiement au personnel des chemins de fer.



ABONNÉS AU BULLETIN

TENEZ-VOUS AU COURANT

des dernières facilités
 que vous offre le Réseau

en demandant au Bulletin P.L.M.

88, RUE SAINT-LAZARE, 88 — PARIS

LES DERNIERS DOCUMENTS DE PUBLICITÉ PARUS :

- Brochure « Comment voyager à prix réduits ».
- Brochure « Carte d'abonnement à demi-tarif ».
- Dépliants illustrés : Jura-Bourgogne, Corse, Stations thermales.
- Calendrier des principales manifestations touristiques, sportives, commerciales, etc. qui auront lieu à Paris et sur notre Réseau pendant le 2^e trimestre 1936.
- Indicateur des autocars PLM (Printemps-Été 1936).

Vous recevez gratuitement ces documents

en indiquant le numéro de votre abonnement et en joignant à votre demande un timbre de 0 fr. 50 pour frais d'envoi.

PRINCIPAUX ORDRES DE SERVICE, INSTRUCTIONS ET CIRCULAIRES PARUS
 du 15 Décembre 1935 au 14 Février 1936

26 novemb. 1935	Ordre de Service n° 7 (1935) (éd. de décembre 1935).
1 ^{er} janvier 1936	Ordre de Service n° 1 (1936).
14 janvier 1936	Ordre de Service n° 2 (1936).
14 janvier 1936	Ordre de Service n° 3 (1936).

DOCUMENTS ÉMANANT DE LA DIRECTION

Sections de ligne sur lesquelles le block-system absolu est en service permanent. Sections de ligne sur lesquelles le block-system absolu n'est utilisé que pendant la période d'application du livret spécial militaire.

Table chronologique des Ordres de Service et instructions en vigueur au 1^{er} janvier 1936.
 Etablissement d'une bifurcation nouvelle au km 86,679 de la ligne de Paris à Marseille et suppression de celle existant au km 89,054.

Suppression, à partir du 1^{er} février 1936, du poste km 86,760, sur voies 1 et 2 Héricy, 1 et 2 Moret et remplacé par un poste de bifurcation établi au km 86,650.



vous rappelle qu'en affectant à vos menues correspondances sa pochette de 12 cartes postales, vous participerez utilement à la propagande du Réseau.

- La pochette prise au Service du Bulletin P.L.M. **1.50**
- Envoi franco d'un exemplaire contre **1.75**
- Par commande d'au moins 6 pochettes à expédier à la même adresse, envoi franco au prix de **1.50** la pochette.

Quelques-uns des sujets présentés :

Les demandes, accompagnées des mandats-poste correspondants, doivent être adressées au **SERVICE DU BULLETIN P.L.M. 88, Rue Saint-Lazare, 88 — PARIS (9^e)**

P.L.M., Réseau du Mont-Blanc et de la Côte-d'Azur; Le Départ et l'Arrivée (gravures anciennes des premiers temps du rail); La rame aérodynamique P.L.M. en pleine vitesse; Traction à vapeur 1935, par E.-A. Schefer; etc...

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^{er}

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

DOCUMENTS COMMUNS A PLUSIEURS SERVICES

- 6 décemb. 1935 } 2^e Annexe à l'O.S. n° 28 (1935) de l'Expl., n° 1549 } Circulation en service commercial des autorails ZZ-H-1 et du Mat. et Tract., n° 3398 du T.C. de la Voie. } 2. ZZC-B-1 à 4, ZZ-G-201 à 214, ZZ-K-101 à 106.
- 13 décemb. 1935 } Instr. n° 147 (nouvelle série) du Mat. et Tract., Circ. n° 12 } Prescriptions concernant la protection contre les (1935) de l'Expl. (Services techniques. Signaux et Installations des Gares. Service des Trains). } risques d'incendie des autorails à moteurs à essence et à moteurs Diesel.
- 16 décemb. 1935 } O.S. n° 43 (1935) de } Répartition entre les Services de l'Exploitation et de la Voie des attributions l'Expl. n° 3418 du } des Services de signalisation électrique de télégraphie, de téléphonie, de chronométrie T.C. de la Voie. } et de pesage.
- 16 décemb. 1935 } 1^{re} Annexe à l'O.S. n° 15 (1935) de l'Expl., n° 1544 } Circulation d'autorails sur la ligne de Dijon à Is-sur-Tille. du Mat. et Tract., n° 3400 du T.C. de la Voie. }
- 31 décemb. 1935 } Bul. rect. n° 15 à l'O.S. n° 28 (1933) de l'Expl., n° 1501 du } Modifications et additions. Mat. et Tract., n° 3324 (édition de 1933) du T.C. de la Voie. }
- 31 décemb. 1935 } O.S. n° 36 (1935) de l'Expl., n° 1559 } Mesures à prendre pour la circulation des trains impairs dans le du Mat. et Tract. } souterrain des Mercières (km 11,449 à 12,637 de la ligne de Lyon à Bourg) entre les gares de Lyon-Saint-Clair et Sathonay-Rillieux, et en cas d'arrêt accidentel de ces trains dans ce souterrain.
- 7 janvier 1936 } 1^{re} Annexe à l'O.S. n° 40 (1935) de l'Expl., n° 1560 } Circulation en service commercial des autorails ZZ-N-1 à 8, du Mat. et Tract., n° 3416 du T.C. de la Voie. } ZZ-R-1 et 2.
- 8 janvier 1936 } O.S. n° 2 (1936) de l'Expl., n° 1564 du Mat. et } Etablissement de signaux lumineux au poste du km 86,630. Tract., n° 3419 du T.C. de la Voie. }
- 31 janvier 1936 } Instr. n° 3421 du T.C. de la Voie, Circ. n° 3 (1936) de } Couverture des travaux de la voie sur certaines l'Expl. 2^e Division (Service des Gares et des Trains). } lignes à voie unique à faible circulation.
- 19 décemb. 1935 } DOCUMENTS ÉMANANT DU SERVICE DE L'EXPLOITATION
- 19 décemb. 1935 } 12^e Annexe à l'Instr. Générale pour la bonne } Modifications et additions. exécution des transports et le règlement des litiges et réclamations. }
- 21 décemb. 1935 } Circulaire n° 7 (1935). Comptabilité des Gares. } Expéditions de détail (51 à 1 000 kg). Charges complètes (plus de 1 000 kg).
- 6 janvier 1936 } 10^e Annexe à l'Instr. Générale à l'usage des Aiguil- } Modifications et additions. leurs et Bloqueurs. }
- 7 février 1936 } Note-Circulaire n° 2 (1936) à MM. les Inspecteurs Principaux. } Signaux combinés.
- 11 février 1936 } Note-Circulaire n° 3 (1936) à MM. les Inspecteurs } Déclenchement d'une aiguille en pointe franchise normale- ment en vitesse. }
- 12 février 1936 } Note-Circulaire n° 4 } Mesures à prendre en cas d'extinction des signaux éclairés électriquement, ou d'aspect (1936) à MM. les Ins- } anormal des feux de ces signaux (Signaux combinés et signaux ordinaires à l'except- pecteurs principaux. } tion des sémaphores de bifurcation, signaux violets et signaux bleus.)
- 1^{er} janvier 1936 } DOCUMENTS ÉMANANT DU SERVICE DU MATÉRIEL ET DE LA TRACTION
- 1^{er} janvier 1936 } Instr. n° 1 (nouvelle série). Edition de 1936. } Tableau des Instructions et Ordres de Service en vigueur au 1^{er} janvier 1936.
- 5 novemb. 1935 } DOCUMENTS ÉMANANT DU SERVICE DE LA VOIE
- 5 novemb. 1935 } Extrait de l'Instr. V-663 (1935) sur les signaux. } Ecartement des voies. Entaillage et perçage des traverses. N° 3332 (édition de 1935).
- 13 novemb. 1935 } 5^e Annexe à la Note n° 3358 du T.C. } Sur l'entretien des drains et de leurs remorques. Modi- fications et additions.
- 23 décemb. 1935 } V-698. } Cessions de terrains. Echanges. Remises.
- 9 janvier 1936 } 1^{re} et 2^e Annexes à l'extrait de l'Instr. V-697. } Instructions pour les agents assermentés. Modifications et additions.
- 15 janvier 1936 } N° 3283 du T.C. (édition de 1936). } Garantie des fournitures de rails.

DISTINCTIONS HONORIFIQUES DIVERSES

Les distinctions honorifiques suivantes sont venues à la connaissance du Bulletin P. L. M. :

MINISTÈRE DE LA SANTÉ PUBLIQUE ET DE L'ÉDUCATION PHYSIQUE.
— A reçu la Médaille d'or : M. PERRIER J.-B., Chef de groupe à Paris.

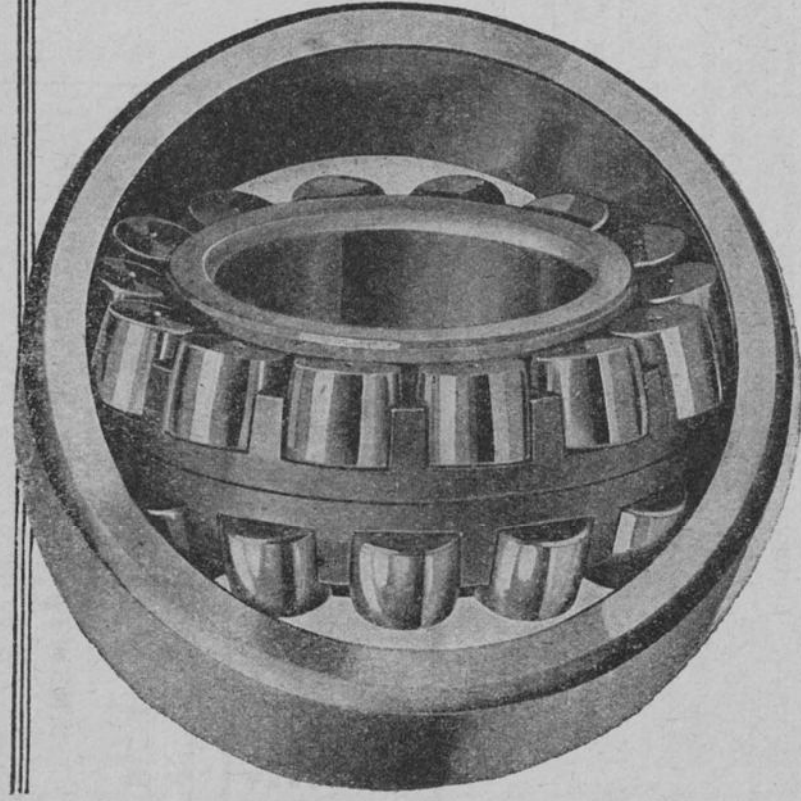
OFFICIER DU MÉRITE AGRICOLE : M. JAPIOT, Ingénieur en Chef du Matériel et de la Traction à Paris.

MINISTÈRE DU TRAVAIL ET DE LA PRÉVOYANCE SOCIALE. — Ont reçu la Médaille de bronze : MM. VOLPE Adolphe, Mécanicien

de route à Miramas; CAMPET Albert, Chef de manœuvre à Miramas; Avry Georges, Visiteur à Miramas; TÆSCA Auguste, Chef de réserve à Saint-Rambert-d'Albon.

OFFICIERS D'ACADÉMIE : MM. BOUVET Léon, Sous-Chef de bureau à Chambéry; COPPEL, Employé au Magasin d'Oullins-Machines; DAVID Charles, Chef de bureau de gare principal (Agence de Genève); FEURTON René, Facteur-Chef à Laroche-Migennes; LANFRAY Joseph, Inspecteur divisionnaire au Service Central de l'Exploitation; PASCAL Paul, Dessinateur-projeteur à Dijon; PRIORON L., Brigadier de manutention à Paris.

CAOUTCHOUC - INDUSTRIEL
PNEUS HUTCHINSON VÉLO
MOTO



LES BOITES D'ESSIEUX SKF

sont munies de roulements du type représenté ci-dessus. Les bagues et les rouleaux, ceux-ci très nombreux, sont faits du meilleur acier spécial qui existe et tous travaillent également par l'action de la rotule répartissant les efforts. Grâce à ces particularités, la capacité de charge est la plus grande qu'on puisse réaliser dans l'encombrement disponible.

Les boîtes sont prévues à deux roulements pour le cas habituel d'une suspension appliquée sur le dessus, et à un seul roulement si la suspension est accrochée par dessous. Une fixation commode et efficace est opérée en enfonçant des manchons coniques fendus entre les roulements et la fusée : la position exacte de la boîte est ainsi obtenue sans réglage.

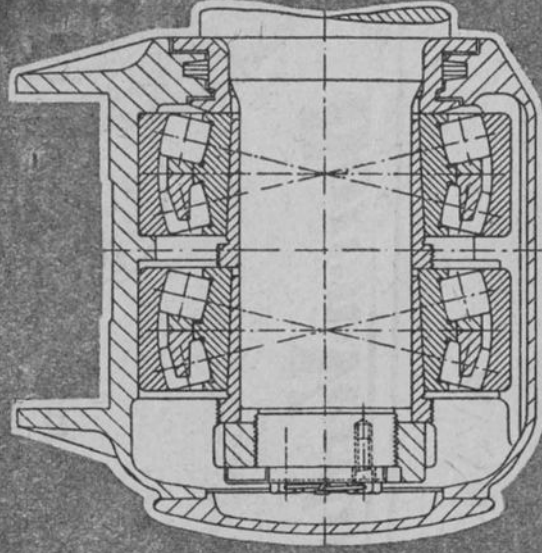
Tous les organes sont démontables.

Références et études sur demande.

SKF

C'IE D'APPLICATIONS MECANIKUES

15, AVENUE DE LA GRANDE ARMÉE - PARIS



Construction d'une
boîte SKF pour
bogie unifié

SKF

non pas une simple nouveauté, mais des constructions éprouvées depuis plus de 10 ans

SKF

non pas des applications peu étendues, mais plus de 100.000 boîtes donnant satisfaction

SKF

non pas une clientèle restreinte, mais 6 Grands Réseaux français et 44 pays étrangers



Sous toutes leurs formes

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

Bozon-Verduraz



" MARSEILLE-PARIS "

Maison Fondée en 1836

HABILLEMENT ET ÉQUIPEMENT pour Administrations

Hubert de Vautier & Fils

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

CRAYONS CONTÉ PARIS

AVANCEMENTS EN GRADE (1)

Par décision du Conseil d'Administration en date du 10 janvier 1936, a été nommé (effet du 1^{er} janvier 1936) :

SERVICE MEDICAL

Médecin-Inspecteur : M. le Dr **Montiluc A.**

Par décision du Conseil d'Administration en date du 24 janvier 1936, ont été nommés ou promus :

SERVICES FINANCIERS

Employé : M. **Harpé F.**

EXPLOITATION

Service Central. — Sous-Chef de bureau de 1^{re} classe : MM. **Boujon A., Lassaing J.** Contrôleur du Service Central de l'Exploitation : MM. **Brun M., Lançon A., Affouard M.** Sous-Chef de bureau de 2^e classe : M. **Moley E.** Contrôleur technique principal : MM. **Barruel R., Fiette E., Leiris J.** Chef de groupe : MIM. **Chabal R., Barlet F., Thiépin L.**

Rédacteur principal : MM. **Agant L. (Marseille-Centre), Andru H., Costa F.** Contrôleur technique : MM. **Virey H. (Saint-Etienne-Châteaureux), Littaud A., Perret C. (Lyon-Perrache)**; à Vichy, M. **Mercier J. M., Basmaison M., Berriche M.** Employé : MM. **Garmier M. (Le Creusot), Doumeng J. (Lyon-Guillotière), Lantrade E.** Classeur principal : M. **Laubier J.** Chef de bureau de gare de 2^e classe : à l'Agence de Londres, M. **Catel G.**

Services régionaux. — Chef de bureau de 1^{re} classe : à Lyon-Centre, M. **Monnet L. (Saint-Etienne-Centre).** Chef de bureau de 2^e classe : à Saint-Etienne-Centre, M. **Boutzon A. (Chambéry-Centre).** Contrôleur de l'Exploitation : à Lyon-Guillotière, M. **Barnier F. (Saint-Etienne-Châteaureux).**

(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^e classe : à Clermont-Ferrand-Centre, M. **Bés C.**; à Chambéry-Centre, M. **Richard I. (Saint-Etienne-Châteaureux).**

Chef de bureau de gare principal : à Paris, M. **Juge I.**; à Saint-Etienne-Châteaureux, MM. **Paulet J., Clavel M. (Dijon-Centre)**; à Nîmes P.V., M. **Meijer L. (Marseille-Saint-Charles).**

Chef de gare de 3^e classe : à Lozanne, M. **Lacour L. (Villeneuve - Saint - Georges - Triage)**; à Montbrison, M. **Vaireaux R. (Nevers)**; à Pas-des-Lanciers, M. **Galichet L. (Blaisy-Bas).**

Chef de groupe : à Clermont-Ferrand-Centre, M. **Faure-Geors F. (Valence-Centre).**

Rédacteur principal : à Nevers-Centre, M. **Besançon M. (Paris)**; à Valence-Centre, M. **Servet J. (Nîmes-Centre).**

Chef de bureau de gare de 1^{re} classe : à Lyon-Perrache, M. **Garrier J. (Lyon-Centre).** Sous-Chef de gare de 1^{re} classe : à Paris, MM. **Louvet A., Péricaud G.**; à Vintimille, M. **Pascal E.**

Chef de bureau de gare de 2^e classe : à Paris, M. **Colin F.**; à Marseille-Joliette-Arenc, M. **Rolland A.**

Sous-Chef de gare de 2^e classe : à Villeneuve-Saint-Georges-Triage, MIM. **Porte C. (Arvant), Pernet A. (Montereau)**; à Nevers, M. **Muet M. (Paris)**; à Lyon-Brotteaux, M. **Boyer L. (Lyon-Centre)**; au Teil, M. **Chrétien G. (Dôle-Ville)**; à Nîmes P.V., M. **Granier J.**

Chef de gare de 4^e classe : à Ancy-le-Franc, M. **Ponge A. (Varzy)**; à Vertaizon, M. **Bérioux A. (Cironx).**

Employé principal : à Lyon-Centre, MIM. **Legend-Bréas T., Gathier J.**; à Marseille-Centre, M. **Gabriel N.**; à Nîmes-Centre, M. **Bossé L.**

Sous-Chef de bureau de gare : à Saint-Victor-Thizy, M. **Barnay P. (Chalon-sur-Saône)**; à Grasse, M. **Denans R.**

Sous-Chef de gare de 3^e classe : à Montereau, M. **Pioch C. (Le Teil)**; à Nevers, M. **Barbier**

A. (Clermont-Ferrand) ; à Nîmes P.V., M. **Pellet P. (Livron)**; à Arvant, M. **Raybaud G. (Nice-Ville).**

Sous-Chef de gare de 3^e classe (dispatcheur) : à Lyon-Perrache, M. **Guigues H.**

Employé : à Lyon-Centre, M. **Paculet P. (Darcey-Côte-d'Or)**; à Nîmes-Centre, M. **Mallet J. (Dompierre-Sept-Fons).**

Facteur-Chef : à Chalon-sur-Saône, M. **Demoulé A. (Pontcharra-Saint-Forgeux)**; à Saint-Victor-Thizy, M. **Larguier M. (Lyon-Perrache).**

Commis principal : à Montargis, M. **Poujol L. (Fontainebleau-Avon)**; à Gien, M. **Brain M. (Nevers)**; au Creusot, M. **Maublanc A. (Fourchambault)**; à Toulon, M. **Argentero L. (Marseille-Joliette-Arenc)**; à Marseille-Joliette-Arenc, M. **Béfort A. (Marseille-Saint-Charles)**; à Bellegarde (Ain), M. **Paney H. (Saint-Jean-de-Maurienne)**; à Chambéry-Challes-les-Eaux, M. **Francony J. (Saint-Jean-de-Maurienne).**

Chef de gare de 5^e classe : à Beaurepaire, M. **Frignet A. (Châbons)**; à Albens, M. **Bau D. (Pringy).**

Sous-Chef de gare de 4^e classe : à Lyon-Perrache, M. **Page F. (Oullins)**; à La Voulte-sur-Rhône, M. **Rigaud J. (Le Teil)**; à Livron, M. **Clinchard J. (Salon)**; au Teil, M. **Baudé L. (Les Salins-d'Hyères).**

Chef-aiguilleur principal : à Montereau, M. **Verhulst H. (Laroche-Migennes).**

Receveur de 1^{re} classe aux billets : à Fontainebleau-Avon, M. **Charconnet L. (Annemasse).**

Chef de gare de 6^e classe : à Maison-Dieu, M. **Millériaux J. (Saulieu)**; à Saully, M. **Ruby L. (Pougues-les-Eaux)**; à Buxy, M. **Pont E. (Saint-Trivier-de-Courtes-Ain)**; à La Valbonne, M. **Payre N. (Meximieux-Perouges)**; à Trets, M. **Valade E. (Mandeliu-la-Napoule)**; à Auriol-Saint-Zacharie, M. **Belland A. (Antibes)**; à Châbons, M. **Arnaud A. (Die).**

Attaché intermédiaire de 2^e classe : à Lyon-Saint-Paul, M. **Vitte C. (Chalon-sur-Saône).**

(Voir la suite page xxviii.)

DEMANAGEMENTS 52, av. de Saxe. LYON
AUX PROFESSIONNELS
 61, rue Cambrai
REUNIS 4, pl. St Michel PARIS
TOURS, 17, av. de Grammont GARDE-MEUBLES

D. HUILIER
 Correspondant de la S^{ie} T. P. L. M.
SERVICE QUOTIDIEN :
 Grenoble à Villard-de-Lans
 Pont-en-Royans et Méaudre
 Téléphone 24
 Bureau à GRENOBLE, Odé SCHEER
 Place de la Manufacture - Tél. 5-78

Entreprise Générale
 de Déménagements pour tous Pays
 Correspondant de la C^{ie} P. L. M.
M^{me} F. CHALIFOUR
 2, rue Rodier, Maisons-Alfort
 Tél. : Entrepôt 10.84

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



LA CONSTRUCTION GÉNÉRALE FRANÇAISE

VOREAU ET COUSIN
FOURNISSEURS DU P. L. M.

5, Rue de Lessiguières (angle 41 Bis Henri IV)
TELEPHONE ARCHIVES 34 35
même adresse

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

15 ANNÉES DE RÉFÉRENCES

CREDIT IMMÉDIAT 50, 25, 10

catalogue franco & démanut

(Suite de la page xxv.)

Intérimaire de 2^e classe : à Dôle-Ville, M. Ciénol F. (Vougeot); à Grenoble, M. Villard F. (Voiron); à Veynes, M. Philip F. (Mirabeau).

Commis de 1^{re} classe : à Paris, MM. Baroche A., Baroche V.; à Nevers, MM. Quenault L. (Decize), Segréin P.; à Fourchambault, M. Bourre E. (Saint-Pierre-le-Moutier); à Saincaize, M. Maréchal J.; à Montbéliard, M. Manlay F. (Semur-en-Auxois); à La Clayette-Baudmont, M. Caillat F. (Chavrolles); à Tournon, M. Garnodier L. (Cavalillon); à Marseille-Joliette-Arenc, MM. Caillat J. (Grasse), Jourdan P. (Saint-Louis-les-Aygaldades); à Marseille-Saint-Charles, M. Béranguier S. (Hyères).

Expéditionnaire : à Lyon-Centre, M. Ollagnier A. (Lyon-Perrache).

Chef de manutention : à Lyon-Vaise, M. Porlier A. (Lyon-Guillotière); à Avignon, M. Redon A.; à Toulon, M. Fabre R. (Marseille-Saint-Charles).

Chef de manoeuvres : à Lyon-Perrache, M. Chaze A.; à Badan-Triage, M. Clerc C.; à Marseille-Saint-Charles, M. Reynaud H. (Marseille-Joliette-Arenc).

Chef-lampiste : à Chagny, M. Gavard J. (Ambérieu).

Chef-aiguilleur : à Bellegarde (Ain), M. Hugonnet J.

Receveur de 2^e classe aux billets : à Lyon-Perrache, M. Vézant J.; à Nice-Ville, M. Lombard G.; à Monte-Carlo, M. Constans L. (Nice-Ville).

Commise de 2^e classe : à Marseille-Joliette-Arenc, Mlle Séguin M.

Commis de 2^e classe : à Nevers, M. Barnay G. (Saincaize); à Chalons-sur-Saône, M. Forest J.; à Charolles, M. Juillet J.; à Mâcon, M. Goyard M. (Cluny); à Marseille-

Saint-Charles, MM. Marchetti P., Olivier L.; à Saint-Louis-les-Aygaldes, M. Blanchard P. (Marseille-Joliette-Arenc); à Aix-en-Provence, M. Capodaro M.; à Arles, M. Volle M. (Marseille-Prado).

Facteur-enregistreur : à Ciry-le-Noble, M. Dambrou C. (Montcaul-les-Mines); à Châteaur-Chinon, M. Millot R. (Avallon); à Decize, M. Groison P. (Clamecy); à Saint-Pierre-le-Moutier, M. Fuchey M. (Decize); au Creusot, M. Dapis L. (Cosne); à Saulieu, M. Comte G.; à Pougues-les-Eaux, M. Menaud P. (Châtillong-sur-Loire); à Tavaux, M. Froissard E. (Chaussin); à Semur-en-Auxois M. Personnier G.; à Vougeot, M. Ribière E.; à Pontcharra-Saint-Forgeux, M. Velay A. (L'Hôpital-Loire); à Meximieux-Pérouges, M. Revel A. (Couzon-aux-Mont-d'Or); à Saint-Trivier-de-Courtes (Ain), M. Blanchard A. (Chaufailles); à Chalons-sur-Saône, M. Devillers R.; à Senozan, M. Carteron F. (Sainte-Colombe-les-Vienne); à Portes-Triage, M. Redon H. (Vogüé); à Antibes, M. Bouvier H. (Cannes-la-Bocca); à Aixan, M. Achard P. (Romans-Bourg-de-Péage); à Die, M. Jean A. (Pontcharra-sur-Breda-Allevard); à Voiron, M. Garon M.; à Saint-Julien-en-Genevois, M. Cadoux M. (Valleiry); à Pougny-Chancy, M. Charvoz J. (Ambérieu).

Chef de train : à Montereau, M. Labbé L. (Sens); à Malesherbes, MM. Rivière G. (Laroche-Migennes), Michot A. (Laroche-Migennes); à Chagny (2^e section), M. Forest J.; à Clamecy, M. Girault A. (Auxerre-Saint-Gervais); à Montargis (2^e section), M. Dantrégué M.; à Nevers, MM. Bouilli P., Guillot L., Laine E. (Montchanin), Riotte H., Sainrat F.; à Montchanin, M. Compans A.; à Besançon, MM. Billot A., Galliot M., Monnin F.; à Chagny, M. M.

GASTRONOMIE... Les meilleurs vins... ... aux plus justes prix !

ARMAND ESTABLET
Propriétaire-Négociant
CHATEAUNEUF-DU-PAPE
(Vaucluse)

Qualité	Par 25 bouteilles	Par 100 bouteilles	Par 500 bouteilles
Châteauneuf-du-Pape, réserve des Chapellains 1928, cru sélectionné, 3 ans de bouteille	8.50	8.25	8. »
Châteauneuf-du-Pape, Châteauneuf-La-Northie 1 ^{er} cru 1929	6.50	6.25	6. »
Châteauneuf-du-Pape, cuvée réservée 1932	5.25	5. »	4.75
Tavel Grand Vin rosé 1932	4.75	4.50	4.25
Côtes-du-Rhône extra-sup ^r 1932	4. »	3.25	3.50
Royal Champagne Reims 1/2 sec.	8. »	7.75	7.50

Ces prix s'entendent la bouteille, franco de droits et d'emballage, gare départ. — Remise 5% aux Agents du P.L.M. — Demandez mon tarif de mes excellents vins de table de 10^e, 11^e et 12^e.

Dufour R. (Nuits-sous-Ravières); à Montbéliard, M. Picot C.; à Pontarlier, M. Marguier E.; à Langeac, M. Gérentes J.; à Saint-Germain-des-Fossés, MM. Alcanore E., Dadet C., Lavest J.; à Miramas, MM. André J. (Marseille-Saint-Charles), Bovas J. (Aubagne); à Alès, M. Leguevacques M. (Nîmes); à Nîmes, M. Malanot C.; à Sète, M. Louis E.; à Grenoble, M. Orosmane E.; à Ambérieu, M. Rigottaz L.; à Anney, M. Bourgeois M.

MATÉRIEL ET TRACTION

Service Central. — Employé principal : à Clermont, M. Tardieu G. (Oullins); à Annemasse, M. Tardieu F. (Avignon). Employé : à Annemasse, M. Blanc E. (Lyon); à Marseille, M. Cheylan V.

MATÉRIEL

Service Central. — Inspecteur de 2^e classe des Services Actifs : à l'Horme, M. Valens L. (Arles).

Contrôleur du Matériel : à l'Horme, M. Burdallet E. (Oullins); à Hautmont, M. Carré, M. (Oullins).
Employée : Mme Jally R.

Services régionaux. — Inspecteur divisionnaire de 2^e classe des Services Actifs : à Oullins, M. Abras A.

Inspecteur de 1^{re} classe des Services Actifs : à Oullins, M. Dupré M. (l'Horme).

Chef d'entretien principal : à Lyon, M. Garraud H. (Oullins).

Chef divisionnaire d'atelier (1^{re} catégorie) : à Oullins, M. Troin C. (Brignoud).

Contremaître principal : à Villeneuve-Saint-Georges, M. Martin F.

Contrôleur du Matériel : à Chambéry, M. Aublane P.

Contremaître 1^{re} catégorie : à Chambéry, M.

DEMANDEZ TOUJOURS A VOTRE FOURNISSEUR
EN EXIGEANT LA BANDE TRICOLEURE

LA VÉRITABLE PLUME

" SERGENT-MAJOR "

ET LE CRAYON

GILBERT

SERMAJOR-GILBERT

92, RUE D'HAUTEVILLE - PARIS

FABRIQUE de LUSTRIERIE

Ch. BENEL

13, Passage Saint-Sébastien
Roq. : 86.39 PARIS (11^e)

Remise 40% aux Cheminots

Vêtements en Peau
Articles de Chase
Sacs en tous genres

Henri LAMBLIN

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

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

ENCRE D'IMPRIMERIE

Ch. Lorilleux et C^{ie}

16, Rue Suger, 16
PARIS (VI^e)

ÉDITIONS-IMPRESSIONS

BLONDEL LA ROUGERY

7, rue St-Lazare - PARIS-9^e
TÉL. LAM. 98-94

--- SES CARTES ---
SES TRAVAUX SOIGNÉS

DIRIGEANTS DES CLUBS DU P. L. M.

Commandez tous vos articles de sports

CHEZ **POLLET-SPORTS**
88, Rue Claude-Bernard, 88 = (près la Poste) = PARIS (5^e)
FOURNISSEUR DU RÉSEAU P. L. M.
et de l'U. S. V. P. L. M. de Paris
CONDITIONS ET ARTICLES SANS CONCURRENCE

Les Réchauds SECIP

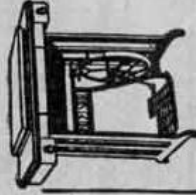


à pétrole
essence
gaz de ville
gaz butane

sont fabriqués par les
Ets BARDEAU, Constr^{rs}

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^{rs}**
16 et 18, Rue du Président-Kruger, COURBEVOIE (Seine)



MACHINES A COUDRE "EXCELSIOR"

Les plus appréciées. - Prix très avantageux - Garantie 10 années
JOLIS MEUBLES - FERMES, MOTEURS ELECTRIQUES

Liste de nos Agents et Catalogue franco
Ecrivez **MAGASIN D'EXPOSITION**
104, Boulevard Sébastopol, 104 - PARIS
Conditions spéciales au Personnel du P. L. M.

Delafay R. ; à Dijon, **M. Carroy J.** (Grenoble) ; à Oullins, **M. Chalil J.**

Contremâtre-adjoint : à Conflans, **M. Robillard N.** ; à Saint-Marcel, **M. Acary A.** (Ville-neuve).

Dessinateur-projeteur de 2^e classe : à Oullins, **M. Gentaud R.** (Paris).

Chef de station électrique de 3^e classe : à Epierre, **M. Burdallet B.**

Employé principal : à Oullins, **M. Caudert J.** (Dijon).

TRACTION

Services régionaux. - Chef de réserve : à Toulon, **M. Grandperrin F.** (Les Laumes).
Employé principal : à Avignon, **M. Charmette E.** (Chambéry).

Employée : à Saint-Gervais-les-Bains-Le Fayet, **Mime Chesney O.**

Expéditionnaire : à Besançon, **M. Dartevelle M.**

Mécanicien de route : à Paris, **MM. Bergeron A., Brière M., Guinard A., Meyer J.** ; à

Villeneuve, **MM. Venot E., Bourgeois J.** ; à Laroche, **MM. Blanc F., Bringer A.** ; à

Montargis, **MM. Pinestre M., Bretonneau M., Villoing F., Meunier E.** ; à Dijon-Perrigny, **MM. Bourgeois B., Gauthier H., Prost P., Nectoux L., Caillot M., Jaberuf M.** ; aux

Laumes, **M. Marconnot E.** ; à Besançon, **MM. Bonnet A., Tissot P., Royer M., Lanier G.** ; à Paray-le-Monial, **M. Poupon J.** ; à Nevers, **MM. Bayon F., Barnabé J., Charvet J., Yvard A.** ; à Clermont, **MM. Sarre A. (Nevers), Jaillard P. (Nevers), Mignard R. (Nevers)** ; à Roanne, **MM. Dejoux C., Vadon H., Vivier A.** ; à Nîmes, **MM. Bonhomme P. (Alès), Demery F. (Langeac), Besse G. (Langeac)** ; à Sète, **M. Courret**

P. ; à Alès, **MM. Grandon F., Brot M., Hugon P.** ; au Teil, **MM. Séve A. (Langeac), Brunel A., Meynier M.** ; au Puy, **M. Marie C.** ; à Marseille, **MM. Ferrier M., Mazoyer L., Guillemaux M.** ; à Nice, **MM. Ricard A., Girard A., Gros M.** ; à Avignon, **M. Brémond M.**

Elève-mécanicien : à Laroche, **MM. Pouffier M., Beau J.** ; à Dijon-Perrigny, **MM. Bacout E., Ponnaroy L., Develay L., Peyron J., Lécivain G.** ; à Dôle, **M. Millot L.** ; à Mouchard, **M. Pernot G. (Dôle)** ; à Besançon, **MM. Jacob G., Bousson L.** ; à Mortz, **M. Guyon L.** ; aux Laumes, **M. Vincent L.** ; à Nevers, **MM. Rivière J., Blaser C.** ; à Roanne, **MM. Desbrie J., Gorand E.** ; à Saint-Germain-des-Fossés, **M. Marquerat C.** ; à Cercy-la-Tour, **M. Perrette A.** ; à Clermont, **M. Séguy A.** ; au Teil, **M. Scaur**



Un bijou de grande classe pour toutes les classes

Les BIJOUX BURMA, c'est la plus parfaite reproduction au monde des bijoux véritables.

Un BIJOU BURMA c'est un maximum d'élégance pour un minimum de prix. Profitez des avantages incroyables de

NOTRE OFFRE SENSATIONNELLE qui vous permettra d'examiner tranquillement chez vous à nos frais le bijou de votre choix, de le porter pendant quelques jours, de le montrer à vos amis, et de le comparer même avec des bijoux véritables.

Tous les détails de cette offre sensationnelle sont donnés dans notre splendide Catalogue illustré N° 303 qui vous sera adressé gratuitement sur demande, et qui contient un choix incomparable de magnifiques bijoux à 100 francs

PARIS
BIJOUX BURMA

16, Rue de la Paix,
15, Boul. de la Madeleine,
8, Boul. des Capucines.

NICE - 16, Av. de Verdun.

MARSEILLE - 5, R. St-Ferréol.

EXQUIS DÉJEUNER

PHOSCAO

PUISSANT RECONSTITUANT

A. DARDANNE et FILS

Docteurs en Pharmacie

1, Rue François-I^{er}, PARIS (8^e)

Le meilleur SPORT pour les SÉDENTAIRES

évite l'OBÉSITÉ

La machine à ramer **350 FR.**
"HENLEY"

"Notice P.L." - Franco sur demande

MESTRE & BLATGÉ

46, Avenue de la Grande-Armée - PARIS

(Voir la suite page XXXVII.)

tubes en fer et en acier

5, Rue de Montchanin — PARIS (17^e)

ESCAUT ET MEUSE

CONSTRUCTIONS MÉTALLIQUES ET ENTREPRISES

(Anciens Éts DIROBERT)
S. A. au capital de 3.000.000 fra

1, Rue du Pré-Gaudry, 1 — LYON
Ponts, Constructions Métalliques, Chaudronnerie

ressources de tactique propres à mater le récalcitrant, sans risquer de dépasser la limite de résistance d'un équipement qui, bien que solide, risque la casse!

Après cet exposé succinct de cette pêche essentiellement sportive, athlétique même, il ne nous resterait plus qu'à souhaiter aux amateurs d'en connaître souvent les fortes émotions. Toutefois, il nous paraît sage de les mettre en garde au préalable contre les idées préconçues qu'ils pourraient se faire, tant sur la difficulté de cette pêche que sur les résultats à en attendre.

Il faut bien le dire prosaïquement : pêcher le saumon au lancer n'a rien de sorcier et, si l'effort physique demandé y est indéniable, la technique

est, par contre, très rudimentaire, à l'opposé d'autres pêches comme celle de la truite à la mouche sèche, par exemple, qui représente pour nous le fin du fin, la haute école.

Il en résulte parfois des conséquences aussi étonnantes que baroques. On a vu des débutants réussir des prises extraordinaires par le seul fait du hasard qui joue, là, un rôle capital. On a vu, aussi, des vétérans s'en revenir bredouilles plus souvent qu'à leur tour, non sans avoir laissé au fond de la rivière un certain nombre de « montures » accrochées à quelque rocher du fond ou à quelque racine. Ces pertes inévitables de matériel représentent l'aléa le plus fâcheux de cette pêche.

Mais on trouve aussi d'utiles et d'agréables dédramatisations, pour peu qu'on soit philosophe, comme doit l'être tout pêcheur. D'abord, on éprouve la satisfaction physique redonnera de l'appétit aux estomacs les plus rebelles. Ensuite, si l'on ne prend pas tous les jours « son » saumon, on peut accrocher souvent truites, perches ou même brochets, de tailles assez respectables. Ces pis aller involontaires sont bien accueillis — mieux, à coup sûr, que celui qui advint au héron pêcheur de certaine

TALON,

Dessinateur au 10^e Arr^t de la Voie,
Clermont-Ferrand.

ENTREPRISE

L. & A. LEFAURE

Maison Fondée en 1817

34, Rue Michelle-Comte, 34
PARIS (3^e)

TÉL. TURBIGO 86-64

TERRASSE
MAÇONNERIE
CANALISATION
PAVAGE - CEMENTS

BÉTON ARMÉ
TRAVAUX PUBLICS
ET PARTICULIERS

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

Sous l'immatriculation : C^{ie} Euroenneva n^o la Transport des Combustibles Liquides et Carburants
Société Anonyme, 223, Rue Saint-Honoré, Paris-1^{er}
sa filiale, la Société exploite un parc d'environ 850 Wagons-Réservoirs du dernier modèle, destinés à la location pour le transport d'ESSENCE, ALCOOL, Goudron, MÉLASSE, ACIDE SULFURIQUE, etc.
Achat et vente — Exploitation de tout matériel roulant

SOCIÉTÉ

DES ENTREPRISES
DE TRAVAUX PUBLICS

ANDRÉ BORIE

Société à Responsabilité limitée au Capital de 20.000.000, de France

SIÈGE SOCIAL.

PARIS (XVII^e) — 125, Avenue Wagram
Tél. : CARNOT 69-20 • Tél. : CARNOT 69-20

BUREAUX A :

NICE. — 11, Place Wilson.

Téléphone : 821-12

MARSEILLE. — 40, Boulevard Longchamp.

Téléphone : National 25-41

LYON. — Rue des Îles-de-l'Archevêque.

Téléphone : Parmentier 62-86

STRASBOURG. — 9, Rue de la Schiffmatt.

Téléphone : 75-24

BOUGIE. — (Maison Becker), Boulevard des
Cinq-Fontaines (Algérie).

TERRASSEMENTS — MAÇONNERIES — BÉTON ARMÉ
TUNNELS — PONTS — VIADUCS — BARRAGES
ADDITIONS D'EAU — BATIMENTS
INDUSTRIELS — CITÉS
OUVRIÈRES

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

ENTREPRISE VANDEWALLE

Société Anonyme au Capital de 2.000.000 de francs

7, Rue Henri-Rochefort, 7 — PARIS (17^e)

Téléphone : CARNOT 98-20

TRAVAUX DE CHEMINS DE FER

TERRASSEMENTS — POSE DE VOIES

OUVRAGES D'ART — CANAUX — BÉTON ARMÉ

TRAVAUX EN SOUTERRAIN

TRAVAUX PUBLICS ET PARTICULIERS

MANUFACTURE NATIONALE DE BOULOGNE-SUR-MER

BAIGNOL & FARJON

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

PLUMES

Porte-plumes

CRAYONS

GOMMES

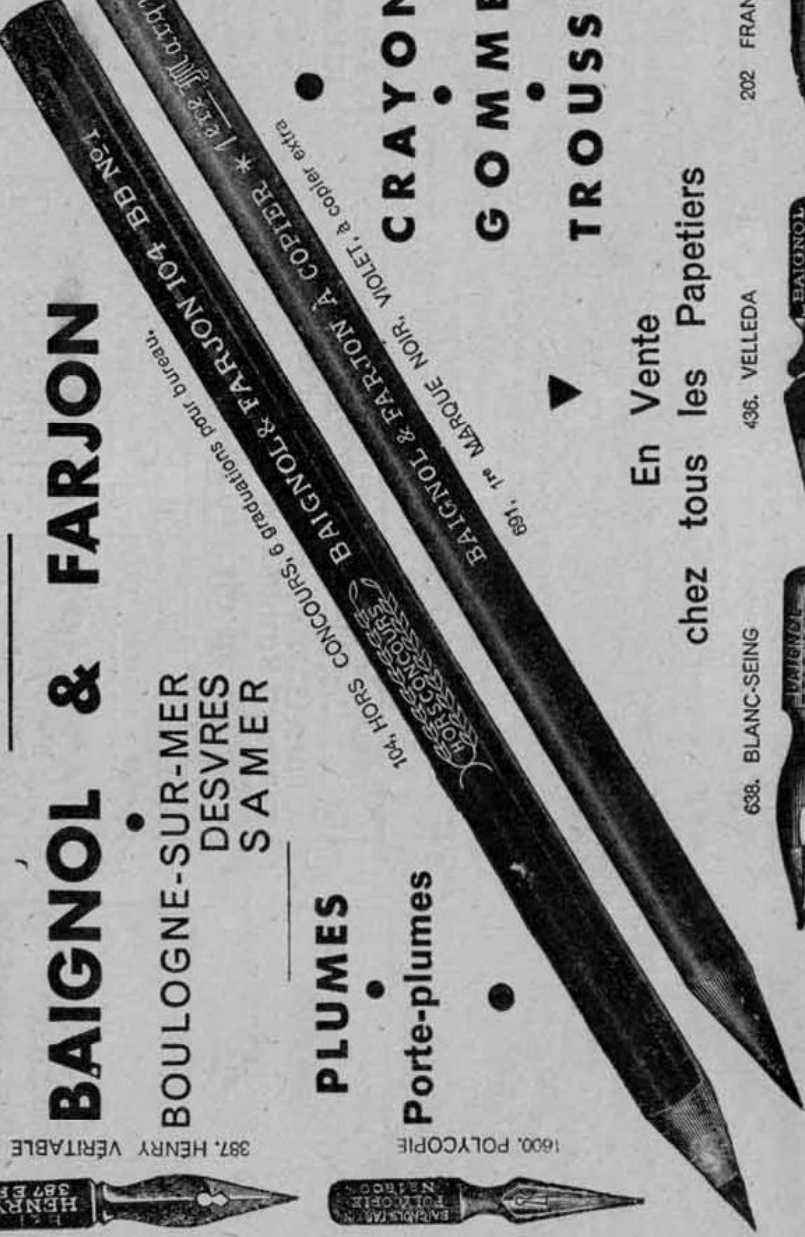
TROUSSES

En Vente
chez tous les
Papetiers

638. BLANC-SEING

436. VELLEDA

202 FRANCE-MILITAIRE



566. OFFICIELLE



0150. SÉBASTOPOL



(Suite de la page xxxix.)

M. ; à Ales, M. Chabrol F. ; à Nîmes, M. Montredon J.
Conducteur-électricien ; à Chambéry, MM. Romeyer-Dherbays J., Dumaz M., Descotes A.
Mécanicien de manœuvres ; à Montargis, M. Meunier E. ; à Dijon-Perrigny, M. Dorier C. ; à Paray-le-Monial, M. Griffon J. ; à Albertville, M. Sennorat L. (Saint-Gervais-les-Bains) ; à Bourg, M. Lacroix J. ; à Nîmes, M. Dumas C. ; à Sète, M. Saravia M. (Ales) ; à Marseille, M. Meillerand A. ; à Arenc, M. Nasica J.

VOIE

Service Central. — Géomètre-expert : à Villeneuve-Saint-Georges, M. Paquette G.
Sous-Inspecteur : à Dijon, M. Bérouton B.
Contrôleur technique : M. Lhôte M.
Contrôleur technique adjoint : à Chambéry, M. Lloitch R.
Aide-contrôleur technique : à Lyon, MM. Teyssot L., Robin J.
Employé : à Collonges, M. Boulier C.
Expéditionnaire : MM. Bernard R., Botvin R.
Services régionaux. — Attaché (Echelle 15) : à Nevers, M. Laporte J.

Dessinateur-projeteur de 2^e classe : à Nevers, M. Rozelot G.
Employé principal : à Nîmes, M. Dumas N. ; à Paris, M. Boisseau L. ; à Montbéliard, M. Jacquin R. (Dôle).
Attaché (Echelle 8) : à Veynes, M. Morin H. Employé : à Paris, M. Guilloit P. ; à Dijon, MM. L'Hermann M., Poncet G. ; à Lyon, M. Rescaillère M. ; à Marseille, M. Chulle R.
Attaché (Echelle 7) : à Thiers, M. Chevalier G.
Expéditionnaire : à Dijon, MM. Berland A., Lyon M., Alligier L., Rebillot Ch., Roux G. ; à Ambérieu, M. Grolier J. ; à Valence, M.

Entreprise JAYET

BLAISY-BAS

TRAVAUX PUBLICS
GRANIT

TRAVAUX PUBLICS
BATIMENTS

ENTREPRISE POULETTY

DIJON

PIERRE RECONSTITUÉE
GUÉRITES A SIGNAUX

ASPHALTE — PAVAGE

ENTREPRISE

Roger MARTIN

5, Rue Montmartre, 5
DIJON

Vos accus

SE CHARGENT TOUT SEULS AVEC LE
CHARGEUR OXYMÉTAL WESTINGHOUSE

Ni usure **COXYMETAL** Ni entretien
— Ni surveillance —

NOTICE SUR DEMANDE A

C^{ie} DES FREINS WESTINGHOUSE
FREINVILLE-SEVRAN (S. - & - O.)

(CONDITIONS SPÉCIALES AUX AGENTS DU P. L. M.)

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 : 18 frs —
31, Rue de la Vanne, MONTROUGE (Seine)

FOURNISSEURS DE LA COM^oAGNIE

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

Paul GAGNARD

SAINT-JULIEN-DU-SAULT

(Yonne)

ENTREPRISE GÉNÉRALE
de
TRAVAUX PUBLICS

Paul BOYER
22, Cours du Parc, 22
■ **DIJON** (Côte-d'Or) ■

ENTREPRISE
Pierre BERTONCINI
Travaux Publics
MODANE

ENTREPRISE
CHARLES MILLIAT
GRENOBLE
Spécialités : Chemins de fer,
Ouvrages d'art, Fondateurs,
Air comprimé,
Scierie hydraulique à Allivard

Entreprise MARTIN
CHAGNY
Terrassements - Spécialité de
travaux de voie et de ballastage

ENTREPRISE GÉNÉRALE
DE TRAVAUX PUBLICS
ET BÉTON ARMÉ

Exploitation de Carrières
à ballast, pavés, sables, etc...

Pierre TERRADE
CHALON-SUR-SAÛNE

Sté SABLES & GRAVIERS de Hte-Seine
SABLES et DÉRIVÉS - MATÉRIAUX DRAGUÉS
6, Rue Gué-Pucelle — MONTEREAU
LIVRAISONS PAR BATEAUX
ET EXPÉDITIONS PAR FER, GARE D'EAU MONTEREAU

ENTREPRISE
BURDILLAT Aîné & C^e
Siège Social :
MONTCEAU-LES-MINES
(Saône-et-Loire)

Cheyrézy G. (Le Teil) ; à Marseille, M.
Robert M. ; à Lyon, M. **Beysson J.**
Chef de canton principal : à Blaisy-Bas, M.
Séguin P.

Employé ; MM. **Donat-Magnin H.**, **Ville P.**,
Tailhefer C. (Bercy).
Expéditionnaire : M. **Renard R.**

M. **Fournet A.** ; à Nîmes-Centre, M. **Val's G.**
Sous-Chef de bureau de gare : à Lyon-Brot-
teaux, M. **Chastagné P.** (Lyon-Ferrache) ; à
Vienne, M. **Delpuech J.** (Frontignan) ; à
Attaché (Sous-Chef de gare de 3^e classe) : à
Dôle-Ville, M. **Bréchof J.**

RÉSEAU ALGÉRIEN

EXPLOITATION

Services régionaux. — Contrôleur de l'Ex-
ploitation du S.E. : à Alger, M. **Paulin L.**
Chef de station : à Ain-Oussera, M. **Vora J.**
(Agha) ; à Debrousseville, M. **Heldt L.**
(Sidi-Bel-Abbès).
Facteur-enregistreur : à Orléansville, M. **Olitier**
S. ; à Bordj-Bou-Arréridj, M. **Guiraud**
(Agha) ; à Béné-Mançour, M. **Ould-Melidji**
B. (Blida).
Chef de train : à Alger, M. **Schiano F.** (Blida).

Services régionaux. — Inspecteur division-
naire de 1^{re} classe : à Melun, M. **Tanton G.**
(Chalon-sur-Saône).

Inspecteur divisionnaire de 2^e classe : à Dijon
(Service Commercial), M. **Benoit R.** ; à
Chalon-sur-Saône, M. **Mercier P.** (Cham-
béry).
Inspecteur de 1^{re} classe : aux Laumes-Alésia,
M. **Bidault R.** (Valence).
Inspecteur de 2^e classe : à Clermont-Ferrand,
M. **Morel H.** (Besançon) ; au Poste de
dispatching de Valence, M. **Lagarde L.**
Sous-Chef de bureau de 2^e classe : à Lyon-
Centre, M. **Vinay J.** (Lyon-Brotteaux).
Sous-Chef de gare principal : à Marsaille-
Saint-Charles, M. **Dupuy G.** (Saint-Etienne-
Châteaureux).

Employé : à Nevers-Centre, M. **Quenault L.** ;
à Saint-Etienne-Centre, MM. **Tessier J.**
(Saint-Etienne-Châteaureux), **Pin A.** (Dijon
Ville) ; à Nîmes-Centre, M. **Abric J.** (Ruoms-
Vallon).
Facteur-Chef : à Antibes, M. **George L.**
(Cannes) ; à Remoulins, M. **Barbat A.**
(Montpellier) ; à La Cluse, M. **Gortier S.**
(Annecy).
Commiss principal : à Paris, M. **Vaucher L.**
(Cannes) ; à Chalon-sur-Saône, M. **Cochet**
J. (Vienne).
Chef de gare de 5^e classe : à Varzy, M. **Danteur**
J. (Nevers) ; à Darcey (Côte-d'Or), M. **Grosjean J.** (Beaune), à Giroux, M. **Bassinot**
J.-M. (Saint-Beauzire-la-Chomette).
Chef de manoeuvres principal : à Miramas
M. **Baridon J.**

MATÉRIEL ET TRACTION

Services régionaux. — Contremaître de 1^{re}
catégorie : à Perrégaux, M. **Lamboley Ch.**
Mécanicien de route : à Oujda, M. **Gimenez**
G. (Sidi-Bel-Abbès).

Chef de bureau de gare principal : à Dijon-
Ville, M. **Duffayet R.**
Chef de groupe : à Dijon-Centre, M. **Lema-
réchal G.**

Chef-aiguilleur principal : à Montereau, M.
Loyer M. (Maisons-Alfort-Alfortville).
Receveur de 1^{re} classe aux billets : à Paris,
M. **Bigorne G.**
Receveuse de 1^{re} classe aux billets : à Chalou-
sur-Saône, Mme **Vve Richy M.** (Mâcon).
Chef de gare de 6^e classe : à Saint-Beauzire-
la-Chomette, M. **Moutin J.** (Cezat) ; à
Saint-Genès-Montfaucon, M. **Garay R.**
(La Voulture-sur-Rhône).
Intérimaire de 2^e classe : à Nevers, M. **Tho-
mas F.** (Saulilly) ; à Beaune, M. **Girod-
Genet E.** (Morvillars) ; à Miramas, M. **Bourdely P.** (Saint-Antoine) ; à Montpellier,
M. **Celly J.** (Générac).

**Par décision du Conseil d'Administra-
tion en date du 21 février 1936, ont été
nommés ou promus :**

Service Central. — Chef de bureau de 1^{re}
classe : M. **Quet L.**
Sous-Chef de bureau de 1^{re} classe : M. **Alic**
F. (actuellement détaché à la Compagnie
Franco-Espagnole du Chemin de fer de
Tanger à Fez).
Contrôleur technique principal : MM. **Four-
maud G.**, **Rossi A.**
Chef de groupe : MM. **David A.**, **Calernard P.**
Rédacteur principal : M. **Sahy A.** (Grenoble-
Centre).
Employé principal : MM. **Vachz L.**, **Maurel**
D., **Allé M.**, **Luce C.**

Chef-aiguilleur principal : à Montereau, M.
Loyer M. (Maisons-Alfort-Alfortville).
Receveur de 1^{re} classe aux billets : à Paris,
M. **Bigorne G.**
Receveuse de 1^{re} classe aux billets : à Chalou-
sur-Saône, Mme **Vve Richy M.** (Mâcon).
Chef de gare de 6^e classe : à Saint-Beauzire-
la-Chomette, M. **Moutin J.** (Cezat) ; à
Saint-Genès-Montfaucon, M. **Garay R.**
(La Voulture-sur-Rhône).
Intérimaire de 2^e classe : à Nevers, M. **Tho-
mas F.** (Saulilly) ; à Beaune, M. **Girod-
Genet E.** (Morvillars) ; à Miramas, M. **Bourdely P.** (Saint-Antoine) ; à Montpellier,
M. **Celly J.** (Générac).

ENTREPRISE GÉNÉRALE
TRAVAUX PUBLICS
ET PARTICULIERS
BÉTON ARMÉ

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

TRAVERSES POUR CHEMINS DE FER
de toutes dimensions et pièces de châssis pour appareils de voies, injectées à la creosote
par les procédés employés par les grands réseaux français
POTEAUX — Pièces associées pour ponts, plateaux, etc. — Sabotage mécanique —
Châssis volants pour l'injection sur place et le réentillage des traverses usagées —
Scieries Entoileries forestières

ÉTABLISSEMENTS BEYNAT
Siège Social et Bureaux : 5, Rue de Chailhot, PARIS (16^e) - Tél. : Kléber. 79-00
Usine principale à COUZON-sur-LOIRE(Rhône) avec embranchement particulier et port sur la Saône

TRAVAUX PUBLICS
ENTREPRISE
Blondet-Saint-Paul
S.A.R.L. au Capital de 2.500.000 Francs
VILLEURBANNE (Rhône)
81, Chemin Châteaueu-Gaillard
Téléphone 98-10

PEINTURES
LE POULPE
ÉTABLISSEMENTS
FRANÇOIS BRUNNER
VILLEURBANNE (Rhône)

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

PLOMBERIE - ZINGUERIE
CHAUFFAGE CENTRAL
SANITAIRES

CAILHOUX et DUPUIS
59-61, Rue Ney } LYON
137, Rue Bugeaud }
Téléphone : L 32-31

ENTREPRISE
LOUIS BONNARD
AMBÉRIEU-EN-BUGEY (Ain)
TRAVAUX PUBLICS
BÉTON ARMÉ
Tél. 65

CHATELARD & PELATAN
ENTREPRENEURS

90, Boul. Jean-Jaurès
NIMES

ENTREPRISE GÉRARD RUVENHORST & HUMBERT

TRAVAUX PUBLICS
GROS TERRASSEMENTS
OUVRAGES D'ART
VIADUCS
SOUTERRAINS

1, Chemin de l'Arrousaire à AVIGNON - Bureaux à SENS, GAP

Travaux Publics et Particuliers

L. GHELFI & C^{ie}
DE Et. JALLUT & J. RICORD
Soc. à Resp. Limitée, Capital 100.000 fr.
17, Rue Smolet - NICE

Téléph. 828-31 R. C. Nice 1.943

SYLVAIN DUPUIS
ENTREPRENEUR

BEAUCAIRE

COMPAGNIE ROUSSILLONNAISE
D'ENTREPRISES

18, Rue Oliva - PERPIGNAN
Entrepreneur et Fournisseur
des C^{ies} P.L.M. et P.O.-MIDI
Pierres cassés et gravillons de basalte.
Carrières basaltiques à
Lézignan-la-Lèbe (Hérault)

TOUT L'ÉCLAIRAGE
DES CHEMINS DE FER

ÉPERVIER - GILLET & C^{IE}

32, Boulevard Henri IV
PARIS

CARRIÈRES DES MALAVALUX

CUSSET (Allier)

A. DUPRÉ

BALLAST - MACADAM - GRAVILLON - ENROCHEMENT

TRAVAUX PUBLICS
BÉTON ARMÉ
POSE DE VOIES
CITÉS OUVRIÈRES

TRAVAUX PUBLICS
BÉTON ARMÉ
POSE DE VOIES
CITÉS OUVRIÈRES

TRAVAUX PUBLICS
BÉTON ARMÉ
POSE DE VOIES
CITÉS OUVRIÈRES

ENTREPRISE

Étienne GRAVA

18, Rue Raspail
à MARSEILLE

ETABLISSEMENTS
MÉTALLURGIQUES

René WORMS

8, RUE CLAUDE-CHARLES
NANCY

TRAVAUX PUBLICS
BÉTON ARMÉ
POSE DE VOIES
CITÉS OUVRIÈRES

TRAVAUX PUBLICS
BÉTON ARMÉ
POSE DE VOIES
CITÉS OUVRIÈRES

TRAVAUX PUBLICS
BÉTON ARMÉ
POSE DE VOIES
CITÉS OUVRIÈRES

TRAVAUX PUBLICS
BÉTON ARMÉ
POSE DE VOIES
CITÉS OUVRIÈRES

TRAVAUX PUBLICS
BÉTON ARMÉ
POSE DE VOIES
CITÉS OUVRIÈRES

TRAVAUX PUBLICS
BÉTON ARMÉ
POSE DE VOIES
CITÉS OUVRIÈRES

TRAVAUX PUBLICS
BÉTON ARMÉ
POSE DE VOIES
CITÉS OUVRIÈRES

TRAVAUX PUBLICS
BÉTON ARMÉ
POSE DE VOIES
CITÉS OUVRIÈRES

TRAVAUX PUBLICS
BÉTON ARMÉ
POSE DE VOIES
CITÉS OUVRIÈRES

TRAVAUX PUBLICS
BÉTON ARMÉ
POSE DE VOIES
CITÉS OUVRIÈRES

Montceau-les-Mines, M. *Vieille T.*; à
Vienne, M. *Gaillard J.*; à Marseille-Joliette-
Arenç, M. *Albertin P.*; à Toulon, M. *F.*
Michel L.; à Beaucaire P.V., M. *Vetsch F.*
(Sète).

Chef de manutention : à Badan-Triage, M.
Chaitze J.

Chef de manœuvres : à Miramas, M. *Delichère A.*
Chef-aiguilleur : à Maisons-Alfort-Alfortville,
M. *Roisneau J.* (Corbeil-Essonnes); à
Laroche-Migennes, M. *Latoy G.* (Saint-
Florentin-Vergigny); à Chalon-sur-Saône,
M. *Borgeon J.*; à Valence, M. *Noir P.*

Receveur de 2^e classe aux billets : à Paris,
MM. *Davoignem G.* (Corbeil-Essonnes);
de Chulstz H.

Receveur de 2^e classe aux billets : à Mâcon,
Mme *Vve Godard E.*

Commis de 2^e classe : au Bureau de Ville de
Paris-Tiquetonne, M. *Delorme F.* (Bercy);
à Vienne, M. *Thévénon J.* (Oullins); à
Valence, M. *Seignobaux P.* (La Voultre-
sur-Rhône); à Grasse, M. *Pascal A.* (Mar-
seille-Saint-Charles); à Sète, M. *Monziols M.*

Facteur-enregistreur : à Villeneuve-la-Guyard,
M. *Cédât E.* (Laroche-Migennes); à Auxy-
Juranville, M. *Noé R.* (Villeneuve-Saint-
Georges-Triage); à Morvillars, M. *Berezyiat*
G. (Saint-Amour); à Ampuis, M. *Brédy*
C. (Quincieux-Trévoux); à Dompierre-
Sept-Fons, M. *Plantin L.* (Langeac); à
L'Isle-Fontaine-de-Vaucluse, M. *Dortier J.*

(Le Thor); à Saint-Antoine, M. *André R.*;
à Rognac, M. *Marnouier E.* (Cuers-
Pierrefeu); aux Salins-d'Hyères, M. *Bré-
mond L.* (La Crau); à Carry-le-Rouet, M.
Icard R. (Port-Saint-Louis-du-Rhône); à
Salon, M. *Jeanon J.-B.* (Segonnaux); à
Tencin-Theys, M. *Vacher C.* (Epinouze);
à Saint-Michel-de-Maurienne, M. *Suaucé*
L. (Bonneville); à Simandre-sur-Suran, M.
Biguet-Petit-Jean R. (Belley); à Annecy,
M. *Suscillon G.*

Chef de train : à Dijon, M. *Mouillard J.*; à
Roanne, M. *Gardet A.*; à Miramas, MM.
Malgoire M., Mathieu A. (Marseille-Saint-
Charles), *Ribaud F.* (Marseille - Saint-
Charles), *Rieu J.* (Marseille-Saint-Charles);
à Nîmes, M. *Plantier M.*; à Grenoble, M. *M.*
Garcin J.

MATÉRIEL ET TRACTION

Service Central. — Attaché : à Paris, M.
Pajean M. (Villeneuve).
Employé : à Nîmes, M. *Bonnet F.*

MATÉRIEL

Service Central. — Inspecteur divisionnaire
de 1^{re} classe : M. *Barbier L.* (Villeneuve-
Saint-Georges).

Services régionaux. — Inspecteur de 1^{re}
classe : à Villeneuve-Saint-Georges, M.
Thiollière G.

Sous-Chef des Ateliers : à Villeneuve-Saint-
Georges, M. *Valprède E.* (Arles).

Chef divisionnaire d'atelier 1^{re} catégorie : à
Arles, M. *Meynier J.* (Oullins).
Contremaître principal : à Marseille, M.
Mallaroni V.

Contrôleur du matériel : à Cannes, M. *Bled C.*
Chef de magasin d'atelier : à Villeneuve-Saint-
Georges, M. *Vedel F.* (Paris).

Contremaître-adjoint : à Clermont, M. *Marti-
gnon B.* (Oullins); à Oullins, M. *Garampon*
J.; à Lyon, M. *Blondeau E.* (Dijon)
Expeditionnaire : à Arles, M. *Allouard P.*

TRACTION

Services régionaux. — Contremaître : à
Paris, M. *Gricau J.* (Noyers).

Sous-Chef de magasin : à Lyon-Mouche, M.
Soulier A. (Marseille).

Chef de réserve : à Cercy-la-Tour, M. *Contant*
C. (Montchanin); à Cosne, M. *Latoge L.*
(Autun); à Aubagne, M. *Bonnefond F.*
(Saint-Etienne).

Chef-conducteur électricien : à Lyon (BJ),
M. *Stivallet M.* (Chambéry); à Lyon-Perrache,
M. *Perrier C.* (Chambéry).

Garde-magasin : à Besançon, M. *Derain B.*
(Chalon); à Dôle, M. *Dagron M.* (Le Teil).
Employé principal : à Dijon-Perrigny, M.
Chapelon L. (Saint-Etienne).

Expeditionnaire : à Grenoble, M. *Reboul P.*
Mécanicien de route : à Villeneuve, MM.
Badoux J., Radaureau G., Robert C.; à
Laroche, M. *Verrière M.*; à Montargis

ENTREPRISE
LUCAS & GENDROT

11, Rue du Bois, ASNIÈRES

TERRASSEMENTS
TRAVAUX DE VOIE
ET BALLASTAGE

SOCIÉTÉ ANONYME
des VERRERIES de L'ESCAUT
et de la LOIRE

Fabriques spéciale de verres à vitres de
couleurs y signaux de chemins de fer
VITRAUX ET GRAVURES

SAINT-JUST-SUR-LOIRE

SABLIÈRE DES MÈCHES

Société à responsabilité limitée au capital de 455.000 francs

à CRÉTEIL (Seine) - Tél. : Gra. 24-83

SABLES - CALLOUX - GRAVILLONS
BALLAST - MIGNONNETTE

CARRIÈRES À CRÉTEIL ET À VALENTON

Livraison sur embranchement particulier - et par camion

SOCIÉTÉ

Theg

ANONYME

Travaux Hydrauliques et Entreprises Générales
35, Rue Saint-Dominique - PARIS (VII^e)

ÉTUDES ET ENTREPRISES GÉNÉRALES DE TOUS TRAVAUX
DE GENIE CIVIL

TRAVAUX PUBLICS
BÉTON ARMÉ
POSE DE VOIES

Louis GUIGUES

ENTREPRENEUR
23, Rue Paul-Bert, 23
MALAKOFF (Seine)

R.C. Seine 43.229 Tél. ALésia 46-58

LEBOUCHARD Henri
ENTREPRISE GÉNÉRALE

Rue de la Gazelle
LE PUY
(Haute-Loire)

HOTELS DU RÉSEAU

PARIS - RESTAURANT BONNET
1, Rue de Lyon RENDEZ-VOUS PARISIEN
(face gare) 15 % de Remise

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

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

PARIS - AZUR HOTEL (6, 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. Pouget

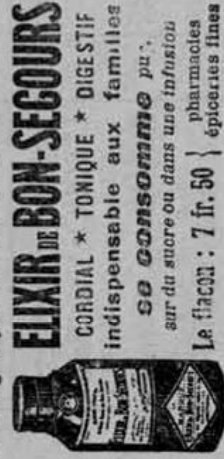
HOTEL DE LORRAINE Face à
BESANCON - LES - BAINS Gare VIOTTE
Ent'neut - 90 Chambres - Tél. dans toutes
les Chambres - Confort moderne - Ascenseur

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

MM. Maudonnet A., Bouillien V. (Laroche),
Fontaine F. (Laroche), Turluer T. (Paris);
à Besançon, M. Fumey G.; à Dijon-Perrin-
gny, MM. Jaillet C., Martin M.; à Saint-
Etienne, MM. Granje J., Thomas L. (Lyon-
Mouche), Bardey C. (Lyon-Mouche),
Cunique H. (Lyon-Mouche), Gilot C.
(Cluny), Charrier A.; à Chalon, MM.
Beney J.-B., Alix G.; à Vénissieux, MM.
Peyrouse F. (Saint-André-le-Caz), Soubey-
rand J. (Lyon-Vaise), Mazille J. (Lyon-
Mouche), Ferrer JE. (Lyon-Mouche), Rome-
gou E. (Lyon-Mouche); à Badan, MM.
Martin P., Monge J. (Lyon-Mouche).
Elève-mécanicien : à Paris, MM. Ballanger
E. (Villeneuve), Ducrot P., Joly L. (Vil-
leneuve); à Laroche, MM. Barbara M.,
Marceaux R. (Villeneuve), Ledroit M.; à
Montargis, MM. Perrichon E. (Villeneuve),
Audrain P. (Corbeil), Gobillot A. (Laroche);
à Dijon-Perrigny, MM. Mayette H., Guil-
lemain P., Perrot A.; à Besançon, M.
Dornier A.; à Dôle, M. Royer V.; aux
Laumes, M. Deret L.; à Mâcon, M. Hueber
E. (Lyon-Mouche); à Annecy, M. Duc L.
(Grenoble); à Avignon, MM. Chanot R.
(Nice), Clément C. (Marseille); à Marseille,
MM. Anfossi V., Breton G., Bertojo M.
(Nice); à La Blancarde, MM. Prette S.,
Dussart E. (Nice); Suzzoni A. (La Blan-
carde).
Mécanicien de manœuvres : à Chagny, M.
Boone L.

VOIE

Service Central. - Sous-Ingenieur-Inspec-
teur H.C.; à Gap, M. Ruinet L. (Paris).
Contrôleur technique principal : M. Faivre M.
Chef de groupe : M. Dumont A.



ELIXIR DE BON-SECOURS

CORDIAL * TONIQUE * DIGESTIF
indispensable aux familles

SE CONSOMME pur

sur du sucre ou dans une infusion
de pharmacées

La flacon : 7 fr. 50

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.

CHAMONIX TEL. 31 **HOTEL des ÉTRANGERS**
TOUT LE CONFORT - CUISINE SOIGNEE
Ouvert toute l'année - SPORTS D'HIVER
Prix spéciaux aux Agents P.L.M. et famille

LE FAYET - HOTEL BON-NANT
(20 km. Chamonix) - Ouvert toute l'année
Tout confort - Prix spéciaux aux Cheminots P.L.M.
Sauf en Août, prix de pension 26 fr. boisson comprise

LES HOUCHES Hôtel des Roches
(Haute-Savoie)
Eau courante chaude et froide. Chauffage central. Saisons
d'été et d'hiver. Prix modérés. Demandez conditions

BUFFET D'AVIGNON
Sa Cuisine - Sa Cave
M. Aimé SILVESTRE
Ex-chef de Cuisine au Château d'Arènes
Nouveau Concessionnaire
Le meilleur accueil est réservé
aux Agents et à leur famille

Contrôleur technique : à Lyon, M. Juenet A.
Employé principal : M. Paris G.
Attaché (Echelle 7) : M. Gagnieu A.
Expéditionnaire : MM. Charles M., Maurin
G.; à Saulon, M. Berlotz H.
Surveillant du S.E. : MM. Lagnel R., Drac E.,
Bernard A.

Services régionaux. - Attaché (Echelle 15):
à Lyon, MM. Roussel L., Dalmas A.
Chef de district de 1^{re} classe : à Thiers, M.
Durand R.

Chef de groupe : à Nîmes, M. Laurent H.
(Chambéry).
 Dessinateur-projeteur de 2^e classe : à Chalon-
sur-Saône, M. Michel E.

Employé principal : à Chambéry, M. Ducret
A.; à Tournon, M. Corsial A. (Chalon-
sur-Saône).
Employé : à Corbeil, M. Monnot P.; à Chasse,
M. Piroux L.

Dessinateur-calqueur : aux Laumes-Alésia,
M. Laporte G. (Montereau); à Chambéry,
M. Bajot H.; à Nîmes, M. Jouille P.
Surveillant principal de la Voie : à Lyon,
M. Bon D. (Mâcon).
Surveillant principal du S.E. : à Port-de-Bouc,
M. Guérin R. (Les Abrets-Fitilieu); à
Chambéry, M. Janin N.
Expéditionnaire : aux Laumes-Alésia, M.
Guillerand B.; à Avignon, M. Yanetti A.
Surveillant du S.E. : à Héricy, M. Normand
M.; à Cannat, M. Chauchon J.; à Saint-
Etienne, M. Rollat J.

NICE - HOTEL-PENSION CARLONE
2, Boul. Carlone - Tout confort - Près mer
Jardin. Pens. comp. de 25 à 35 fr. sur. sais. Tram. 22
- Se recommande au Personnel P.L.M. -

NICE - Hôtel Mimosas - 26, Rue de la Bluffa
Plein centre - Tout confort
Chambre depuis 10 fr. - Pens. depuis 22 fr. suivant saison.
Prix spéciaux pour Employés P. L. M.

« **LE PRÉ CATELAN** » CIMIEZ-NICE
- Tél.: 820-33 (à 100 mètres des Arènes)
Cure d'air - Grand parc - Jeux - Confort
: : : : PENSION 25 fr. par jour : : : :

CANNES - HOTEL DE PARIS - Tél. 0-89
34, Boulevard d'Alsace (5 minutes de la gare)
Tout confort - Prix spéciaux aux Agents P.L.M.
et leur famille - Ouvert toute l'année

GRENOBLE - NOUVEL HOTEL
80 m. à gauche de la gare - Tél. 12-58 - Diplôme T.C.P.
Prix spéciaux aux Agents P.L.M. et Familles

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

Chef de canton principal : à Montbéliard,
M. Paillot L.; à Chalon-sur-Saône, M.
Blanchard C. (Fontaines); à Miramas, M.
Sicard A.; à Marseille, M. Paulet A.

RÉSEAU ALGÉRIEN

EXPLOITATION

Service Central. - Sous-Chef de bureau de
1^{re} classe : à Alger, M. Richard G.
Expéditionnaire : à Alger, Mme Régis M.
(Agha).

Services régionaux. - Chef de groupe : à
Alger, M. Baché J.
Chef de gare de 4^e classe : à Affreville, M.
Fuhrer L. (Maroc).

Commis de 1^{re} classe : à Mostaganem, M.
Harcau H. (Oran-Marine).
Facteur-enregistreur : à Oujda, M. Scotto
d'Antelo H. (Maroc); à Béni-Mançour, M.
Boensch A. (Boghar).

Commis de 2^e classe : à Sétif, M. Cardenas
J. (Boutarik); à Agha, M. Galland G.
(Alger).
Chef de train : à Béni-Ounif-de-Figuig, M.
Gomez J. (Tiemcen).

MATÉRIEL ET TRACTION

Services régionaux. - Chef de réserve : à
Affreville, M. Benito A. (Oran).
Elève-mécanicien : à Relizane, M. Dalghery
M. (Tiemcen).

VOIE

Services centraux. - Employé principal :
à Alger, M. Roche R.
Employée : à Alger, Mme Giraud H.
Services régionaux. - Chef de district de
2^e classe : à Nemours, M. Magnat M.
(Marnia).

CONTRE : TOUX. CATARRHES
BRONCHITES CHRONIQUES
La Caplette de

GOUTTES LIVONIENNES
TROUETTE-PERRET
PARIS