DIRECTION GÉNÉRALE DES COMMUNICATIONS

ET DES RAVITAILLEMENTS AUX ARMÉES

RÈGLEMENT

D'EXPLOITATION

DES CHEMINS DE FER RHÉNANS

PAR LES

TROUPES DE CHEMINS DE FER

PARIS

IMPRIMERIE NATIONALE

1923

RÈGLEMENT

D'EXPLOITATION

DES CHEMINS DE FER RHÉNANS

PAR LES

TROUPES DE CHEMINS DE FER

DIRECTION GÉNÉRALE DES COMMUNICATIONS
ET DES RAVITAILLEMENTS AUX ARMÉES

RÈGLEMENT

D'EXPLOITATION

DES CHEMINS DE FER RHÉNANS

PAR LES

TROUPES DE CHEMINS DE FER

PARIS
IMPRIMERIE NATIONALE
—
1923

RÈGLEMENT

D'EXPLOITATION

DES CHEMINS DE FER RHÉNANS

PAR LES

TROUPES DE CHEMINS DE FER

Ce règlement a pour but :

1° De mettre à la portée des troupes de chemins de fer appelées à coopérer à l'exploitation des chemins de fer rhénans, en cas de défection partielle du personnel allemand, les règles essentielles d'exploitation;

2° De permettre à ces troupes d'assurer elles-mêmes en cas de défection totale ou presque totale du personnel allemand la circulation des trains militaires et le maintien en exploitation du nombre de gares strictement nécessaires pour les besoins militaires.

La nomenclature de ces gares sera publiée dans l'ordre de service spécial prescrivant la mise en vigueur du dispositif restreint d'exploitation.

Pour chacune des gares une consigne spéciale fixera les signaux à conserver, les autres étant mis à voie libre.

Les différents chapitres traitent des questions suivantes :

CHAPITRE PREMIER.

Signaux.

Description et utilisation des signaux mobiles ou fixes.

CHAPITRE II.

Composition, signalisation et freinage des trains.

CHAPITRE III.

Prescriptions communes à la circulation en double voie et en voie unique.

Essai des freins, intervalle des trains, protection des trains, garages, manœuvres, service des conducteurs et gardes-freins, service des mécaniciens.

CHAPITRE IV.

Dispositions spéciales à la circulation en double voie.

CHAPITRE V.

Dispositions spéciales à la circulation en voie unique.

CHAPITRE VI.

Observations générales.

ANNEXES.

Modèles d'imprimés.

Les prescriptions des Chapitres I, II et III (1) permettront au personnel français venu en renfort de coopérer au Service sur le Réseau rhénan dans le cas où une partie seulement du personnel allemand aurait fait défection et où la Commission Interalliée de chemins de fer de campagne n'aurait pas prescrit la mise en application du Livret militaire spécial.

Dans le cas où ce Livret serait mis en vigueur soit sur certaines lignes, soit sur l'ensemble du Réseau, le Service se ferait sur les lignes intéressées conformément aux dispositions prévues dans l'ensemble du présent Règlement.

---

(1) A l'exception du § 14. — Écritures des trains.

CHAPITRE PREMIER.

SIGNAUX.

PRINCIPES GÉNÉRAUX.

L'obéissance aux signaux doit être passive et immédiate. La signalisation employée dans le présent Règlement est basée sur celle en usage sur les Réseaux Rhénans.

Le Rouge signifiant «Danger» commande l'arrêt absolu;

Le Jaune signifiant «Attention» commande le ralentissement;

Le Vert signifiant «Voie libre».

Les signaux optiques sont placés à droite de la voie qu'ils commandent ou exceptionnellement au-dessus.

§ 1er. — SIGNAUX OPTIQUES FIXES.

ARTICLE PREMIER.

Disque jaune (avancé).

Le signal avancé se compose d'une plaque ronde peinte en jaune avec cercle noir et bord blanc, articulée en haut d'un mât.

Il peut prendre deux positions : ouvert ou fermé.

Ouvert, il présente au train : le jour, la tranche du disque abattu horizontalement; la nuit, deux feux verts placés obliquement en montant vers la droite.

Fermé, il présente face au train : le jour, sa face jaune perpendiculairement à la voie; la nuit, deux feux jaunes placés obliquement en montant vers la droite.

Le mécanicien qui rencontre le disque jaune fermé doit se rendre maître de sa vitesse, dans les conditions indiquées à l'article 68.

ARTICLE 2.

Sémaphore (arrêt absolu) [1].

Le sémaphore se compose d'un mât auquel est articulé un nombre de bras variant de 1 à 3 selon les différents cas et auquel correspond la nuit le même nombre de lanternes.

Le sémaphore peut s'employer dans trois cas différents :

Signal d'entrée de gare;

Signal de sortie de gare;

Signal de block.

Il sert également, dans le cas des bifurcations, d'indicateur de direction; il est alors muni d'un nombre de bras égal à celui des directions à donner, et sur lesquelles le mécanicien est fixé par la position du signal d'aiguille indiqué ci-après (art. 5).

Les bras sémaphoriques peuvent prendre deux positions :

1re, horizontale;

2e, relevée à 45° par rapport au mât.

ARTICLE 3.

Sémaphore à 1 bras (1).

Les positions des bras donnent les indications suivantes :

1re Position : Lorsque le sémaphore présente le bras horizontalement et à droite le jour, ou un feu rouge la nuit, le mécanicien doit se mettre en mesure d'arrêter son train avant d'engager ce signal.

2e Position : Lorsque le bras du sémaphore est relevé obliquement à droite le jour, ou présente un feu vert la nuit, le mécanicien est avisé que les aiguilles, s'il en existe, sont disposées pour la voie directe et que la direction correspondante est libre.

ARTICLE 4.

Sémaphore à 2 ou à 3 bras (1).

Les bras sémaphoriques peuvent donner trois indications :

1re Position : Lorsque le sémaphore présente le bras supérieur horizontal à droite ou un feu rouge, le mécanicien doit se mettre en mesure d'arrêter son train avant d'engager le sémaphore.

---

(1) Les sémaphores ne s'adressent pas aux manœuvres faites dans les gares.

2e Position : Lorsque le sémaphore présente le bras supérieur relevé obliquement à droite ou un feu vert, le mécanicien est avisé que les aiguilles sont disposées pour la voie directe et que la direction correspondante est libre.

3e Position : Lorsque le sémaphore présente les deux ou les trois bras relevés obliquement à droite ou bien deux ou trois feux verts les uns au-dessus des autres, le mécanicien est avisé que les aiguilles sont disposées pour une voie autre que la voie directe et que la direction correspondante au deuxième ou au troisième bras est libre.

ARTICLE 5.

Signaux de position d'aiguilles.

Les signaux de position d'aiguilles renseignent les Agents des gares et des trains (mécaniciens et conducteurs) sur la position dans laquelle les aiguilles sont placées.

Les signaux de position d'aiguilles sont éclairés par transparence; ils présentent :

1° Du côté de la pointe :

a) Un rectangle blanc lorsque l'aiguille est disposée pour la voie directe;

b) Une flèche oblique orientée du côté de la déviation lors que l'aiguille est disposée pour la voie déviée.

2° Du côté du talon :

c) Un rectangle blanc lorsque l'aiguille est disposée pour la voie directe;

d) Un disque blanc lorsque l'aiguille est disposée pour la voie déviée.

Dans les changements symétriques, ce disque blanc est complété par un angle noir à gauche ou à droite selon que la circulation vient de l'une ou de l'autre direction.

ARTICLE 6.

Signaux des traversées jonctions doubles.

Lorsque les deux aiguilles d'un même côté d'une T. J. D. se déplacent simultanément en sens contraires, la lanterne présente deux flèches blanches sur fond noir; quand au contraire ces aiguilles se déplacent simultanément dans le même sens une lanterne pour chacune de ces aiguilles indique leurs directions respectives.

ARTICLE 7.

Signal de barrage.

La lanterne présentant un disque blanc traversé d'une barre horizontale noire indique que l'accès de la portion de voie qu'elle commande est interdit.

Lorsque la barre noire est présentée diagonalement l'interdiction est levée et la voie est libre.

§ 2. — SIGNAUX ACOUSTIQUES FIXES.

ARTICLE 8.

Cloches électriques.

Les cloches électriques sont employées pour l'annonce des trains d'une gare à une autre aux agents postés le long du parcours.

Cette annonce se fait au moyen d'une série de coups de cloche qui diffère suivant la ligne où les cloches sont employées.

a) Un train part dans la direction de A vers B :

A.....B

une fois un certain nombre de coups de cloche, pour le sens impair.

b) Un train part dans la direction de B vers A :

Deux fois le même nombre de coups de cloche qu'en *a*) pour le sens pair.

c) La circulation des trains est suspendue ou le signal d'annonce *a*) ou *b*) est annulé :

Trois fois le même nombre de coups de cloche qu'en *a*).

d) Incident ou Accident, tous les trains doivent être arrêtés :

Six fois le même nombre de coups de cloche qu'en *a*).

§ 3. — SIGNAUX OPTIQUES MOBILES.

ARTICLE 9.

Pancartes et guidons.

Les pancartes et guidons employés sont de différentes couleurs et peuvent être utilisés comme signaux de ralentissement ou d'arrêt.

ARTICLE 10.

Signal de ralentissement.

Lorsque le mécanicien doit parcourir une certaine partie de voie à une vitesse inférieure à celle portée au livret de marche il est fait usage des guidons et feux suivants :

Le jour : le guidon jaune de ralentissement portant la lettre A (1) est établi à droite de la voie à 400 mètres en avant du point à partir duquel le ralentissement doit être effectivement obtenu. Un guidon vert de reprise de vitesse portant la lettre E (1) est établi sur double voie à droite immédiatement à la fin de la partie de voie à parcourir en ralentissement; sur voie unique, ce signal est placé à gauche à 400 mètres après la fin du parcours de ralentissement.

Cette disposition permet l'utilisation dans le sens inverse du signal de reprise de vitesse comme signal de ralentissement et réciproquement.

La nuit : Le guidon jaune de ralentissement présente deux feux jaunes disposés diagonalement en montant de gauche à droite; le guidon vert de reprise de vitesse présente deux feux verts disposés diagonalement en descendant de gauche à droite.

Le signal de ralentissement prescrit la réduction de la vitesse à un maximum de 15 kilomètres à l'heure.

ARTICLE 11.

Pancarte d'arrêt protégeant un point dangereux

Une pancarte rectangulaire d'arrêt à face rouge avec liséré blanc est établie à droite de la voie en avant du point où l'arrêt doit être obtenu. Si cette pancarte est employée pour couvrir un obstacle en pleine voie elle devra être établie à 200 mètres au moins en avant du point où le train doit être arrêté. Dans ce cas la pancarte rectangulaire d'arrêt devra être précédée du guidon jaune de ralentissement lequel sera lui-même implanté à 500 mètres en avant de la pancarte rectangulaire.

ARTICLE 12.

Drapeaux.

Les drapeaux de couleur rouge, jaune ou verte sont employés le jour pour obtenir selon le cas : l'arrêt, le ralentissement, ou pour indiquer que la voie est libre. Ils sont

---

(1) La lettre A est l'initiale du mot Anfang qui veut dire commencement et la lettre E est l'initiale du mot Ende qui veut dire fin.

employés dans les mêmes conditions que les pancartes ou les guidons mobiles.

Le drapeau vert de reprise de vitesse est toujours placé à droite.

ARTICLE 13.

Lanternes.

Les lanternes présentent la nuit des feux de même couleur que les drapeaux et sont utilisées dans les mêmes conditions que ceux-ci.

§ 4. — SIGNAUX ACOUSTIQUES MOBILES.

ARTICLE 14.

Sifflets-Trompe.

Signaux donnés par le mécanicien au moyen du sifflet à vapeur et par les conducteurs ou chefs de manœuvre au moyen du sifflet de poche ou de la trompe.

1° *Par le mécanicien :*

a) Attention..... .... un coup prolongé : ——

b) Serrage modéré des freins... un coup bref : —.

c) Serrage énergique des freins. trois coups brefs : — — —

d) Desserrage des freins..... deux coups prolongés —— ——

2° *Par le Chef de train :*

a) Le personnel du train doit prendre ses places..... un coup prolongé : ——

b) Départ..... deux coups prolongés : —— ——

c) Arrêt..... trois coups brefs : — — —

3° *Par le Chef de manœuvre* (signaux acoustiques et optiques :

a) Tirez..... un coup long : ——.

ou le jour : — *la nuit :*

Mouvement vertical du bras de haut en bas. — Mouvement vertical de la lanterne de hart en bas.

b) Refoulez ..... deux coups assez longs —— ——

ou le jour :	*la nuit :*
Mouvement lent horizontal alternatif du bras.	Mouvement lent horizontal alternatif de la lanterne.
c) Lancez.....	deux coups longs et un bref : — — —
ou le jour :	*la nuit :*
Deux mouvements horizontaux du bras en allant du corps vers l'extérieur et un mouvement vertical rapide vers la terre.	Même mouvement que ci-contre avec la lanterne.
d) Halte.....	trois coups brefs : — — —
ou le jour :	*la nuit :*
Mouvement circulaire du bras dans un plan vertical.	Mouvement circulaire de la lanterne.

ARTICLE 15.

Pétards.

Les pétards sont employés pour compléter les signaux optiques mobiles commandant l'arrêt (guidon jaune et pancarte rouge) lorsque soit de jour, soit de nuit, en raison des troubles atmosphériques ou pour toute autre cause, ces signaux ne pourraient être suffisamment perceptibles à 100 mètres de distance.

Les pétards sont employés :

1° Dans les souterrains en tout temps pour doubler les signaux optiques mobiles;

2° A l'extérieur lorsque l'état de l'atmosphère ne permet pas d'apercevoir à moins de 100 mètres les signaux optiques mobiles;

3° Lorsqu'aucun agent ne peut être laissé sur place pour faire ou surveiller les signaux optiques mobiles;

4° Lorsque la nuit les lanternes des signaux d'arrêt absolu ne peuvent rester allumées;

5° Dans d'autres cas spéciaux qui seront examinés plus loin.

Quand il y a lieu de faire usage de pétards, on en fixe deux, l'un sur le rail de droite, l'autre sur le rail de gauche, à 25 ou 30 mètres l'un de l'autre. Par temps humide on en met trois espacés de la même façon.

CHAPITRE II.

COMPOSITION ET SIGNALISATION DES TRAINS.

PREMIÈRE PARTIE.

COMPOSITION DES TRAINS

§ 5. — TRAINS NON MUNIS DU FREIN CONTINU.

ARTICLE 16.

Nombre de véhicules d'un train non muni.

Le nombre de véhicules susceptibles d'entrer dans la composition d'un train non muni ne doit pas, en principe, excéder 50, sans compter le wagon de combustibles et le wagon-dortoir pour les agents, ajoutés à certains trains militaires.

ARTICLE 17.

Tonnage.

Le tonnage d'un train est son poids total.
Le tonnage admissible est déterminé en tenant compte:

1° Du profil à parcourir;

2° De la vitesse du train;

3° De la puissance de la machine.

Ces différents éléments sont indiqués par différents documents (graphiques et livrets de marche des trains) en usage sur le réseau rhénan.

ARTICLE 18.

Attelages.

Lorsque les éléments complets d'un train sont réunis, on procède à l'attelage des wagons. Les tendeurs doivent être serrés jusqu'à ce que les tampons se touchent et les chaînes doivent être accrochées.

Dans le matériel allemand, les chaînes n'existent pas et sont remplacées par un double tendeur.

ARTICLE 19.

Attelage des wagons français.

Pour faire un attelage, l'agent doit se placer entre le crochet d'attelage et le tampon gauche du wagon arrêté, face au wagon qui arrive, et doit tenir à deux mains le tendeur d'attelage dévissé; au moment de l'accostage il doit engager rapidement la boucle du tendeur dans le crochet de traction du wagon à atteler, et serrer la vis à fond.

ARTICLE 20.

Attelage de wagons allemands.

L'attelage central est composé d'un crochet de traction, d'un tendeur à vis et d'un crochet de sûreté portant une manille.

L'attelage proprement dit se fait comme dans l'attelage français. On réalise ensuite l'attelage de sûreté en engageant un des crochets de sûreté dans la manille du tendeur inutilisé sans serrer la vis de ce deuxième tendeur.

En cas de rupture du tendeur de l'attelage proprement dit, on peut refaire un nouvel attelage à l'aide du tendeur à vis de l'autre wagon et un nouvel attelage de sûreté à l'aide d'une manille et d'un crochet de sûreté.

ARTICLE 21.

Attelage d'un wagon français à un wagon allemand.

On se sert pour l'attelage proprement dit du tendeur à vis du wagon allemand, puis on accroche la manille du tendeur du wagon français au crochet de sûreté du wagon allemand. Les chaînes du wagon français sont ensuite relevées.

ARTICLE 22.

Freinage.

Le freinage d'un train comprend, outre les freins de la locomotive et du tender, les freins à vis d'un certain nombre de véhicules introduits dans la composition du train. Ces freins sont manœuvrés par des conducteurs ou garde-freins.

Le nombre d'essieux freinés varie selon le nombre total d'essieux du train, la déclivité maximum du parcours et la plus grande vitesse admise.

Le livret de marche des trains indique, pour chaque ligne à parcourir, le nombre d'essieux à freiner sur 100 essieux du train, la vitesse étant la même pour tous les trains sur une même ligne. Le nombre d'essieux est toujours compté en essieux chargés et deux essieux d'un véhicule vide équivalent à un essieu chargé.

ARTICLE 23.

Tout train, quelle que soit sa nature, doit comporter un frein à vis gardé par un agent chargé de le manœuvrer.

1° Sur l'un des cinq premiers véhicules.

2° Sur le dernier ou avant-dernier véhicule si la déclivité caractéristique est supérieure à 5 millimètres, le tonnage qui suit le dernier frein gardé ne devant pas en outre dépasser 25 tonnes.

Pour tous les trains quels qu'ils soient, lorsque la section parcourue présente des rampes supérieures à 5 millimètres et lorsque le train comporte plus de deux freins gardés, le dernier tiers du train doit contenir au moins deux gardes freins et la deuxième moitié du train doit contenir la moitié au moins du nombre de freins gardés.

§ 6. — TRAINS MUNIS DU FREIN CONTINU.

ARTICLE 24.

Les trains qui peuvent être appelés à marcher à une vitesse accélérée, en général les trains de voyageurs, sont munis du frein à air comprimé.

ARTICLE 25.

Un train est considéré comme muni lorsque le frein à air

comprimé fonctionne sur les 2/3 au moins des véhicules entrant dans sa composition.

La composition d'un train muni ne doit pas excéder 24 véhicules.

ARTICLE 26.

Dans les trains munis du frein continu, la proportion des freins à vis qui a été précédemment déterminée doit toujours être observée. Il suffira toutefois que seul, le frein d'arrière soit gardé dans les trains dont la composition n'excède pas 8 véhicules et que les freins de tête et de l'arrière soient seuls gardés si la composition dépasse 8 véhicules.

ARTICLE 27.

Dans le cas où pour une cause quelconque l'emploi du frein continu viendrait à être suspendu en cours de route, le train reprendrait son caractère de train non muni et les freins à vis devraient être gardés suivant les règles précédemment établies.

Le conducteur-chef doit alors prévenir le mécanicien de réduire la vitesse de son train à celle correspondant au nombre de freins gardés et au besoin de ne marcher qu'à une vitesse telle qu'il puisse s'arrêter dans la partie de voie qu'il aperçoit devant lui.

DEUXIÈME PARTIE.

SIGNALISATION DES TRAINS.

§ 7. — SIGNAUX DES TRAINS.

ARTICLE 28.

Les signaux des trains servent :

1° A signaler les trains comme trains constitués ;

2° A donner connaissance au personnel de la voie et des gares de certaines particularités ou modifications dans la marche des trains.

Les signaux dont les trains peuvent être porteurs sont, sur voie double et voie unique :

ARTICLE 29.

Circulation normale.

A l'avant :

Le jour, pas de signal particulier ;

La nuit, deux feux blancs à l'avant de la machine.

A l'arrière :

Le jour, machine seule ou automotrice : plaque de queue (circulaire rouge bordée de blanc).

Train constitué : plaque de queue et, en outre, deux plaques rectangulaires blanches et rouges en haut du dernier véhicule ou lanternes (non allumées) disposées pour la nuit.

La nuit, machine seule ou automotrice : gros signal rond rouge (signal de queue).

Trains constitués : signal de queue, et en outre une ou deux lanternes donnant à l'avant un ou deux feux verts, à l'arrière un ou deux feux rouges.

ARTICLE 30.

Circulation à contre-voie (sur voie double).

A l'avant :

Le jour, plaque circulaire rouge bordée de blanc à l'avant du premier véhicule.

La nuit, une des lanternes de tête présente un feu rouge.

ARTICLE 31.

Annonce des trains facultatifs ou spéciaux.

A l'arrière :

1° Dans le même sens de circulation :

Le jour, automotrices et machines seules : signaux de queue habituels et en outre une plaque blanche bordée de noir.

Trains constitués : signaux de queue habituels, mais les une ou deux plaques rectangulaires blanches et rouges sont remplacées par des plaques rondes blanches bordées de noir.

La nuit, automotrices et machines seules : un feu blanc en plus du signal de queue.

Trains constitués : les lanternes de queue donnent vers l'arrière un ou deux feux blancs.

2° Dans le sens opposé de la circulation :

A l'avant :

Le jour, plaque circulaire blanche bordée de noir, à l'avant du premier véhicule.

La nuit, un troisième feu blanc au-dessus des lanternes d'avant réglementaires.

ARTICLE 32.

Visiter la ligne téléphonique ou télégraphique.

Le jour, une plaque jaune à l'avant du train.
(Ce signal ne se donne pas la nuit.)

ARTICLE 33.

Visiter la voie (signal s'adressant à un garde-voie).

Le jour, tout objet balancé par un agent de train.

la nuit, un feu balancé par un agent de train.

Le garde-voie doit alors visiter la voie en arrière du train pour voir s'il n'y a rien d'anormal ou si le train n'a pas perdu quelque chose.

CHAPITRE III.

PRESCRIPTIONS COMMUNES À LA CIRCULATION EN DOUBLE VOIE ET EN VOIE UNIQUE.

---

§ 8. — PRESCRIPTIONS CONCERNANT LA CIRCULATION.

ARTICLE 34.

Visite des trains.

Lorsque le train est complètement terminé et que les signaux de tête et de queue sont en place, le chef de service et le chef de train doivent visiter le train dans toute sa longueur et s'assurer qu'il est bien formé dans les conditions réglementaires. Ils doivent porter spécialement leur attention sur les attelages, le bon conditionnement des chargements et la

répartition des freins ainsi qu'il a été dit au chapitre II. Les conducteurs ou gardes-freins s'assurent dès leur arrivée, du bon fonctionnement des freins dont ils ont la garde et rendent compte de cette visite au chef de train.

ARTICLE 35.

Essai du frein continu.

L'essai du frein continu se fait au point de départ d'un train, et, en cours de route, à chaque fois qu'une coupure est faite dans la conduite générale même sans adjonction ni retrait de véhicules. L'essai se fait sous la surveillance du personnel du train : chef de train, conducteurs et surveillants de voitures.

Dans le cas de fonctionnement défectueux, et à défaut du visiteur qui doit assister à l'essai des freins, il incombe au mécanicien de prendre les mesures nécessaires pour remédier aux défectuosités.

ARTICLE 36.

Départ des trains.

Lorsque la visite du train aura été faite par le chef de service et le chef du train et que l'heure de départ est arrivée, le chef de service donne le signal du départ au moyen de deux coups prolongés de sifflet de poche.

Ce signal est répété par le chef de train au moyen de deux coups prolongés de cornet.

Le chef de service devra auparavant s'assurer que les conducteurs ou gardes-freins sont à leurs postes, c'est-à-dire en face de leur frein et prêts à y monter.

ARTICLE 37.

Annonce des trains.

Avant le signal de départ, le chef de service doit, si cela est possible, annoncer le train à la gare suivante par le nombre de coups de cloche réglementaire.

En outre, si le téléphone fonctionne, toutes les circulations seront annoncées aux postes suivants au moyen de cet appareil.

ARTICLE 38.

Intervalle des trains.

L'intervalle à maintenir entre les trains est fixé à vi. gt mi-

nutes au minimum. Les agents du service de la voie appelés à circuler sur la ligne maintiendront cet intervalle, s'il y a lieu, au moyen des signaux à main dont ils disposent, drapeaux, lanternes, pétards, etc...

Les gares maintiendront l'intervalle de vingt minutes au moyen d'un drapeau rouge placé en tête des quais et destiné à rappeler le point d'arrêt, ou au moyen du sémaphore de sortie fermé dans les gares où les signaux continueront à être en service.

ARTICLE 39.

Limite de vitesse.

La vitesse des trains est fixée à 30 kilomètres à l'heure et dans aucun cas elle ne pourra excéder 45 kilomètres. Si exceptionnellement un train à vitesse plus rapide était mis en marche, un ordre de service spécial le ferait connaître.

ARTICLE 40.

Arrêts.

Sauf incidents imprévus ou cas de force majeure, les trains ne doivent s'arrêter qu'aux gares ou points de stationnement déterminés par les livrets de marche qui sont mis en vigueur sur les réseaux rhénans. Le point exact d'arrêt dans les gares sera rappelé aux mécaniciens par un drapeau rouge le jour ou un feu rouge la nuit.

ARTICLE 41.

Protection des trains.

Tout train en stationnement dans une gare sur voie principale doit être couvert par le sémaphore si ce dernier est en service ou à son défaut par un signal mobile (drapeau ou lanterne) placé à 100 mètres en arrière du dernier véhicule.

ARTICLE 42.

Garages.

Quand un train est garé, le chef de service doit, s'il fait nuit, veiller à ce que les conducteurs enlèvent ou effacent les signaux rouges du train, afin que les mécaniciens des trains survenant ne soient pas induits en erreur par la vue de ces signaux.

Pendant tout le temps qu'un train reste garé, tous les agents du train restent à leur poste sauf le cas où le chef de

service demande leur concours pour aider à la manœuvre. Exceptionnellement et si le garage doit se prolonger, ils peuvent être autorisés, par le chef de service, à s'absenter. Dans aucun cas le mécanicien et le chauffeur ne doivent s'absenter en même temps. Lorsqu'un train quitte son garage, les signaux doivent être replacés par les conducteurs et les précautions réglementaires doivent être prises en ce qui concerne les aiguilles et la protection des trains.

Les mêmes prescriptions doivent être observées lorsqu'il s'agit d'une machine isolée. Dans ce cas le chauffeur assure le changement de position des signaux de la machine.

§ 9. — MANŒUVRES.

ARTICLE 43.

Aucune manœuvre engageant les voies principales ne doit être exécutée dans les gares sans être commandée et dirigée par le chef de service ou un agent désigné par lui.

L'agent qui commande la manœuvre a autorité sur les mécaniciens pour tous les mouvements à exécuter.

ARTICLE 44.

Avant de commencer une manœuvre sur voies principales et à défaut de couverture par le sémaphore d'entrée, le chef de service ou l'agent délégué pour commander la manœuvre devra faire placer un signal rouge à 100 mètres au moins du point extrême à engager par la manœuvre.

ARTICLE 45.

Lorsqu'une manœuvre doit engager une voie principale, elle doit être terminée 10 minutes au moins avant l'heure réglementaire d'arrivée ou de passage de chaque train attendu circulant sur cette voie.

En cas de retard, et à la condition que ce retard soit connu d'une manière précise, la manœuvre pourra être continuée sur l'autorisation indispensable du chef de service qui fixera l'heure à laquelle la ou les voies principales devront être dégagées.

ARTICLE 46.

L'agent qui commande la manœuvre doit s'assurer que les aiguilles et taquets d'arrêt sont bien disposés ; lorsqu'une ma-

nœuvre devra emprunter plusieurs aiguilles, on devra disposer successivement ces aiguilles dans l'ordre inverse où elles seront abordées par la manœuvre.

L'agent qui commande la manœuvre doit se tenir dans une position d'où les signaux sont bien visibles au mécanicien, il doit au besoin faire répéter ces signaux.

ARTICLE 47.

Toutes les fois qu'un train est divisé, qu'une manœuvre s'exécute, on doit prendre toutes les mesures nécessaires pour éviter que les wagons ou parties de train ne soient mis en mouvement sur les voies principales et sur les pentes, soit par l'action du vent, soit par leur propre poids, soit pour toute autre cause.

Il est, en conséquence, prescrit de serrer et d'abattre les freins à main des véhicules en nombre nécessaire et de relever les taquets d'arrêt des voies de garage.

En cas de nécessité absolue, les roues des wagons doivent être embarrées.

ARTICLE 48.

Manœuvres au lancer.

Lorsque les dispositions des gares le permettent, et afin d'augmenter la rapidité des manœuvres, on emploie un procédé spécial dit: manœuvre au lancer. Dans cette manœuvre, après avoir complètement dételé (coupé) les wagons à laisser, on transmet au mécanicien l'ordre de refouler; puis, lorsque le chef de manœuvre juge que les wagons, par la vitesse acquise peuvent atteindre le point où ils doivent être placés, il fait au mécanicien le signal d'arrêt indiqué à l'article 14.

Ce double commandement sera employé de préférence au commandement simple «LANCEZ».

ARTICLE 49.

Avant de commencer une manœuvre au lancer, le chef de manœuvres doit s'assurer qu'il possède le moyen d'arrêter le ou les wagons ainsi lancés (freins à main, frein gardé ou sabot-frein).

ARTICLE 50.

Il est interdit de manœuvrer au lancer:

1° Les voitures à voyageurs même vides, les chargements reposant sur plus d'un wagon, les wagons chargés d'animaux vivants ou d'explosifs, les wagons-réservoirs;

2° Les chargements quelconques sur une déclivité, une partie de voie en courbe ou en mauvais état.

Il est interdit également de lancer des wagons le long d'un quai à marchandises ou à voyageurs ou à l'intérieur d'un hall à voyageurs.

ARTICLE 51.

Manœuvres à la gravité.

Les manœuvres à la gravité consistent à pousser un train à débrancher vers le sommet d'un dos d'âne auquel succède, par une déclivité, un faisceau de voies. Les wagons du train sont détachés, suivant leurs directions, avant de franchir le sommet du dos d'âne après le passage duquel ils sont abandonnés à leur propre poids.

ARTICLE 52.

Sabots-freins.

Le sabot-frein est un appareil destiné à arrêter les wagons mis en mouvement dans les manœuvres à la gravité; on le place sur un des rails de la voie sur laquelle on veut arrêter les wagons et à une distance du point d'arrêt qui doit être évaluée suivant la vitesse et le poids des wagons.

Sur les voies en courbe, le sabot-frein doit toujours être placé sur le rail de petit rayon.

Il est interdit de mettre un sabot-frein sur chacun des rails d'une même voie.

ARTICLE 53.

Le sabot-frein ne peut être utilisé que sur les voies de manœuvre et en dehors de tout aiguillage; on ne doit donc jamais en faire usage sur les voies principales, aux abords des aiguilles en pointe ou en talon, des traversées-jonctions, des plaques tournantes et chariots, et, en général, à proximité de tout appareil qui interrompt la continuité des rails d'une voie (1).

ARTICLE 54.

On ne doit, en aucun cas, envoyer sur un sabot-frein une rame composée de plus de trois wagons chargés ou six wagons

---

(1) Exception faite pour le cas du «Gleisbremse» ou frein spécial sur rail, dispositif spécial existant dans certaines gares.

vides. Les tranches supérieures à ces chiffres devront comprendre un frein à vis à levier accompagné d'un agent chargé d'arrêter la rame en temps utile. Lorsque des wagons on été arrêtés à l'aide du sabot-frein, cet appareil doit être aussitôt retiré du rail et laissé à côté de la voie pour être utilisé à nouveau.

§ 10. — PRESCRIPTIONS CONCERNANT LES CONDUCTEURS ET LES GARDES-FREINS.

ARTICLE 55.

Les conducteurs et gardes-freins, à leur prise de service, doivent être porteurs d'une lanterne-signal à main, de dix pétards, de drapeaux rouges et jaunes, d'un cornet, d'allumettes, de deux seaux à incendie, d'une montre, d'un exemplaire des tableaux de la marche des trains qui les concernent, et d'un exemplaire du présent règlement.

ARTICLE 56.

Chaque train est placé sous la direction d'un conducteur désigné pour remplir les fonctions de chef de train.

ARTICLE 57.

Avant le départ des gares de formation des trains, le chef de train procède ou fait procéder contradictoirement avec le chef de gare, ou son représentant, à la reconnaissance du train. Ils examinent l'état des attelages et voient si le train est bien muni des signaux et des freins réglementaires. Ils vérifient, en outre, s'il s'agit d'un train contenant des wagons de marchandises, l'état extérieur des chargements.

Ils s'assurent que sur les wagons, dont les agrès ne sont pas en service, les bâches sont bien dans les courroies et les prolonges dans les anneaux.

ARTICLE 58.

A chaque gare où le train s'arrête, les conducteurs doivent, dès que le train est arrêté, desserrer les freins, sauf le dernier qui reste serré jusqu'au départ.

En outre, le chef de train doit toujours s'assurer que son train n'a subi aucune rupture d'attelages et que les conducteurs sont présents. Il doit, dès l'arrêt de son train, informer immédiatement le chef de service de toutes les circonstances intéressant la sécurité qui se sont produites.

ARTICLE 59.

Si exceptionnellement un train ou une machine est obligé de s'arrêter dans une gare non ouverte au service, les agents du train ou de la machine agissent comme en pleine voie.

ARTICLE 60.

Service des freins.

Lorsque pendant la marche du train le mécanicien donne le signal «ATTENTION», le garde-frein doit saisir la manivelle ou le levier du frein ; au signal «SERREZ LES FREINS«, il doit serrer sans enrayer les roues; si cela se produit il doit desserrer légèrement.

ARTICLE 61.

Les gardes-freins doivent serrer leurs freins sans attendre la demande du mécanicien dans les cas suivants :

1° Si le train prend une trop grande vitesse sur une section à forte déclivité ;

2° Si le train arrive en gare à une vitesse telle qu'il ne pourra vraisemblablement pas s'arrêter au point prescrit ;

3° Si, de la voie, le signal d'arrêt était fait au train ;

4° Si, le garde-frein s'aperçoit en cours de route qu'il se produit quelque chose qui puisse mettre le train en danger (dérangement de chargement, rupture de ressort, d'attelage, déraillement) ;

5° L'approche d'un point qui doit être parcouru lentement.

Si en cas d'incidents le train ne s'arrête pas malgré le serrage de son frein, le garde-frein doit par tous les moyens possibles prévenir les autres gardes-freins (sifflet, cris, signal d'arrêt fait au moyen du képi le jour, de la lanterne la nuit, etc.)

ARTICLE 62.

Les conducteurs et gardes-freins doivent se tenir à portée des appareils d'arrêt (volant du frein, robinets de freins) mis à leur disposition, de manière à répondre sans retard à tout appel aux freins qui serait fait par le mécanicien ou par les autres gardes-freins et à prendre d'eux-mêmes l'initiative du serrage en cas de danger imminent. Dans les deux cas, ils doivent agir sur tous les moyens d'arrêt dont ils disposent en ouvrant d'abord et progressivement le robinet du frein continu et en manœuvrant immédiatement après le volant du frein à vis.

§ 11. — PRESCRIPTIONS CONCERNANT LES MÉCANICIENS.

ARTICLE 63.

Le mécanicien, à sa prise de service, doit être porteur du carnet de marches-types, du livret de la marche des trains, d'un exemplaire du présent règlement et d'une montre. Il doit vérifier le bon état de tous les organes de sa machine et s'assurer que les approvisionnements en combustibles, eau, huile et sable sont au complet ; il doit en être de même des agrès et de l'outillage.

ARTICLE 64.

Le mécanicien assure, sous sa responsabilité, la marche régulière des trains dont la traction lui est confiée. Il doit, en cas de retard, s'efforcer de regagner ce retard dans les limites de vitesse autorisées. Il est personnellement responsable de la stricte observation des signaux.

ARTICLE 65.

Un mécanicien ne doit pénétrer sur les voies principales qu'après en avoir reçu l'autorisation du chef de service ou de son représentant chargé de faire les signaux nécessaires.

ARTICLE 66.

Le mécanicien doit mettre sa machine en tête du train avec précaution et veiller par lui-même ou par l'intermédiaire du chauffeur à ce que la machine et le tender soient attelés au train. Il doit démarrer sans à-coups.

ARTICLE 67.

Dès le démarrage, et fréquemment en cours de route, l'attention du mécanicien doit se porter sur l'état du train qu'il conduit.

ARTICLE 68.

Lorsqu'un mécanicien rencontre un signal avancé à l'arrêt, il doit immédiatement prendre toutes mesures utiles pour se rendre maître de sa vitesse dans le plus bref délai et ne plus marcher qu'à vue ; puis il s'arrêtera soit au premier croise-

ment ou traversée de voie de la gare protégés par le signal avancé, soit au sémaphore qui suit le signal avancé, même s'il est à voie libre. Il ne reprendra sa marche que sur le signal du chef de train qui devra s'assurer que la voie est libre. Dans tous les cas, le train devra s'arrêter en gare ou au poste de manœuvre du signal avancé.

ARTICLE 69.

Lorsqu'un train écrase des pétards, le mécanicien doit immédiatement réduire sa vitesse de façon à pouvoir s'arrêter dans la portion de voie en vue, il continue ainsi jusqu'à ce qu'il rencontre :

— Soit un signal de reprise de vitesse (Art. 10 et 12) ;

— Soit un signal d'arrêt, doublé ou non de pétards (Art. 2, 11 et 12).

S'il ne rencontre rien, il continue avec la même vitesse réduite et en redoublant de vigilance sur un parcours de 1000 mètres, après lequel il reprendra sa vitesse normale jusqu'à la première gare ouverte au service où il se renseignera sur la cause de la présence des pétards.

ARTICLE 70.

Lorsqu'un mécanicien arrive à une gare terminus, il doit tenir sa machine en état d'exécuter les manœuvres nécessaires.

Il doit faire connaître immédiatement au chef de dépôt, dès son arrivée, tout ce qu'il a pu remarquer d'anormal à la machine, au train, à la voie, aux fils télégraphiques, et tout ce qui peut intéresser le service. A défaut de chef de dépôt il avisera le chef de service.

ARTICLE 71.

A l'approche des gares en cul-de-sac, le mécanicien doit prendre les dispositions convenables pour que la vitesse du train soit complètement amortie avant le point d'arrêt et de telle sorte qu'il soit nécessaire de remettre la machine en action pour atteindre ce point. En conséquence, les mécaniciens doivent s'assurer du bon fonctionnement du frein continu à une certaine distance de la gare pour pouvoir, s'ils ont un doute sur le fonctionnement de cet appareil, arrêter le train au point voulu avec les seuls freins à main.

ARTICLE 72.

Le mécanicien qui conduit un train non annoncé ou une machine isolée doit redoubler de prudence et siffler fréquemment, surtout aux abords des gares, des passages à niveau et des bifurcations.

ARTICLE 73.

Lorsqu'une machine isolée ou un train de marchandises stationne sur une voie de garage, le mécanicien doit faire enlever ou effacer le feu rouge d'arrière, afin que les mécaniciens des trains survenants ne soient pas induits en erreur par ce feu.

§ 12. — INCIDENTS DIVERS.

ARTICLE 74.

Dans le cas où ils constateraient sur leur parcours un accident ou un dérangement de nature à entraver la marche des trains, les mécaniciens et les conducteurs doivent en prévenir la première gare ou les premiers agents de la voie qu'ils rencontrent. Ils doivent de même aviser aussitôt que possible les agents de la voie ou des gares, suivant le cas, des faits de toute nature qu'ils ont remarqués dans le parcours et qui peuvent intéresser la sécurité.

ARTICLE 75

Si un mécanicien ou un conducteur aperçoit sur les autres voies principales un obstacle ou une avarie susceptible de provoquer un accident, il devra provoquer immédiatement l'arrêt de son train et faire protéger le point dangereux à l'aide de pétards placés à 1,000 mètres. En outre, le chef de train fera les signaux d'arrêt au premier train croiseur afin de le renseigner et fera le signal « Visiter la voie » prévu à l'article 33.

ARTICLE 76.

Si un mécanicien ou un conducteur aperçoit dans un train qu'il croise une avarie, un chargement dérangé ou toute autre cause d'accident, il appelle l'attention des agents de ce train par tous les moyens à sa disposition.

En outre il prévient la première gare ouverte au service qu'il rencontre.

§ 13. — PROTECTION DES TRAINS ARRÊTÉS EN PLEINE VOIE.

ARTICLE 77.

Lorsque, par suite d'une cause quelconque, un train s'arrête en pleine voie, en dehors de la protection des signaux

fixes en service, la protection doit en être assurée dans les conditions suivantes :

Le conducteur de queue se porte immédiatement en arrière au pas de course pour faire à la distance de 1,000 mètres les signaux d'arrêt qui doivent protéger le train. Il devra être porteur le jour d'un drapeau rouge, la nuit et à toute heure sous les tunnels d'une lanterne à feu rouge, avec les moyens de la rallumer si elle venait à s'éteindre, le jour comme la nuit de pétards.

Ce devoir doit être accompli dans tous les cas et sans hésitation et quelque assurance qu'on puisse avoir qu'aucun train ou machine ne peut survenir.

Le chef de train doit s'assurer que ces prescriptions sont bien exécutées.

ARTICLE 78.

Si le conducteur du train, qui se rend à l'arrière pour aller faire les signaux d'arrêt, rencontre un agent ou un ouvrier de la voie, il doit le charger d'assurer les signaux au point convenable après avoir pris le nom de cet agent.

S'il ne rencontre personne, il doit placer des pétards sur les rails à une distance de 1,000 mètres du train (deux en temps ordinaire, trois en temps humide), afin de prévenir le mécanicien de tout train ou machine qui surviendrait; puis il revient au pas de course à son train et s'arrête à 200 mètres de son train en présentant un signal d'arrêt rouge vers l'arrière.

ARTICLE 79.

Si, d'après l'avis du mécanicien, le train est remis en état de reprendre sa marche avec une vitesse suffisante et si le chef de train juge que cette solution est préférable à la demande de secours, celui-ci prescrira la remise en marche du train.

ARTICLE 80.

Si le train est en état de reprendre sa marche dans le cas prévu à l'article 79 ci-dessus, avant le retour du conducteur, le mécanicien devra rappeler ce dernier au moyen de six coups de sifflet prolongés. Dans ce cas, le conducteur pose ses pétards à l'endroit où il se trouve et revient au pas de course vers son train.

Dans aucun cas, le train ne devra repartir avant que le conducteur de queue n'ait rejoint son poste, ce qu'il signalera au chef de train en agitant son signal jaune, une fois qu'il sera remonté dans son wagon.

ARTICLE 80 *bis*.

Lorsque, pour une cause quelconque, la vitesse d'un train se ralentit au point de permettre à un homme marchant au pas de le suivre, le conducteur de queue, alors même qu'il se croirait certain qu'aucun train ne peut survenir, doit descendre et mettre des pétards sur la voie. Il regagne son poste et renouvelle ce signal tous les 1000 mètres tant que la vitesse du train lui permet de le faire, ou jusqu'à ce qu'il rencontre un agent de la voie, qu'il charge de couvrir le train à la distance voulue et de retirer les pétards.

§ 14. — ÉCRITURES DES TRAINS.

ARTICLE 81.

Tout train mis en circulation donne lieu à l'établissement des pièces suivantes dont le modèle est annexé au présent règlement (Annexe V.) :

1° Un journal de train ;

2° Une feuille de mouvement de matériel ;

3° Un bulletin de traction pour chaque relai de machine.

I. — **Journal de train.** — Cette pièce est préparée par la gare extrême de départ qui porte les renseignements indiqués au modèle et la remet au chef de train. Ce dernier, en cours de route, complète le journal de train par les indications suivantes :

Heures réelles d'arrivée et de départ de chaque gare, excédents d'arrêts ;

Répartition et motifs des retards ;

Numéros des machines d'assistance et parcours qu'elles ont effectué ;

Numéros des machines de rechange, parcours effectués noms des mécaniciens et chauffeurs ;

Noms des conducteurs pris ou laissés en cours de route ;

Numéros et séries des véhicules dont le frein est gardé par des conducteurs ;

Incidents survenus en cours de route, leur cause, leur durée, points où ils se sont produits, mesures prises ;

Avaries au matériel, aux agrès, dérangements dans les chargements ;

État du temps et des signaux.

Le journal de train doit être signé par le chef de service de

la gare de départ et, à l'arrivée, par le chef de service de la gare terminus auquel il sera remis par le chef de train après que celui-ci l'aura signé.

Pour les trains circulant sur la voie unique, le journal de train comporte des renseignements spéciaux qui seront indiqués au chapitre traitant de la voie unique.

II. — **Feuille de mouvement de matériel.** — Cette pièce, conforme au modèle, doit être signée par le chef de service de la gare extrême de départ, lequel la remet au chef de train. Le chef de train complète cette pièce en cours de route en y mentionnant les noms des conducteurs pris ou laissés en cours de route et les numéros et séries de wagons dont les freins sont gardés. Cette feuille est signée par le chef de train, puis remise au chef de service de la gare terminus qui la signe également.

III. — **Bulletin de traction.** — Conforme au modèle ci-joint, cette pièce est extraite d'un livre à souches que possède le mécanicien. Elle est remise par celui-ci au chef de train avant le départ. En cours de route, le chef de train y mentionne la marche réelle du train (y compris le tonnage), ainsi qu'elle est indiquée au journal de train. A l'arrivée au point terminus de la machine, le bulletin, signé par le chef de train, est remis au mécanicien qui signe cette pièce, y consigne ses observations et la remet à son chef de service.

CHAPITRE IV.

DISPOSITIONS SPÉCIALES

A LA CIRCULATION EN DOUBLE VOIE.

§ 15. — CIRCULATION NORMALE.

ARTICLE 82.

Sur les chemins de fer allemands, les trains et les machines circulent sur la voie de droite en regardant le point vers lequel ils se dirigent.

ARTICLE 83.

Les trains suivent les marches tracées au livret et au graphique. A partir de l'application du service militaire spécial, les marches doivent être considérées comme facultatives. Elles sont tracées à la même vitesse moyenne, à 20 minutes d'intervalle, sauf sur certaines lignes et sur les sections communes à plusieurs lignes ou embranchements.

Les marches sont numérotées par ligne, l'indice de la ligne étant pris comme chiffre de mille.

Les trains facultatifs sont annoncés par télégraphe ou par téléphone, et, de plus, signalés autant que possible par le train qui les précède, comme il est dit à l'article 31.

Exceptionnellement, si des trains spéciaux à marche plus rapide sont mis en marche, ils doivent être annoncés et signalés dans les conditions de l'article 37.

ARTICLE 84.

Sur les lignes exploitées avec l'annonce par cloches, tous les trains seront, avant leur départ de chaque gare, annoncés par le nombre de coups de cloche prescrit (voir article 8).

ARTICLE 85.

Annonce des retards.

Toute gare qui constatera, au départ ou au passage d'un train, que celui-ci a un retard non annoncé égal ou supérieur à 15 minutes, annoncera ce retard par fil omnibus ou par fil direct jusqu'à la première gare de long arrêt où le train est susceptible de récupérer son retard.

§ 16. — INCIDENTS.

ARTICLE 86.

Ruptures d'attelages.

En cas de rupture d'attelage, les conducteurs de la deuxième partie du train prennent immédiatement toutes les mesures propres à l'arrêter le plus vite possible et font les signaux nécessaires pour attirer l'attention du mécanicien. Dès que la partie coupée est arrêtée, ils la couvrent à l'arrière à la distance réglementaire (art 77 et 78).

Si la queue du train est encore en vue lorsque le mécanicien s'aperçoit de la rupture, il doit ralentir progressivement de

manière à ne pas se laisser rejoindre par la queue de son train. Il s'arrête et recule pour la chercher lorsqu'elle est arrêtée.

Si la queue du train n'est plus en vue, il continue jusqu'à la prochaine gare où il prend les ordres du chef de gare.

Celui-ci ne peut autoriser le mécanicien à aller reprendre à contre-voie la queue de son train que si elle est en vue et arrêtée.

Si le chef de gare ne peut se concerter avec la gare en arrière pour faire pousser la rame détachée par un train ou une machine il donne l'ordre écrit au mécanicien d'aller la reprendre par l'arrière.

Les conducteurs restés avec la deuxième partie du train ne doivent attendre le retour de la première partie à contre-voie que si elle est encore en vue. Néanmoins ils ne doivent se laisser pousser soit par la machine de renfort, s'il y en a une en queue, soit par un train suivant, que 10 minutes au moins après le moment où ils ont perdu de vue la première partie du train.

Dans cette marche un des conducteurs doit se tenir sur un des premiers véhicules de la partie coupée pour observer les voies, en avant et faire le signal d'arrêt au mécanicien en cas de nécessité. Ce dernier doit d'ailleurs marcher prudemment en tenant compte de l'étendue de voie visible pour le conducteur.

ARTICLE 87.

Détresses.

Lorsque, pour une cause quelconque, un train ne peut ou continuer ou reprendre sa marche, le chef de train examine avec le mécanicien la nécessité de demander le secours. Les dispositions à prendre font l'objet de l'annexe I (articles 117 à 131).

§ 17. — VOIE UNIQUE TEMPORAIRE.

ARTICLE 88.

Lorsqu'une des deux voies est interceptée par suite de détresse prolongée, de déraillement, d'éboulement ou pour toute autre cause, la circulation des trains pourra avoir lieu sur la seule voie libre, soit au moyen d'un service de pilotage organisé, conformément aux prescriptions des articles suivants, faisant l'objet de l'annexe III (articles 132 à 139), soit au moyen de l'application des dispositions du chapitre V ci-après, spéciales à la circulation sur les lignes à voie unique.

Dans ce dernier cas, le chef de service qui expédie les trains en sens contraire de celui de la circulation normale sur la voie suivie, doit remettre un ordre écrit au mécanicien de chacun de ces trains pour l'autoriser à entrer sur la voie unique.

Le service de voie unique sera organisé entre les deux gares les plus voisines possédant des changements de voies utilisables ; s'il existe entre ces deux gares un ou deux changements de voie, on les utilisera lorsqu'il y aura avantage à le faire.

S'il existe entre les deux gares un poste d'embranchement, ce poste doit toujours être tête de voie unique temporaire.

Dans ces deux derniers cas, l'agent qui organise le service désignera un employé pour remplir à chacun des changements intermédiaires ou à ce poste d'embranchement, les fonctions de chef de service.

Quand l'une des gares voisines du point intercepté est une gare de dépôt, on doit la prendre comme tête de voie unique, même lorsqu'on ne peut utiliser aucun des changements de voie de cette gare. Il y a lieu, dans ce cas, d'établir un service de voie unique de chaque côté de la gare de dépôt.

Quand il existe un poste télégraphique intermédiaire entre les deux points choisis comme têtes de voie unique, ce poste doit, après avoir signalé aux deux têtes de la voie unique, le dernier train ou machine expédié ou passé dans chaque sens, établir entre ces deux points la communication télégraphique directe.

§ 18. — INTERCEPTION SUR LES DEUX VOIES.

ARTICLE 89.

Dès qu'une gare est avisée que les deux voies sont obstruées, le chef de service fait fermer les signaux des deux côtés de sa gare et prévient la gare suivante qui doit également fermer ses signaux de façon à arrêter toute circulation jusqu'à l'établissement du pilotage.

Les chefs de service des deux gares préviennent, en outre, les gares en arrière d'elles afin de faire dévier les trains si cela est possible.

ARTICLE 90.

Pilotage.

Les mesures suivantes seront prises pour établir un service de pilotage :

1° Faire cadenasser ou maintenir les aiguilles intermédiaires ;

2° Placer à l'aiguille d'entrée du pilotage un aiguilleur-garde muni de la consigne règlementaire ;

3° Placer un garde à 100 mètres en deçà de l'obstacle (*très important*)

4° Nommer un chef de sécurité au point intercepté ;

5° Nommer un employé-pilote de chaque côté de l'obstacle.

ARTICLE 91.

La circulation des deux côtés devra avoir lieu autant que possible sur la voie normale dans le sens de l'obstacle.

ARTICLE 92.

Le chef de service qui prend l'initiative d'établir un service de pilotage passe au chef de service de la gare suivante la dépêche de sûreté suivante : (1)

« Gare de à gare de . Voies paire et impaire obstruées au kilomètre par suite de »
« J'établis un service de pilotage entre ma gare et le kilomètre »
« J'ai placé à l'aiguille d'entrée de ma gare et au kilomètre (100 mètres avant l'obstacle) des gardes munis de la consigne réglementaire »
« J'ai désigné M (nom et qualité) pour remplir au point intercepté les fonctions de chef de sécurité, et je nomme M (nom et qualité) employé-pilote »
« Faites le nécessaire de votre côté et donnez-moi l'assurance que vous avez compris et accepté ces mesures. »

Le Chef de service, interrogé, répond par dépêche de sûreté :

« Gare de à gare de :
« J'ai compris qu'un service de pilotage est établi entre votre gare et le kilomètre . De mon côté, je place des gardes à l'aiguille d'entrée de ma gare et au kilomètre munis chacun de la consigne règlementaire. Je nomme M (nom et qualité) employé-pilote, et je prends note de la nomination de M (nom et qualité) comme chef de sécurité au point intercepté »
« J'établis, de mon côté, un service de pilotage entre ma gare et le kilomètre , et j'accepte vos mesures ».

---

(1) Voir page 53, renvoi 1.

ARTICLE 93.

Remplacement du pilotage par une voie unique temporaire.

Dès qu'une des deux voies sera libre, le chef de service qui prendra l'initiative de créer une voie unique temporaire fera supprimer l'employé-pilote de la gare opposée ainsi que le chef de sécurité et les deux gardes du point qui était intercepté.

Il aura la certitude que la voie est libre par la présence à sa gare du seul employé-pilote qui restera en fonctions.

Ensuite, il opérera comme il est dit pour la voie unique temporaire.

CHAPITRE V.

DISPOSITIONS SPÉCIALES A LA CIRCULATION EN VOIE UNIQUE.

§ 19. — FONCTIONNEMENT DE LA VOIE UNIQUE.

ARTICLE 94.

Principes généraux.

Dans la circulation en voie unique, la même voie étant affectée à la circulation dans les deux sens, toutes les mesures de sécurité sont d'application stricte.

Les dépêches concernant la circulation des trains devront être précédées de la formule de sûreté indiquée à l'article 140 de l'Annexe III.

Elles devront être échangées par les Chefs de service ou par un agent spécialement désigné par eux et sous leur responsabilité.

A cet effet, ils devront émarger sur le procès-verbal toutes les dépêches, concernant la sécurité des trains, qu'ils n'auraient pas passées eux-mêmes.

De même, l'expédition des trains devra toujours être faite par les chefs de service.

L'exécution du service devra, en outre, être affirmée sur le Journal de tous les trains par les chefs de service.

Les aiguilles d'entrée des gares de voie unique doivent toujours être verrouillées, cadenassées ou maintenues au passage des trains.

ARTICLE 95.

Agent spécial de la voie unique.

Sur chaque section de ligne à voie unique, un agent portant le titre d'agent spécial de la voie unique de..... à..... est spécialement chargé de prendre toutes les mesures que les circonstances peuvent exiger, pour assurer la sécurité et la régularité de la circulation des trains et des machines.

Le titre d'agent spécial de la voie unique est impersonnel.

Dans chacune des gares désignées, les fonctions d'agent spécial de la voie unique sont remplies par le chef de service.

ARTICLE 96.

Aucun ordre, aucune instruction concernant la circulation des trains ne doivent être transmis au personnel des gares et des trains, sur une section de voie unique, autrement que par l'intermédiaire de l'agent spécial de cette section.

Cet agent a seul qualité pour transmettre les ordres qui peuvent apporter dans la circulation des trains et des machines, des modifications autres que celles dont l'initiative appartient au chef de service, aux termes du présent règlement.

Il est bien entendu que les agents du service de la voie assurent, seuls, sous leur responsabilité et sans prendre les ordres de l'Agent spécial, la circulation des lorrys.

ARTICLE 97.

En règle générale, tout train doit être annoncé d'avance à toutes les gares situées sur son parcours par un avis écrit provenant de l'agent spécial, sans préjudice du signalement par le train précédent, lequel s'adresse plus spécialement aux agents de la voie. Il en est de même pour toutes les modifications apportées dans le service, autres que celles dont l'initiative appartient aux Chefs de service.

ARTICLE 98.

Exceptionnellement, l'avis annonçant un train peut être donné par le télégraphe ou par téléphone. Lorsqu'il s'agit d'un train extraordinaire, on ne doit recourir à l'avis télé-

graphique ou téléphonique qu'en cas d'extrême urgence, ou de nécessité absolument démontrée.

Les prescriptions suivantes sont appliquées selon que l'avis de commande est envoyé par écrit ou par télégraphe.

§ 20. — CIRCULATION NORMALE.

ARTICLE 99.

Avant l'expédition de tout train, chaque gare devra demander la voie à la gare suivante par la formule ci-après précédée, elle-même, de la formule de sûreté (voir art. 140) :

D. Gare de A à la gare de B. :

Dernier train reçu de B est train n°..... Puis-je expédier train n°.....?

R. Gare de B à gare de A :

1° Dernier train expédié de B à A est bien train n°..... Expédiez train n°.....;

2° Dernier train expédié de B à A n'est pas train n°..... Quand vous aurez reçu ce dernier, expédiez train n°.....

ARTICLE 100.

Deux trains partant de chaque côté de la voie unique se rencontreront dans une gare A appelée point de croisements. Des points de croisements sont désignés pour chaque train au tableau de service du livret de marche.

ARTICLE 101.

Croisement.

Lorsque deux trains marchant en sens contraire doivent se croiser dans une gare, les signaux avancés situés de chaque côté de cette gare doivent être mis à l'arrêt dix minutes avant l'heure réglementaire d'arrivée du premier train.

Lorsqu'un des trains se présente, le signal avancé de ce côté devra lui être ouvert, puis, mis à l'arrêt dès que ce train l'a franchi.

ARTICLE 102.

Le Chef de Service de la gare à laquelle des trains ont un croisement régulier ou accidentel doit, dix minutes avant l'heure d'arrivée du premier train, faire placer au point que doit occuper la tête de chacun d'eux, un signal d'arrêt, qui ne doit être retiré qu'après l'arrivée du ou des trains croiseurs.

ARTICLE 103.

Le Chef de Service de la gare à laquelle deux trains se croisent ne doit faire partir aucun des deux trains avant d'avoir communiqué avec les deux chefs de train, et s'être assuré notamment qu'aucun de ces trains n'a subi de rupture d'attelages.

Il devra affirmer sur le journal de train l'exécution du service.

ARTICLE 104.

Un train ne doit jamais partir d'une gare avant l'arrivée du ou des trains qu'il doit y croiser réglementairement ou qu'il aurait déjà dû croiser avant cette gare.

Toutefois, en cas de retard d'un ou plusieurs trains à croiser, le Chef de service de la gare de croisement doit se concerter avec le Chef de service de la première gare suivante (côté du train en retard) et s'il reçoit l'assurance que le train en retard y sera arrêté et gardé jusqu'à l'arrivée du train marchant en sens contraire, il donne à ce dernier l'ordre de continuer jusqu'à cette gare.

Cet ordre est donné au mécanicien et au conducteur sur un bulletin écrit et signé très lisiblement.

ARTICLE 105.

Le changement de croisement donne lieu à trois opérations :

1° Échange de dépêches ;

2° Remise du bulletin ;

3° Visa des journaux de trains.

ARTICLE 106.

Le télégraphe seul doit être utilisé pour les dépêches à échanger pour un changement de croisement de trains.

L'échange de dépêches doit toujours être précédé de la formule de sûreté (voir art. 140).

Ces dépêches sont les suivantes :

PREMIÈRE DÉPÊCHE.

D. — Train n°..... est-il arrivé à votre gare ?

1er cas : R. — Non Train n°..... en retard de....., pas arrivé.

DEUXIÈME DÉPÊCHE.

D. — Arrêtez train n°....., je vous enverrai train n°.....

R. — J'arrêterai train n°..... Expédiez train n°.....,
(2e cas) R. — Oui, Train n°..... arrivé à.... h.....
parti à.... h ....

Avant de faire la réponse (1er cas), le Chef de service doit faire mettre à l'arrêt les signaux du côté du train en retard et faire placer, au point que doit occuper la tête de ce train, le signal d'arrêt prescrit par l'article 102.

Par surcroît de précaution, le mécanicien et le conducteur-chef de chaque train marchant en sens contraire et qui doit être retenu à la gare où le croisement s'effectuera réellement sont immédiatement prévenus par écrit, par le Chef de service de cette dernière gare, que le croisement réglementaire est changé et aura lieu à sa gare.

En outre, tout conducteur-chef d'un train en retard doit, dès l'arrivée de son train, communiquer avec le Chef de service et lui demander si aucune mesure n'a été prise en vue d'un changement de croisement avec son train.

Dans le cas où, par suite d'une interruption télégraphique, la deuxième dépêche ne pourrait pas être transmise complètement avec la certitude qu'elle a été bien comprise, chaque gare arrêterait les trains jusqu'au moment où l'entente aurait été rétablie au moyen d'un exprès envoyé par la gare du côté du train en retard.

Cet exprès sera porteur d'un ordre écrit autorisant le changement de croisement et conçu dans les termes suivants -

Gare B à gare A .

J'arrêterai train n°.....

Expédiez train n°.....

Si le télégraphe venait à cesser de fonctionner avant le commencement de la transmission de la deuxième dépêche, les transmissions précédentes seraient considérées comme nulles et le croisement s'effectuerait dans les conditions prévues par le tableau de la marche des trains.

ARTICLE 107.

Dans tous les cas de changement de croisement, l'avis écrit (bulletin d'attente) que l'article précédent prescrit de donner au mécanicien et conducteur-chef leur sera remis dans les conditions suivantes :

Lorsque le train à retenir est arrivé à la gare où le croisement doit réellement s'effectuer, le Chef de service devra remettre le bulletin d'attente au mécanicien et au conducteur chef du train à retenir avant d'autoriser par dépêche le changement de croisement.

ARTICLE 108.

L'échange des dépêches de changement de croisement n'étant pas subordonné à la présence en gare des trains dont le croisement régulier est modifié, la remise du bulletin d'attente aux mécaniciens et aux conducteurs chefs des trains qui parviendraient après l'échange complet de ces dépêches, à la gare où doit s'effectuer réellement le croisement devra avoir lieu immédiatement après l'arrêt du train.

§ 21. — MODIFICATIONS DANS LA MARCHE DE DEUX TRAINS MARCHANT DANS LE MÊME SENS.

ARTICLE 109.

En cas de retard d'un train, une gare peut expédier dans le même sens suivant le tableau de service, un train garé ou formé dans cette gare, pourvu toutefois que ce dernier soit en mesure d'atteindre, avec sa vitesse normale, la gare suivante 30 minutes au moins avant le train en retard, marchant également à sa vitesse normale.

De même, un train en retard étant rejoint à une gare par un train marchant dans le même sens, le second train peut recevoir l'ordre de passer devant le premier, ou les deux trains peuvent être réunis en un seul.

Dans toutes ces circonstances, le Chef de service qui prend l'initiative, remet au chef de train et au mécanicien un ordre écrit.

Le conducteur-chef du premier train expédié doit, dès son arrivée à chaque gare, faire viser par le Chef de service l'ordre dont il est porteur et lui en laisser copie.

Enfin, si le télégraphe ou le téléphone fonctionne, toutes les gares sont informées par dépêche dont elles accusent réception. Toutefois, à la différence du changement de croisement, le passe-devant n'est pas subordonné au fonctionnement du télégraphe ou du téléphone.

ARTICLE 110.

Le passe-devant donne lieu aux formalités suivantes :

1° Dépêches à passer ;

2° Bulletin d'interversion de marche ;

3° Annotation des journaux de trains.

ARTICLE 111.

Dépêche d'interversion de marche.

D. — Gare de A à gare de B
Train n°..... passe à A devant train n°.....;
attendez train n°..... avant train n°.....

R. — J'attends train n°..... devant train n°.....

Cette dépêche doit être passée jusqu'à la gare où l'ordre de circulation normale peut être rétabli.

ARTICLE 112.

Bulletin d'interversion de marche.

Le Chef de service qui opère l'interversion de marche donne un ordre écrit au chef de train et au mécanicien.
Cet ordre comprend quatre parties :

1° Une souche qui doit être émargée par le chef de train et le mécanicien ;

2° L'ordre au chef de train ;

3° L'ordre au mécanicien ;

4° La partie destinée au visa de toutes les gares intéressées sur le parcours du train jusqu'au point où la marche normale peut être reprise.

Cet ordre est ainsi libellé :

«Ordre est donné au train (sens, n°, jour et date), de partir de A devant le train n°.....»

Sur la quatrième partie, le nom de la gare suivante seule sera porté, chaque gare reportera le nom de la gare suivante jusqu'à ce que l'ordre de circulation normale soit rétabli et visera le bulletin.

ARTICLE 113.

Émargement des journaux de trains.

Le Chef de service qui opère en passe-devant inscrit sur le journal du train qui part le premier la mention « Passe devant train n°.....». Sur le journal du train qui est garé, il porte : «Train n°..... parti à..... heures».
Chacune de ces mentions sera signée par le Chef de service.

§ 22. — CIRCULATIONS SPÉCIALES.

ARTICLE 114.

Tête de voie unique.

On appelle tête de voie unique toute gare ou poste situé à l'extrémité de la voie unique ou situé sur son parcours et qui peut, de ce fait, engager ou recevoir une circulation sur cette voie unique.

Toute gare tête de voie unique devra, avant de laisser pénétrer un train sur la voie unique, émarger le journal de ce train et y certifier, avec sa signature, que tous les trains attendus en sens contraire sont arrivés, en mentionnant en outre l'heure d'arrivée du dernier de ces trains.

De même, pour les trains marchant en sens contraire et pour lesquels elle se trouvera gare de sortie, elle devra affirmer l'arrivée réelle de ces trains par la mention spéciale : «Vu. Arrivé à... heures...», portée sur le journal du train.

ARTICLE 115.

Annonce des trains.

Sur la voie unique tout train facultatif ou extraordinaire doit, avant d'être mis en circulation, avoir été commandé par l'agent spécial dans les formes exposées ci-après :

La commande peut être faite soit par écrit, soit exceptionnellement par dépêche.

ARTICLE 116.

Commande par écrit.

L'agent spécial établit, pour chaque gare située sur le parcours, un avis indiquant le n° du train commandé, la date de circulation, l'heure de départ et d'arrivée des points extrêmes.

Ces avis sont réunis dans un bordereau de distribution qui devra être émargé par toutes les gares.

La distribution sera assurée par un train du service ordinaire désigné à cet effet.

A la gare terminus, le chef de train, en remettant au Chef de service le bordereau émargé par toutes les gares en retirera un reçu.

Le Chef de service, de son côté, adressera le bordereau à

l'agent spécial ou lui en accusera réception par dépêche (1), s'il n'a pas les moyens de lui faire parvenir l'original.

L'avis écrit devra, dans le cas d'un train extraordinaire, indiquer les heures de départ et d'arrivée ou de passage à chaque gare, les croisements ou garages que le train extraordinaire doit observer, ainsi que les garages d'autres trains pour le train extraordinaire.

Lorsque le temps matériel fait défaut pour commander par écrit un train facultatif ou extraordinaire, l'agent spécial emploiera, en cas de nécessité absolue, la commande par dépêche. Cette dépêche, conçue dans les termes suivants, devra toujours être transmise par fil omnibus de poste en poste.

«Agent spécial voie unique à Chefs de service toutes gares «de..... à.....»

«Le train facultatif n°.... aura lieu de..... à....., «le..... (jour et date).»

«Prévenez voie et dépôts.»

Dans le cas d'un train extraordinaire, la dépêche d'annonce devra, en outre, faire mention des heures de passage à chaque gare, ainsi que des croisements ou garages comme il est prescrit pour l'annonce par écrit.

La gare située à l'extrémité opposée du parcours accuse réception de cette dépêche à l'agent spécial, par fil direct, en ces termes :

« Reçu par fil omnibus la dépêche ci-après arrivant de poste « en poste de la gare de..... (gare d'origine de la com- « mande par dépêche).»

«Reproduction textuelle de l'avis.»

L'agent spécial, une fois en possession des dépêches mentionnées ci-dessus, pourra expédier ou donner l'autorisation d'expédier le train annoncé.

Les dépêches d'annonce et d'accusé de réception de mise en marche des trains facultatifs ou extraordinaires doivent toujours être transmises par les chefs de sécurité eux-mêmes ou par un agent désigné pour les remplacer et sous leur responsabilité.

§ 23. — DEMANDE DE SECOURS SUR VOIE UNIQUE.

Voir Annexe IV. — (Art. 150 à 161).

(1) Texte de la dépêche : « Reçu du chef de train n°..... l'état émargé «de toutes les gares, des avis concernant le train n°..... partant «le..... (jour et date), de..... à..... Heures..... «pour.....»

CHAPITRE VI.

OBSERVATIONS GÉNÉRALES.

Il est recommandé au personnel d'assurer le service, en toutes circonstances, avec le plus grand calme ; les ordres verbaux devront être donnés d'une façon claire et précise et le moins bruyamment possible.

Tout accident devra d'abord être signalé téléphoniquement au Président de la Sous-Commission, au Président de la Commission Interalliée de Chemins de fer de Campagne et à la Direction Générale des Communications et Ravitaillements aux armées.

Le premier avis sera suivi d'un rapport détaillé de l'Inspecteur de la Section relatant les circonstances et les causes de l'accident, ainsi que les responsabilités encourues.

ANNEXE I.

CROQUIS DES SIGNAUX UTILISÉS.

SIGNAL DE RALENTISSEMENT (ART. 10).

POUR LE RALENTISSEMENT DU TRAIN. GUIDON DE MARCHE LENTE.

Le jour :

Faisant face au train, un disque rond jaune, à liseré blanc, portant l'inscription A, *en amont* de la section à parcourir en allure ralentie

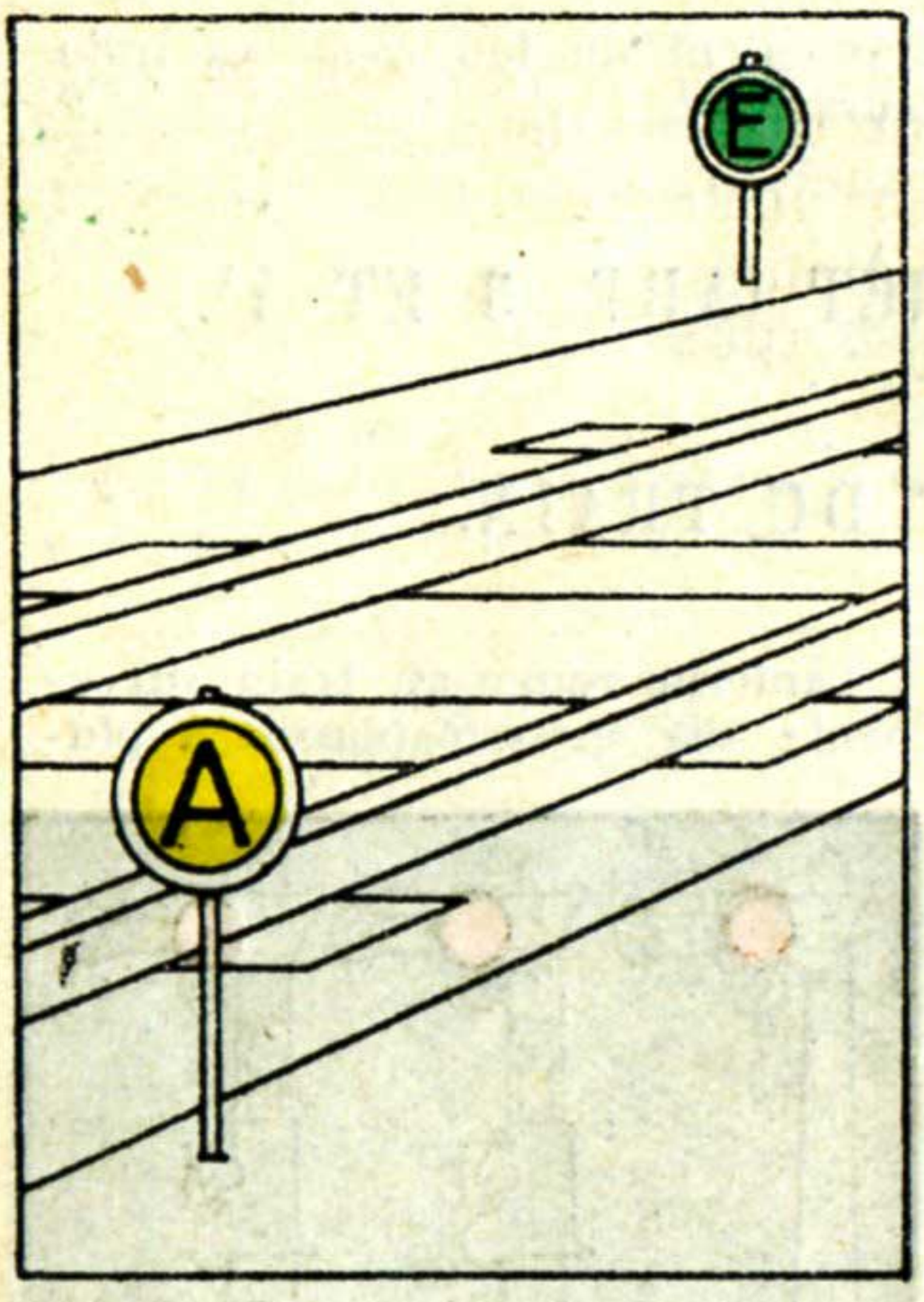


Fig. 1.

(signal d'origine de section) et un disque rond vert, à liseré blanc, portant la lettre E, *en aval* de la section à parcourir en allure ralentie (signal de fin de section).

La nuit :

Faisant face au train, au-dessous du disque du guidon, deux feux *jaunes*, disposés obliquement en montant de gauche à droite, *en*

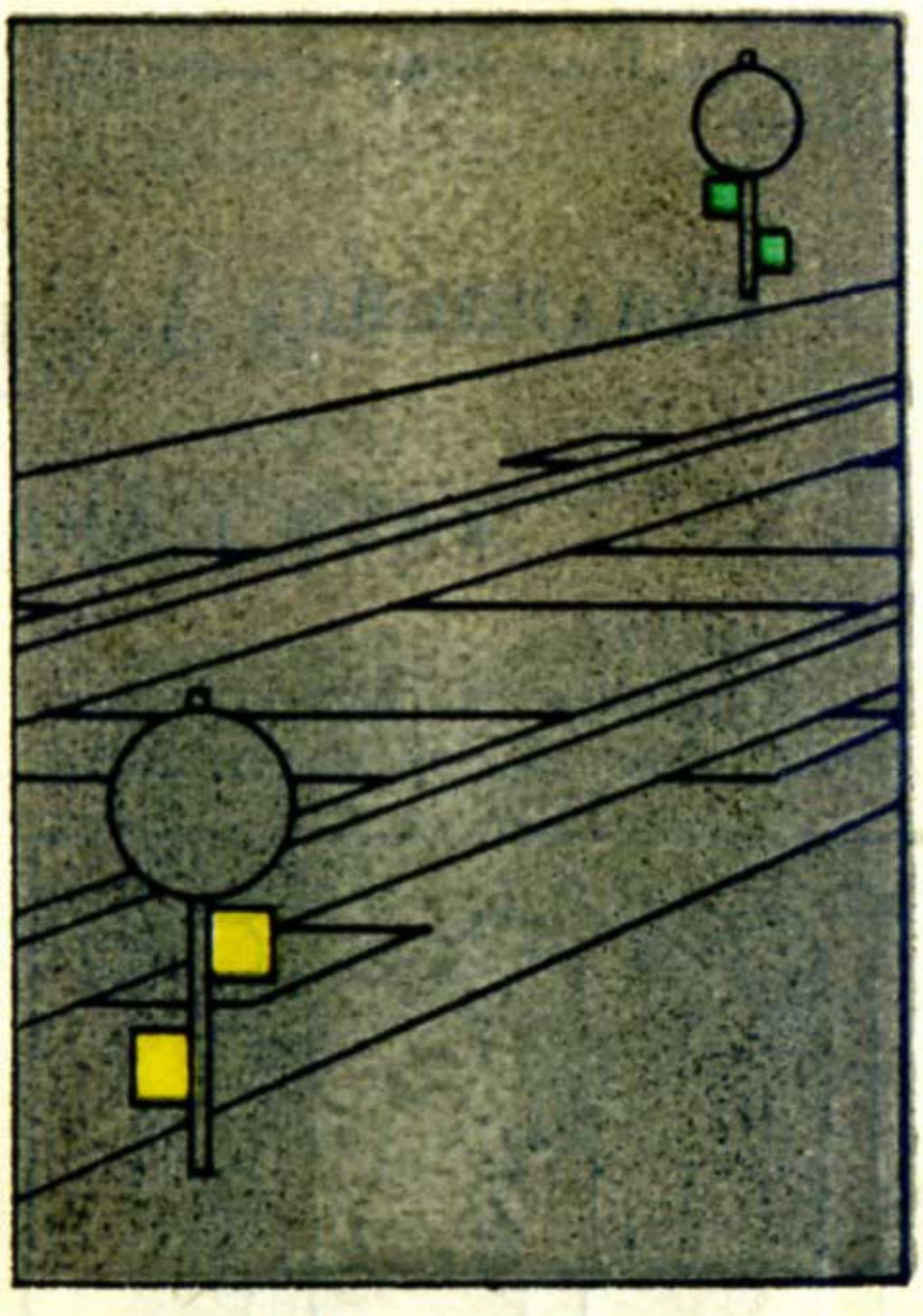


Fig. 2.

amont de la section à parcourir en allure ralentie (signal d'origine de section) et deux feux *verts*, disposés obliquement de gauche à droite, *en aval* de cette section (signal de fin de section).

SIGNAL D'ARRÊT (ART. 11).

POUR ARRÊTER LE TRAIN : GUIDON.

Le jour :

Planchette rectangulaire, à face *rouge* avec liseré blanc tournée vers le train.

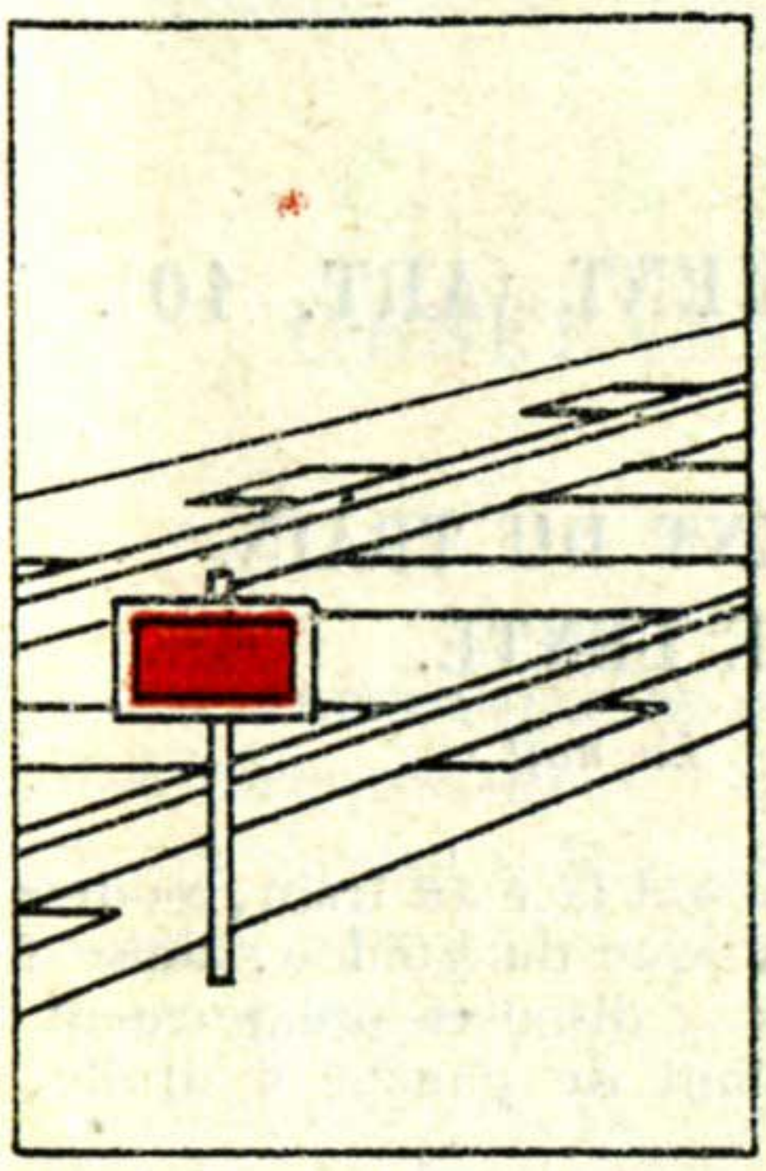


Fig. 3.

La nuit :

Lanterne montée sur le guidon, présentant un feu *rouge* au train survenant.

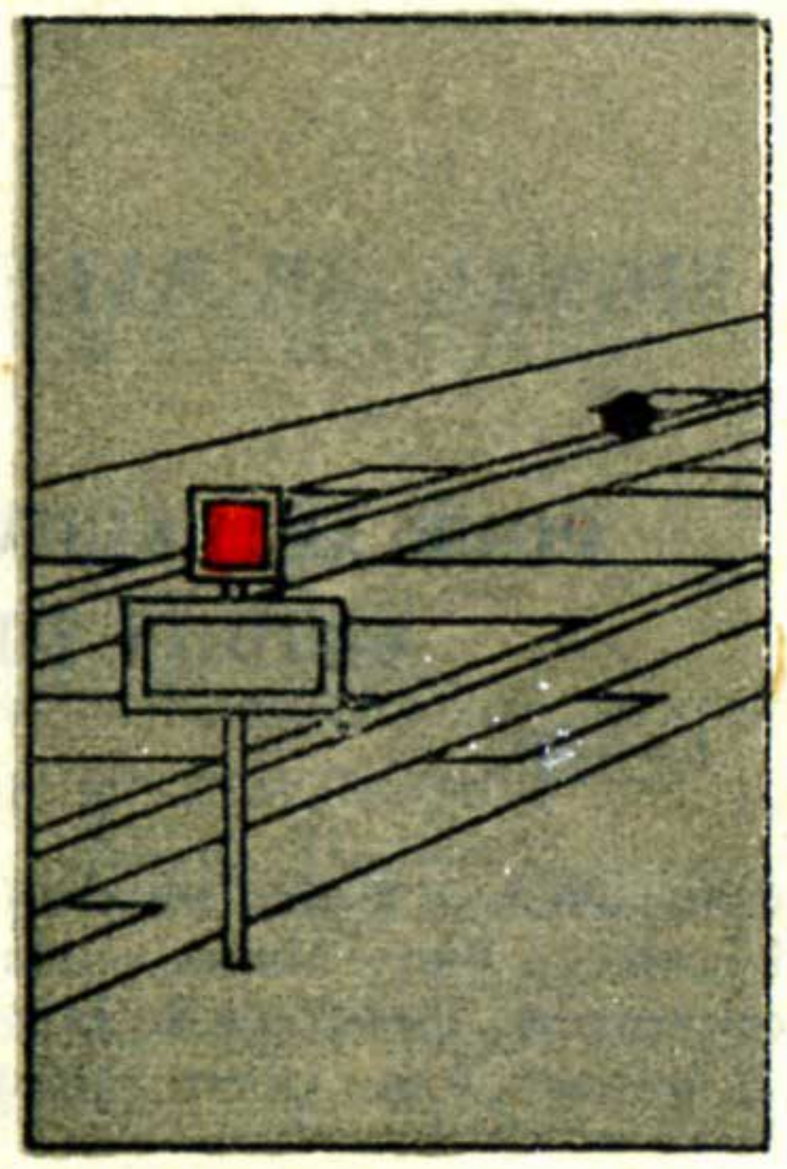


Fig. 4.

SÉMAPHORES À L'ARRÊT (ART. 3 ET 4).

POUR L'ARRÊT DU TRAIN.

Le jour :

Vu du train, le bras du sémaphore — ou, sur les sémaphores à plusieurs bras, celui du *haut* — est étendu *horizontalement* à droite.

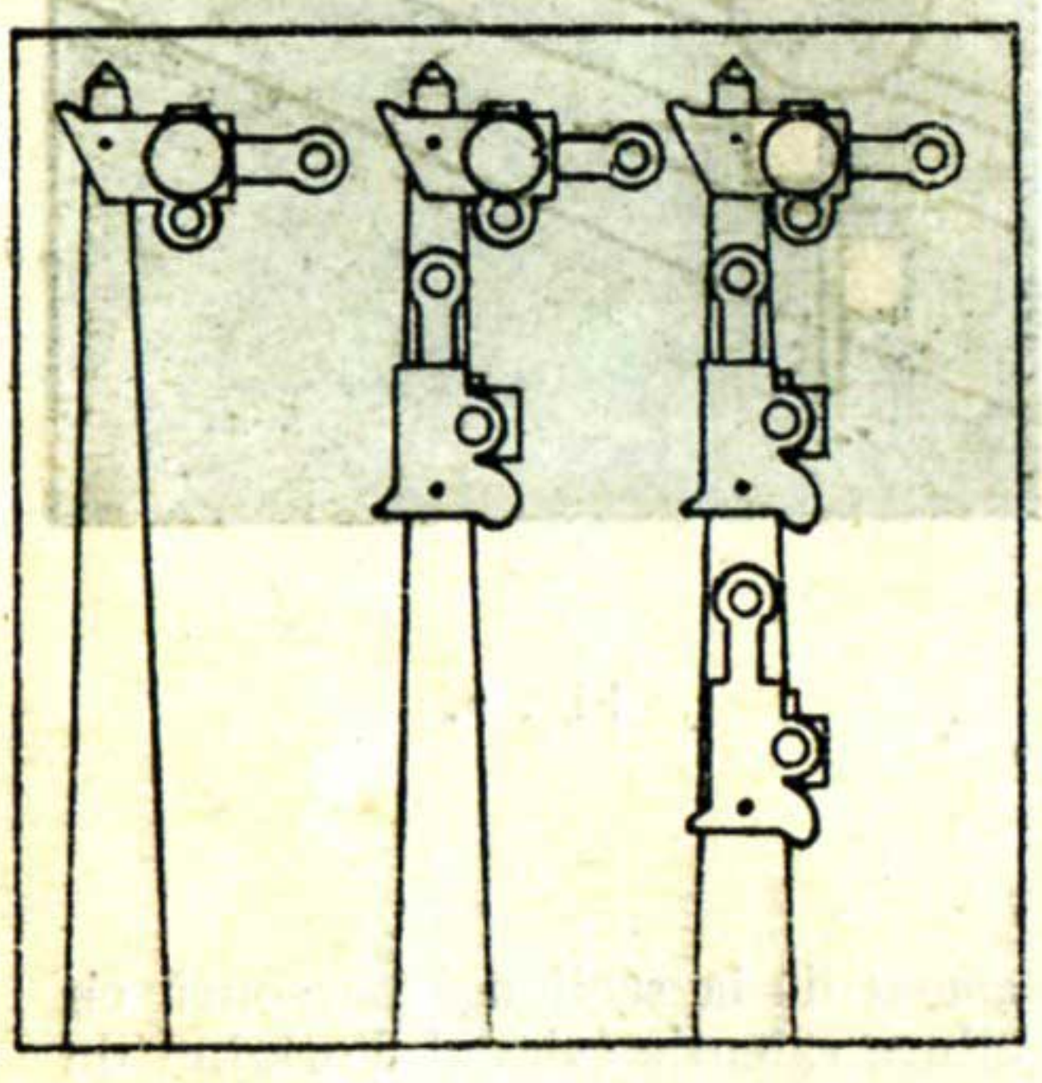


Fig. 5.

Lanterne rouge au train survenant; sur les sémaphores à plusieurs bras, lanterne du haut à feu *rouge*.

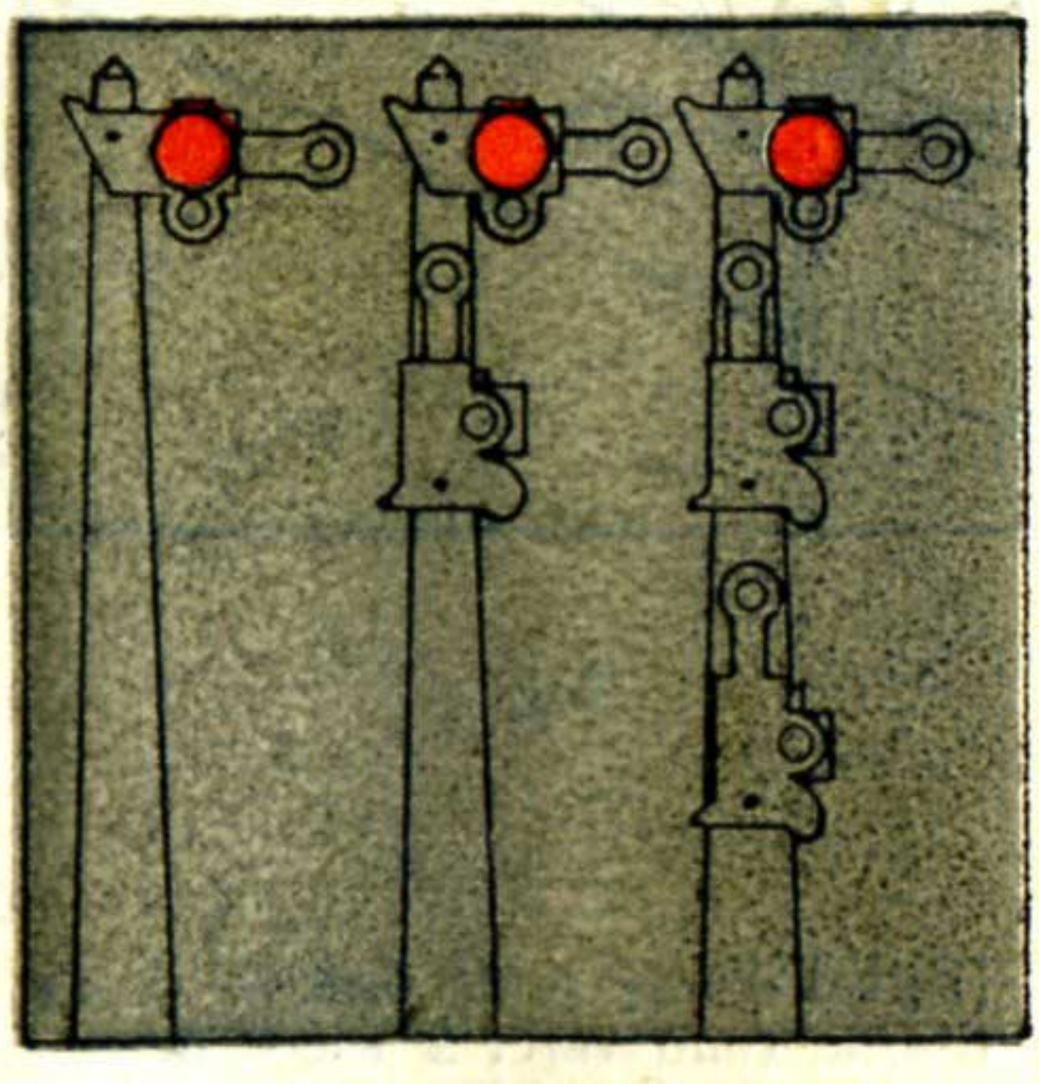


Fig. 6.

SÉMAPHORES À VOIE LIBRE (ART. 3 ET 4).

a) Pour la voie directe :

Le jour :
Vu du train, le bras du sémaphore à un bras, ou le bras supérieur du sémaphore à plusieurs bras, est relevé obliquement à droite (suivant un angle d'environ 45°).

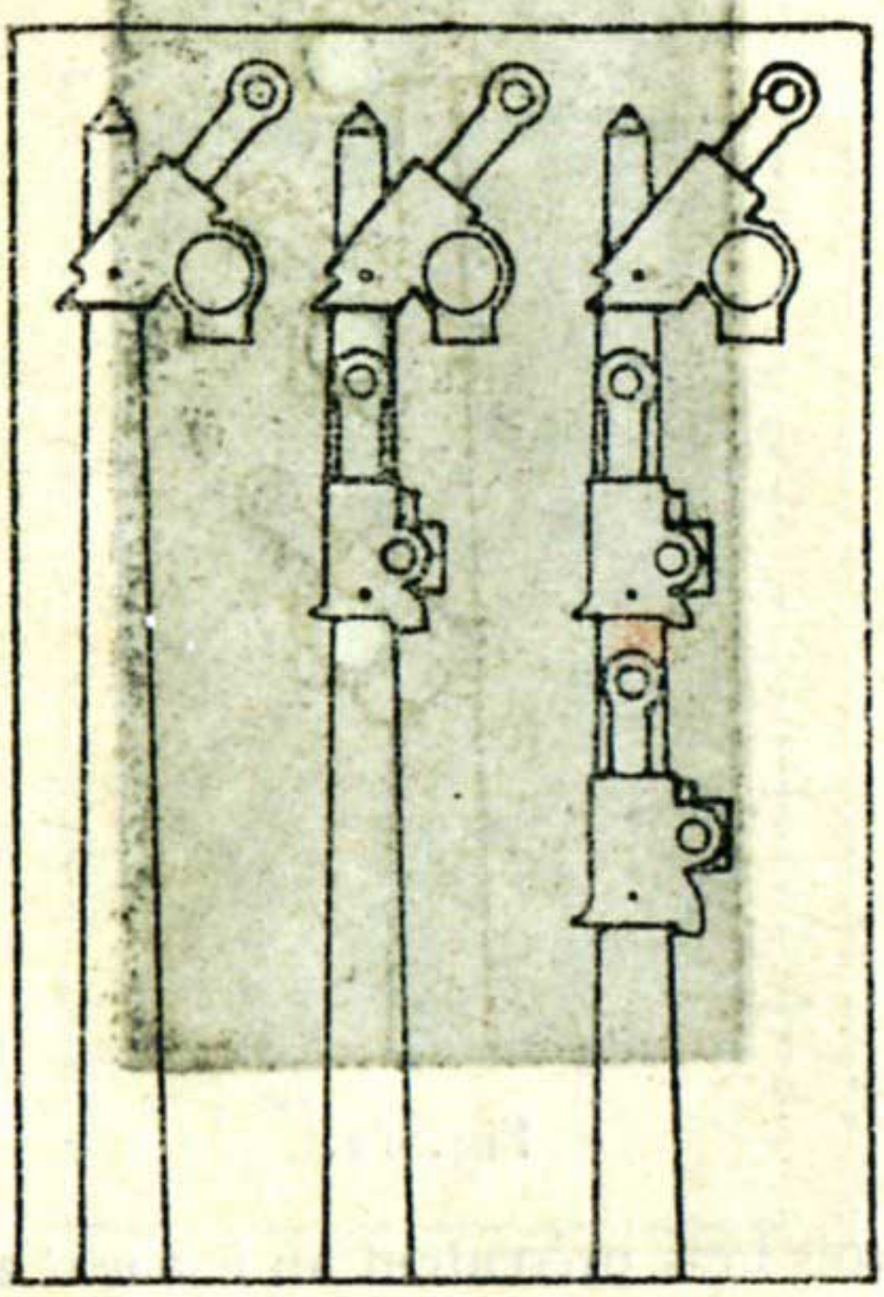


Fig. 7.

La nuit :
La lanterne du sémaphore à un bras, ou la lanterne supérieure du sémaphore à plusieurs bras, présente au train un feu *vert*.

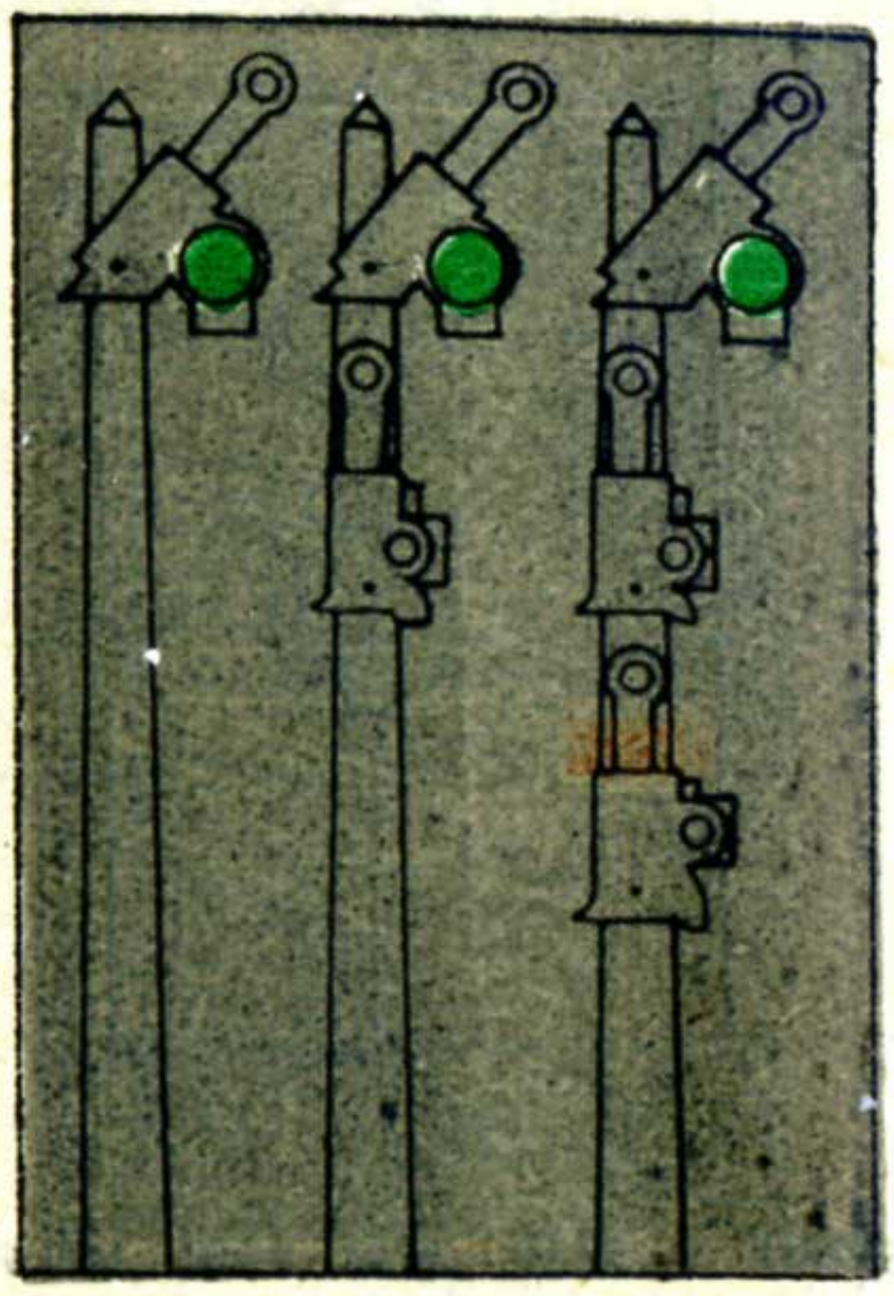


Fig. 8.

b) Pour une voie déviée :

Le jour :
Vu du train, les deux bras du sémaphore à deux bras ou les deux bras supérieurs du sémaphore à trois bras sont, relevés obliquement à droite (suivant un angle d'environ 45°).

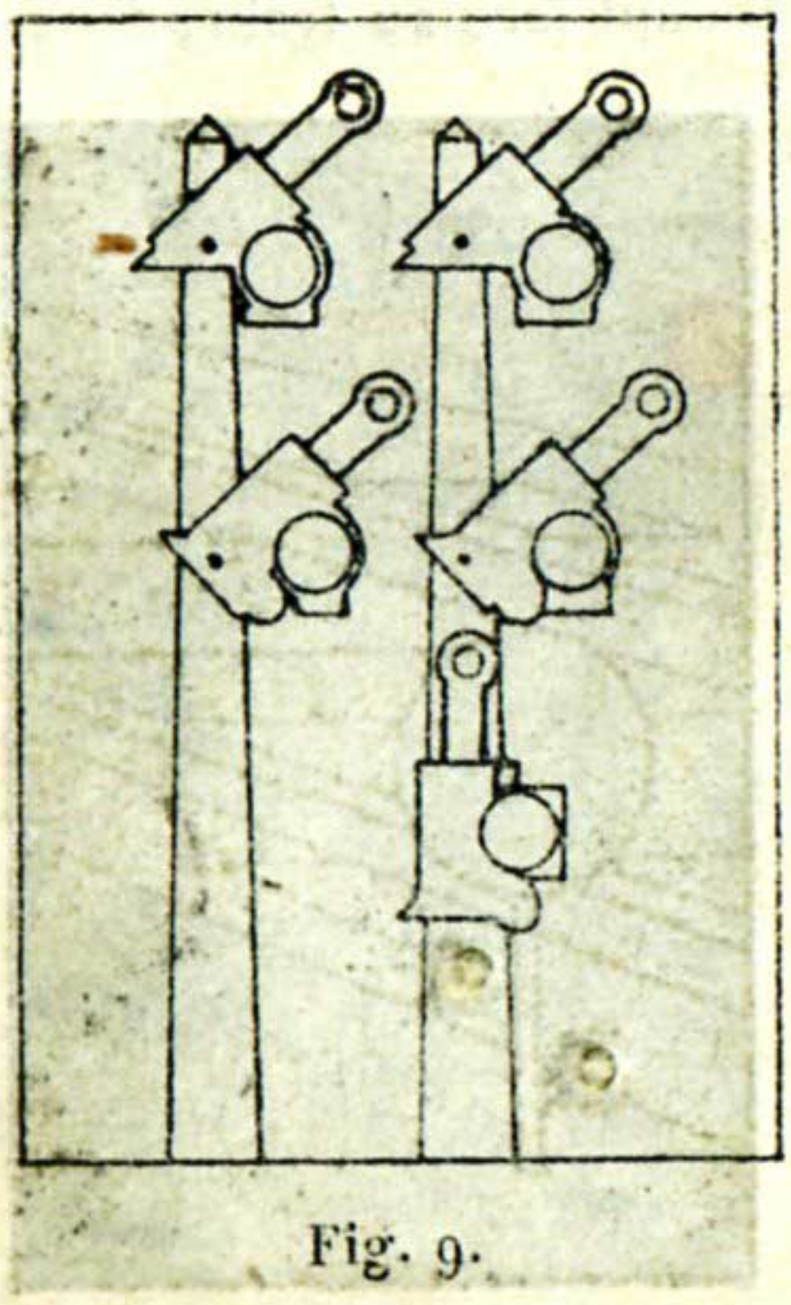


Fig. 9.

La nuit :
Les deux lanternes du sémaphore à deux bras, ou les deux lanternes supérieures du sémaphore à trois bras, présentent au train un feu *vert*.

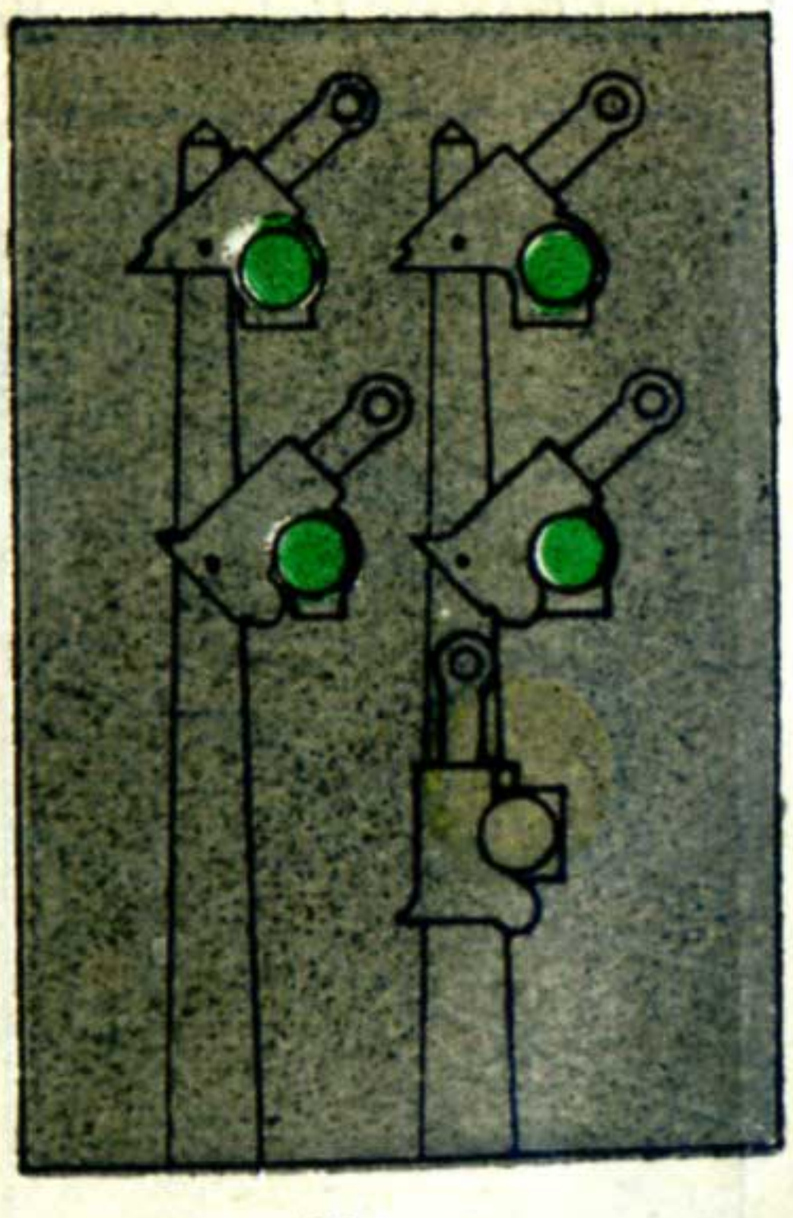


Fig. 10.

c) Pour une seconde voie déviée :

Le jour :
Vu du train, les bras du sémaphore à trois bras sont relevés obliquement à droite (suivant un angle d'environ 45°).

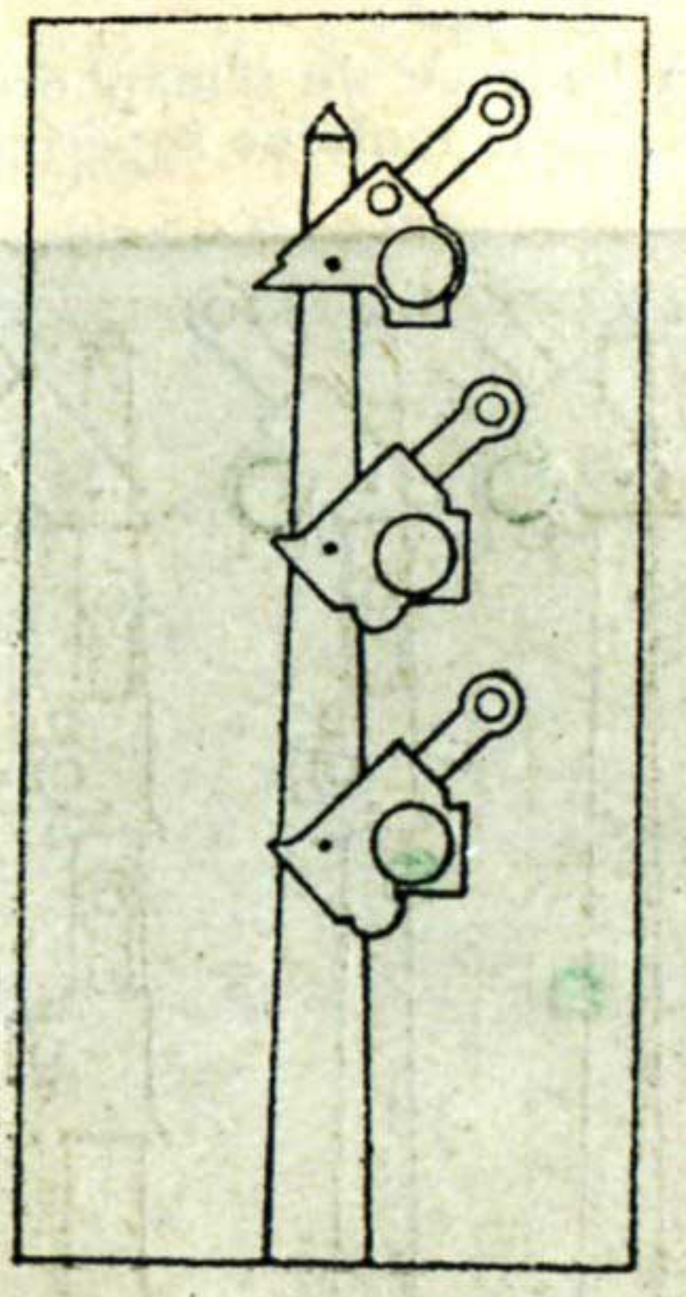


Fig. 11.

La nuit :
Les lanternes du sémaphore à trois bras présentent un feu *vert* au train.

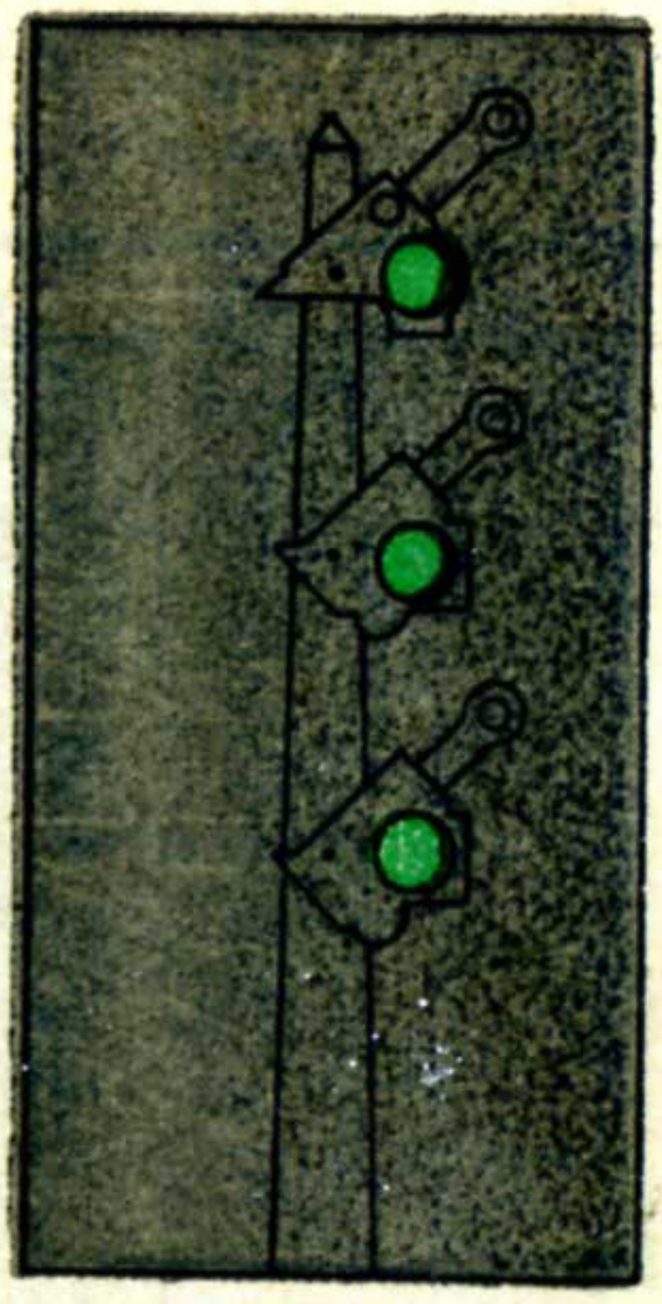


Fig. 12.

SIGNAUX AVANCÉS.

À L'ARRÊT (ART. 1er).

Il est à prévoir que le bras du sémaphore commandera l'arrêt :

Le jour :
Faisant face au train, un disque jaune avec cercle noir et liseré blanc.

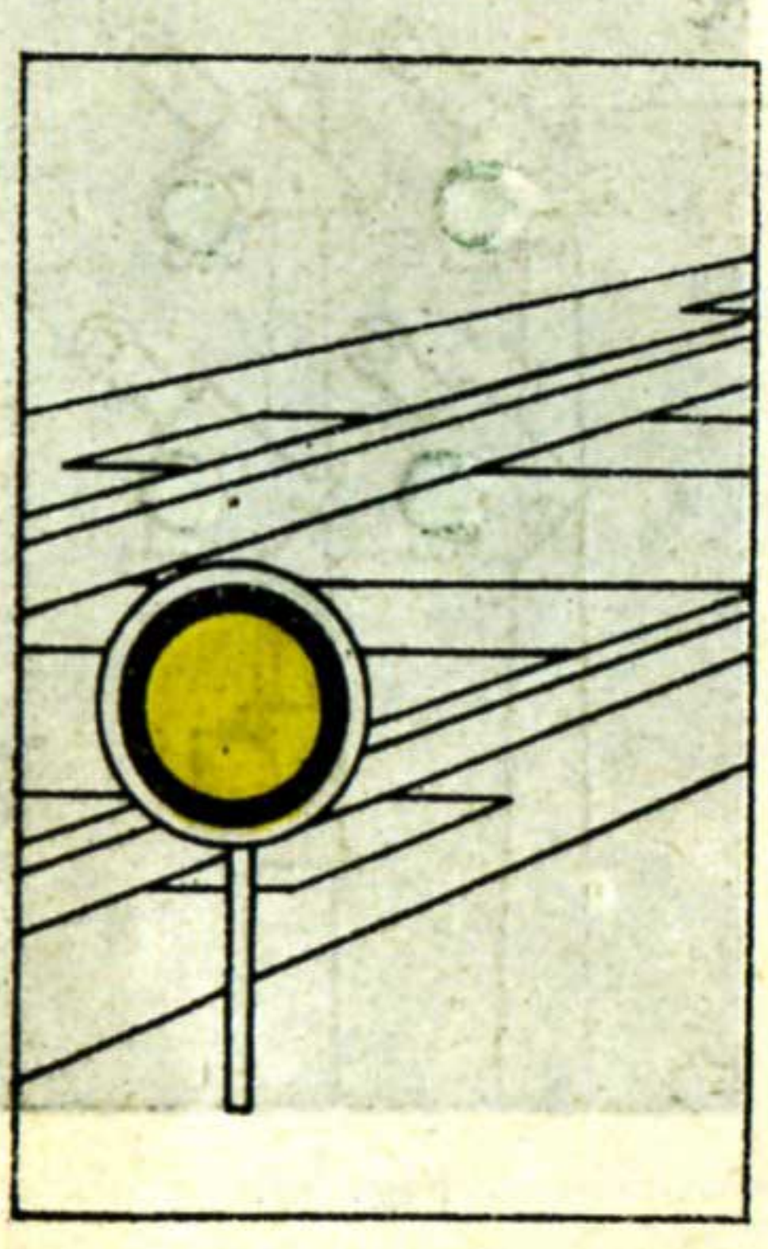


Fig. 13.

La nuit :
Faisant face au train, deux feux *jaunes* disposés obliquement en montant de gauche à droite.

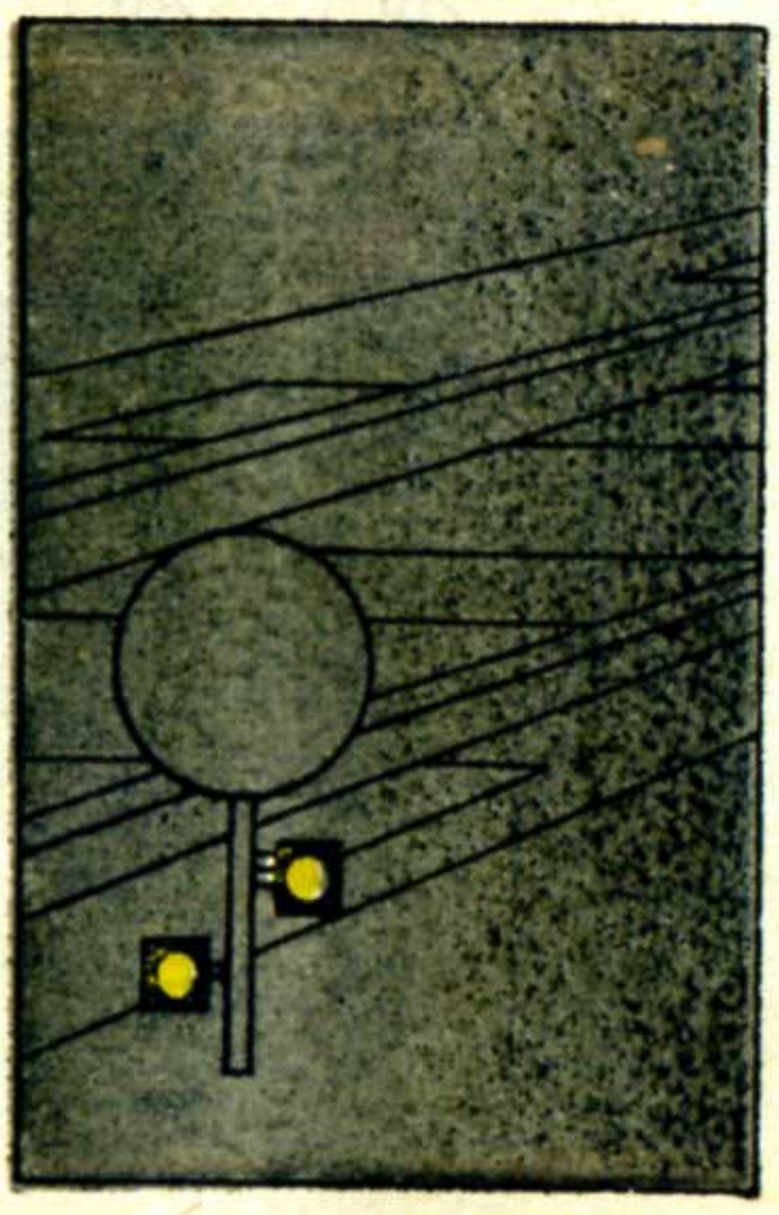


Fig. 14.

À VOIE LIBRE (ART. 1er).

Il est à prévoir que le sémaphore sera à voie libre :

Le jour :
Le disque est rabattu dans la position horizontale.

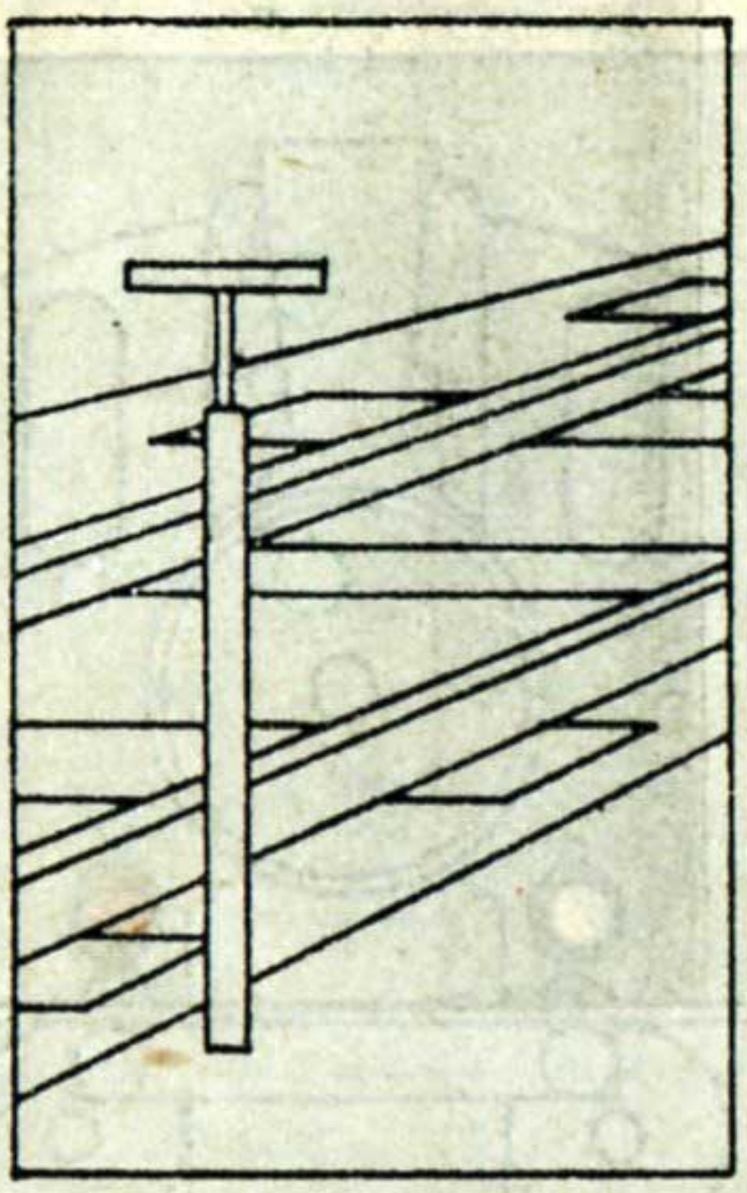


Fig. 15.

La nuit :
Faisant face au train, deux feux *verts*, disposés obliquement en montant de gauche à droite.

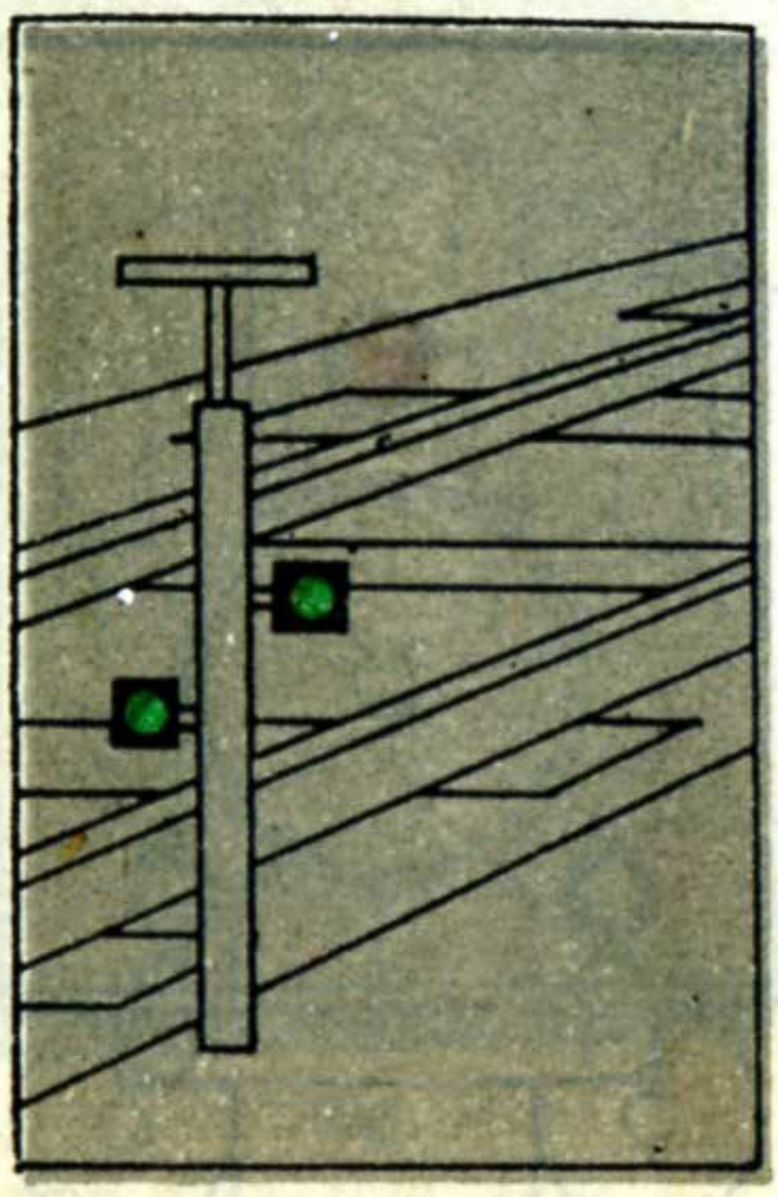


Fig. 16.

SIGNAUX DES TRAINS.

POUR MARQUER LA TÊTE DU TRAIN (ART. 29 ET 30).

a) Lorsque le train circule sur une ligne à voie unique ou sur la voie normale d'une ligne à double voie :

Le jour :
Pas de signal spécial.

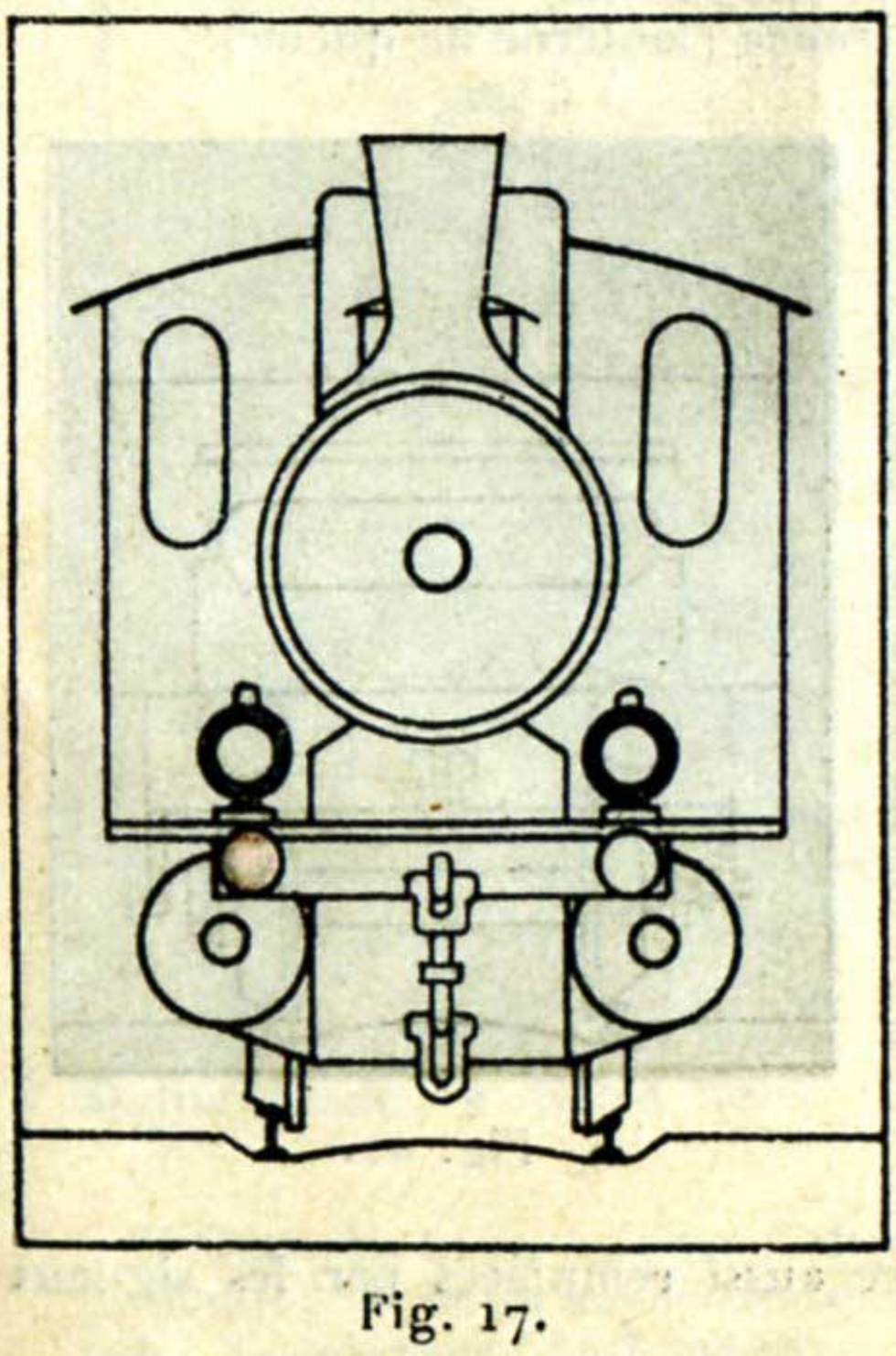


Fig. 17.

La nuit :
Deux lanternes à feu *blanc sur* l'avant du premier véhicule.

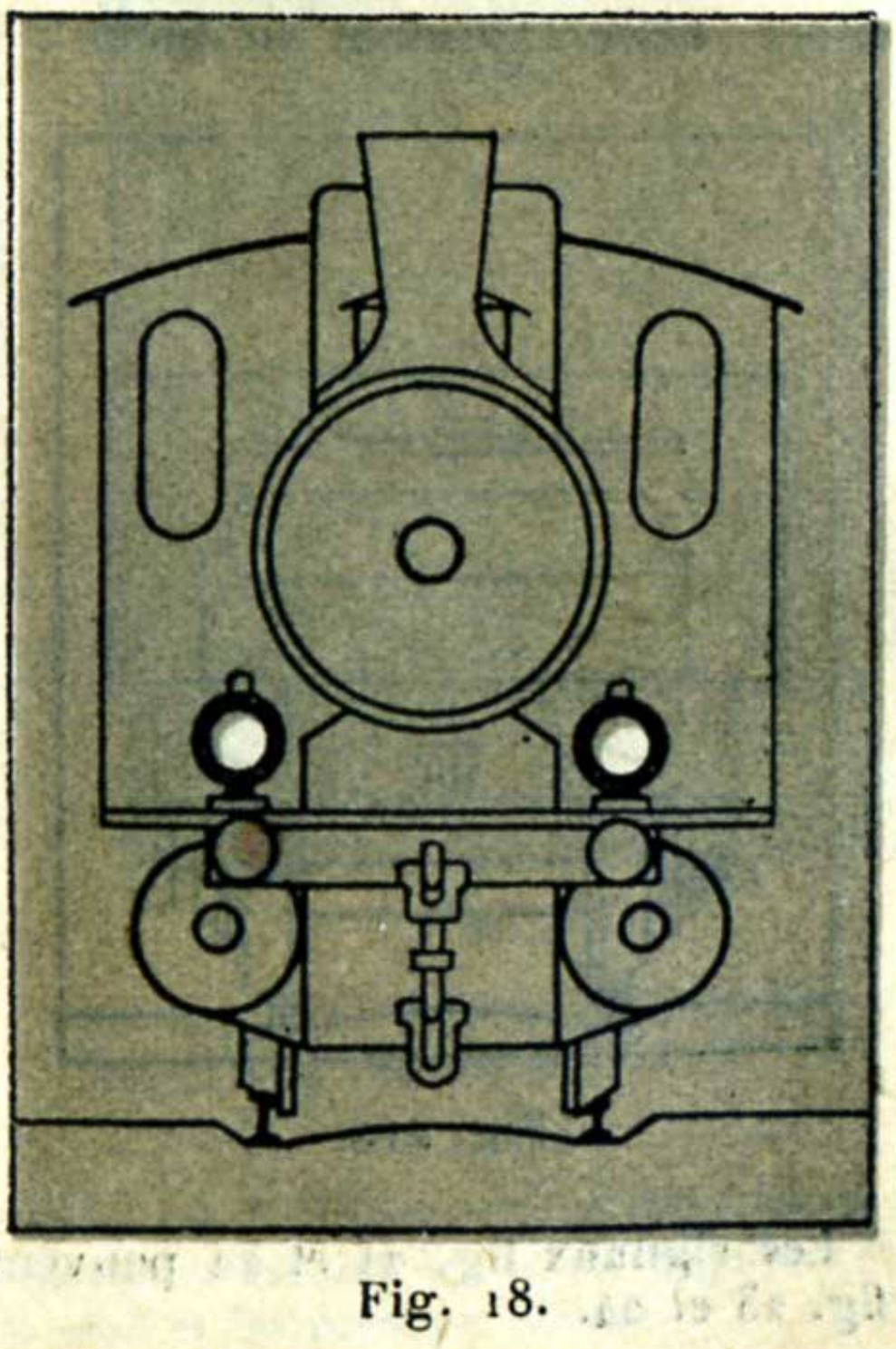


Fig. 18.

b) Lorsque le train marche *exceptionnellement* à contrevoie sur une ligne à double voie.

Le jour :

Un disque rouge, à liseré blanc, sur l'avant du premier véhicule.

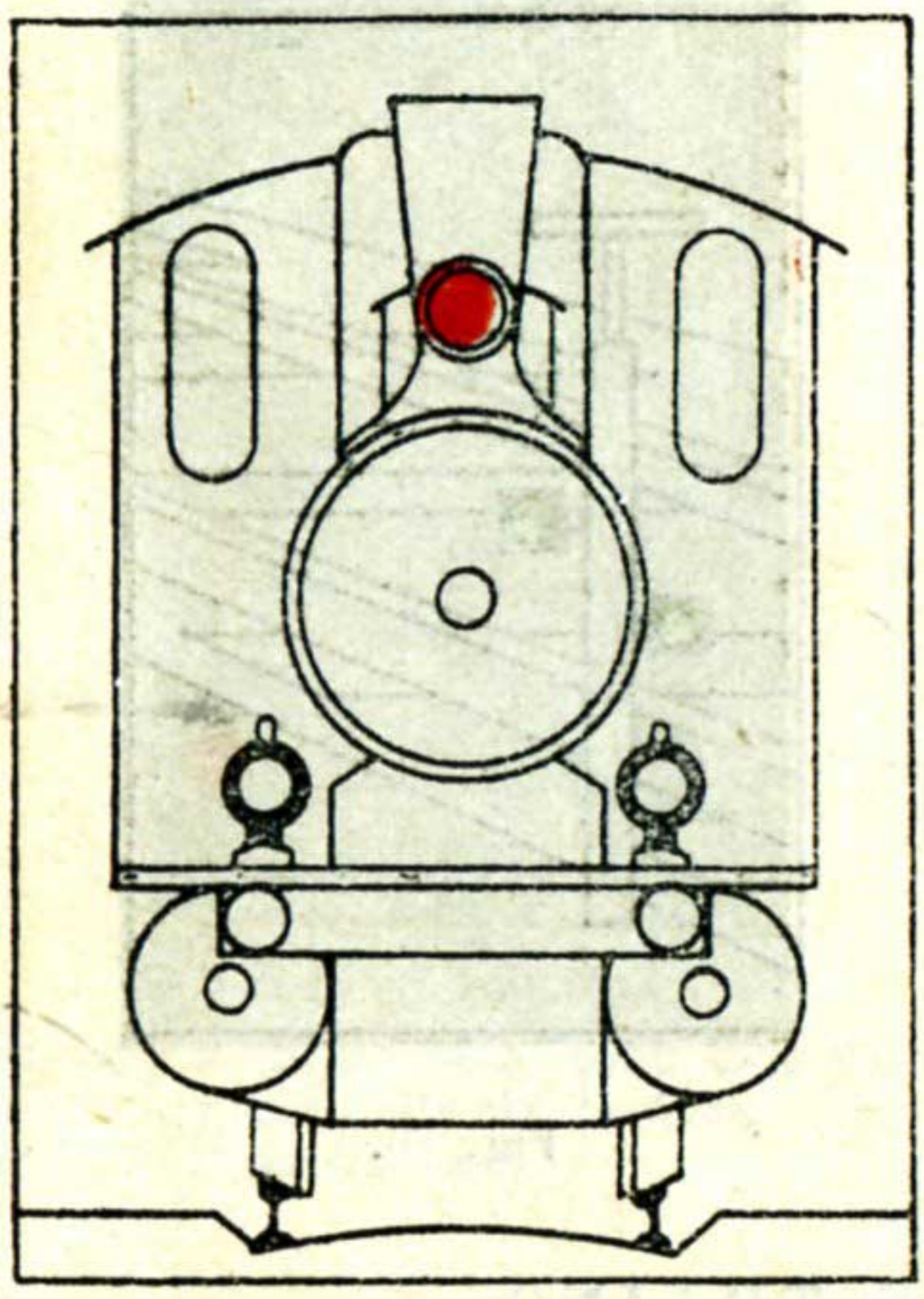


Fig. 19.

La nuit :

Feu rouge de l'une des lanternes du signal. (Fig. 17 et 18.)

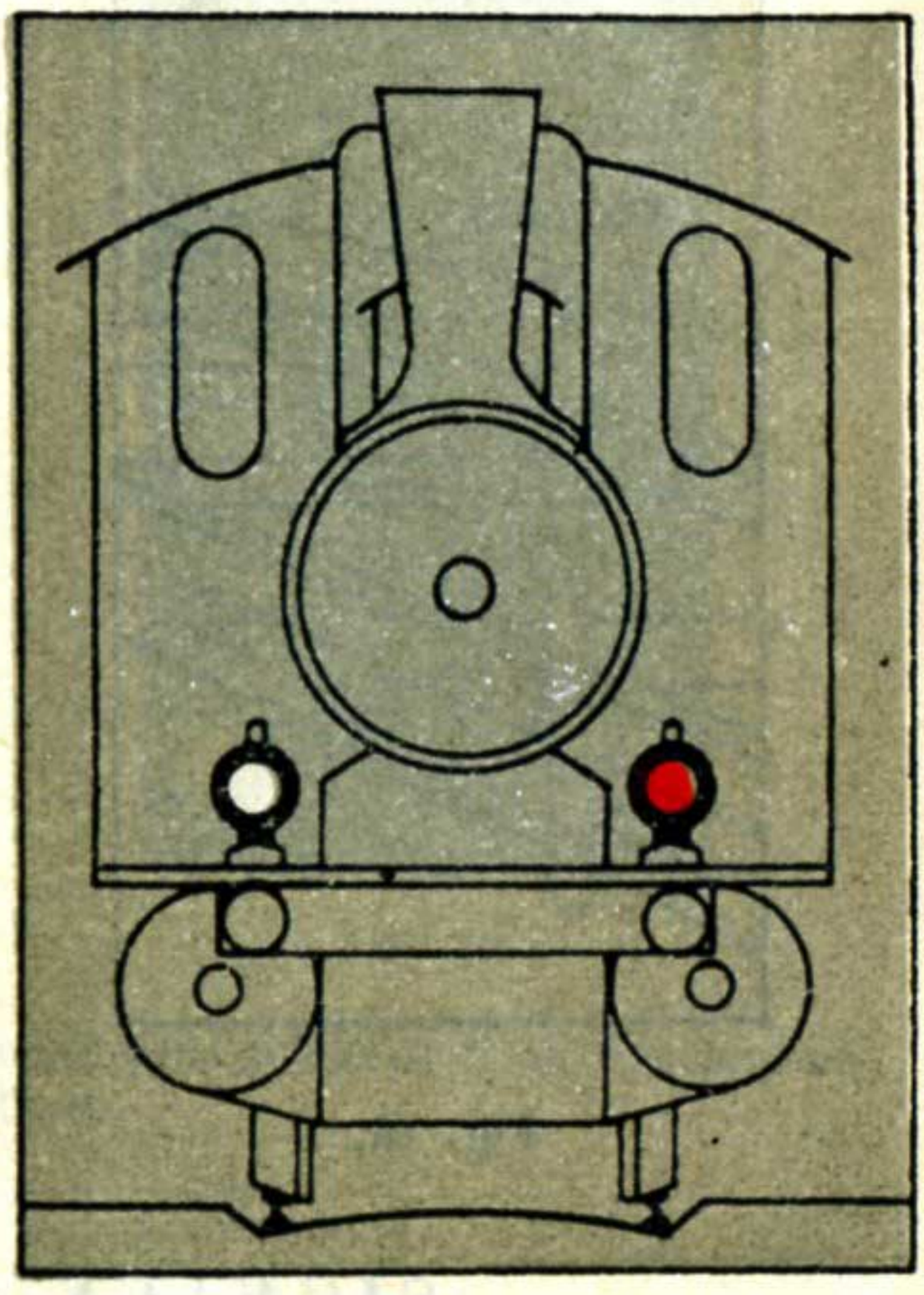


Fig. 20.

SIGNAL DE QUEUE DU TRAIN (ART. 29).

a) Pour les automotrices ou locomotives circulant isolément.

Le jour :

A l'arrière, un disque rouge à liseré blanc (disque de queue).

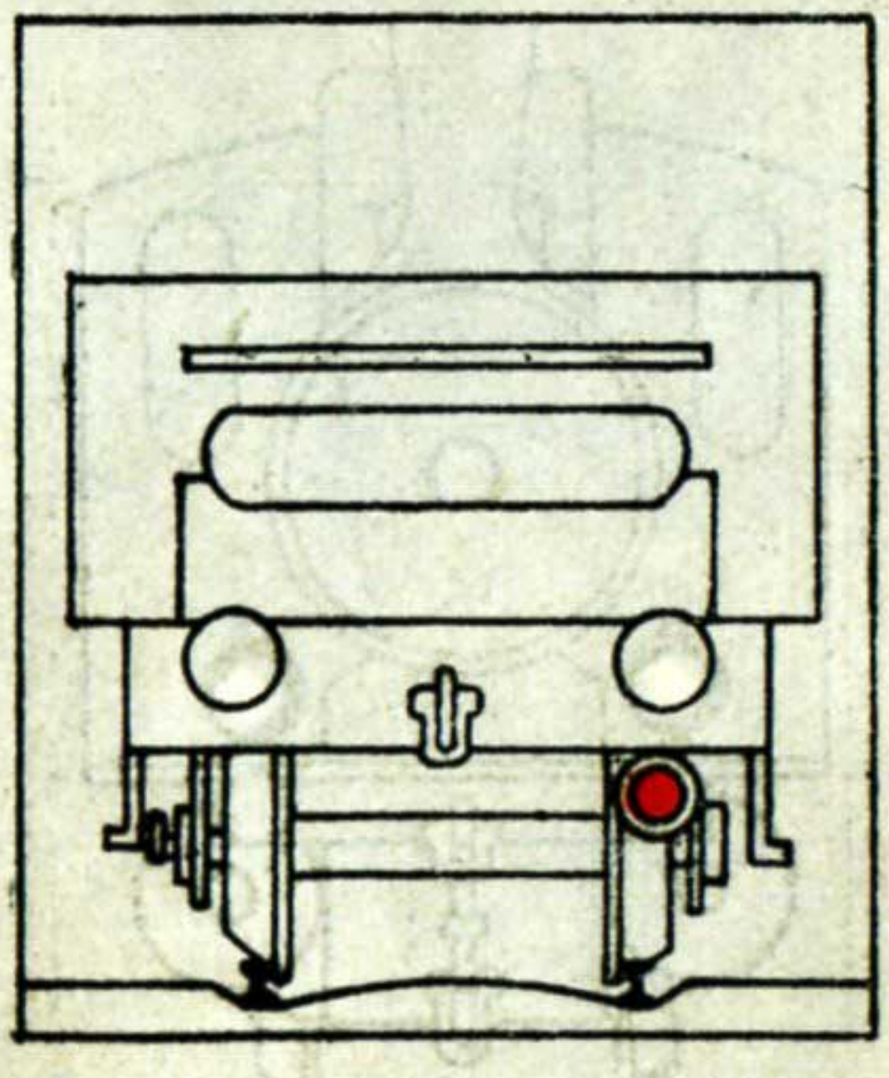


Fig. 21.

La nuit :

A l'arrière une lanterne à feu *rouge* (lanterne de queue).

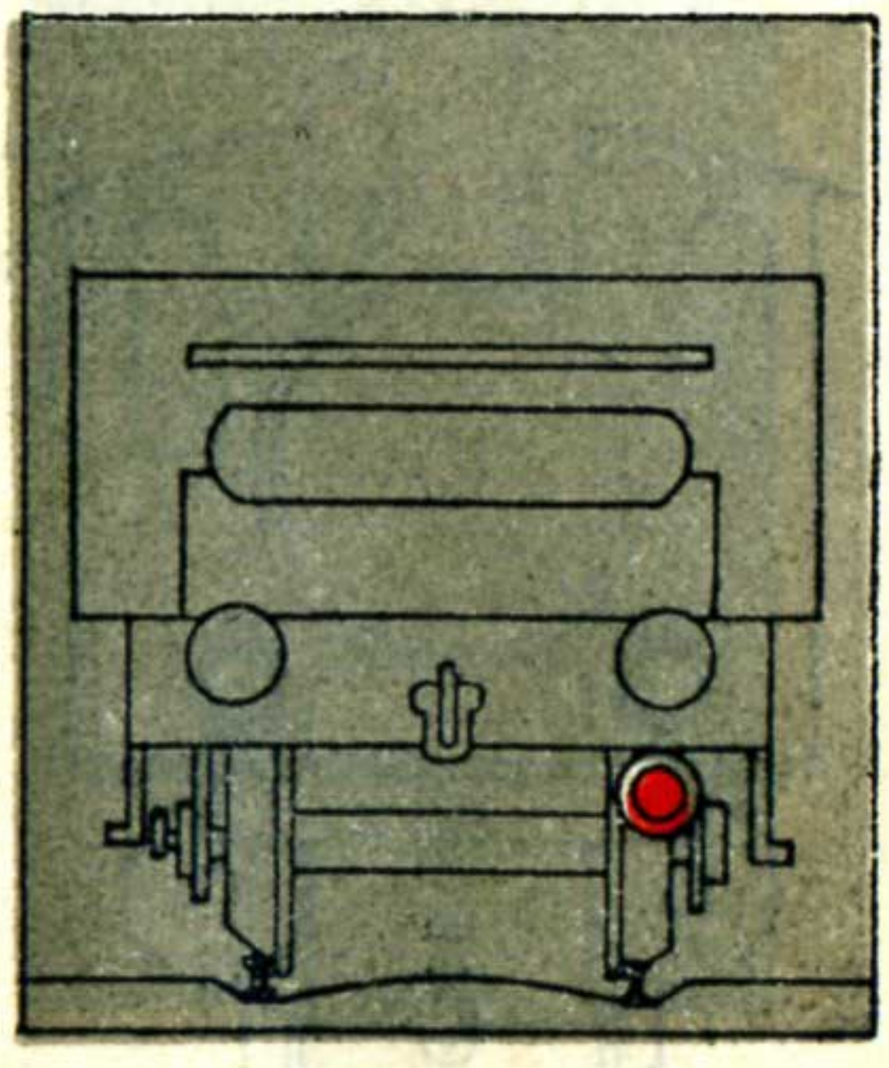


Fig. 22.

Les signaux fig. 21 et 22 peuvent être aussi remplacés par les signaux fig. 23 et 24.

b) Pour les autres trains.

Le jour :
Sur le dernier véhicule, le disque de queue fig. 21 et 22 et de plus :

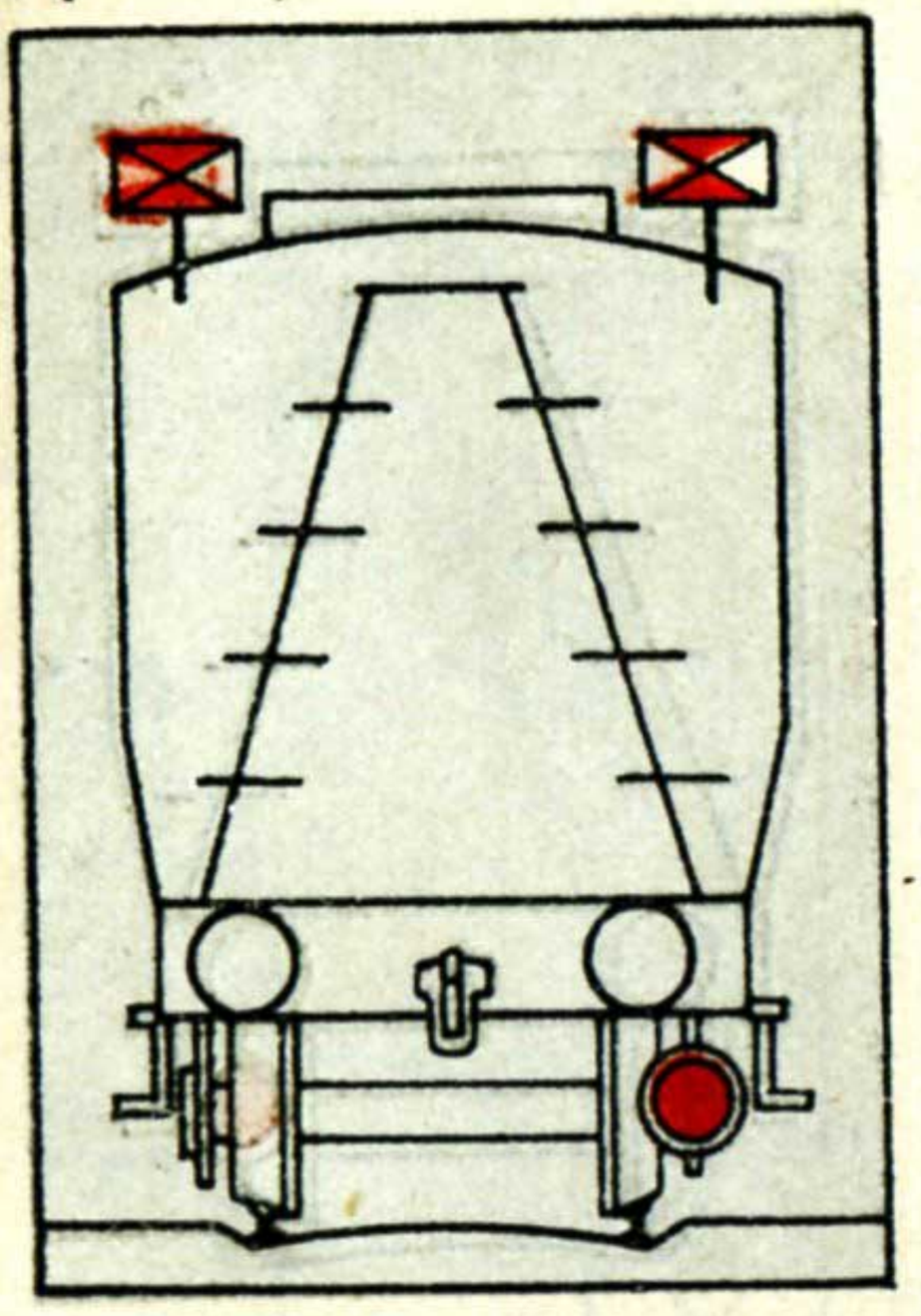


Fig. 23.

deux disques rectangulaires, peints en rouge et blanc, visibles en avant et en arrière (disques supérieurs)

Ou bien :
Les lanternes prescrites pour la nuit.

La nuit :
Sur le dernier véhicule; la lanterne de queue fig. 21 et 22 et de

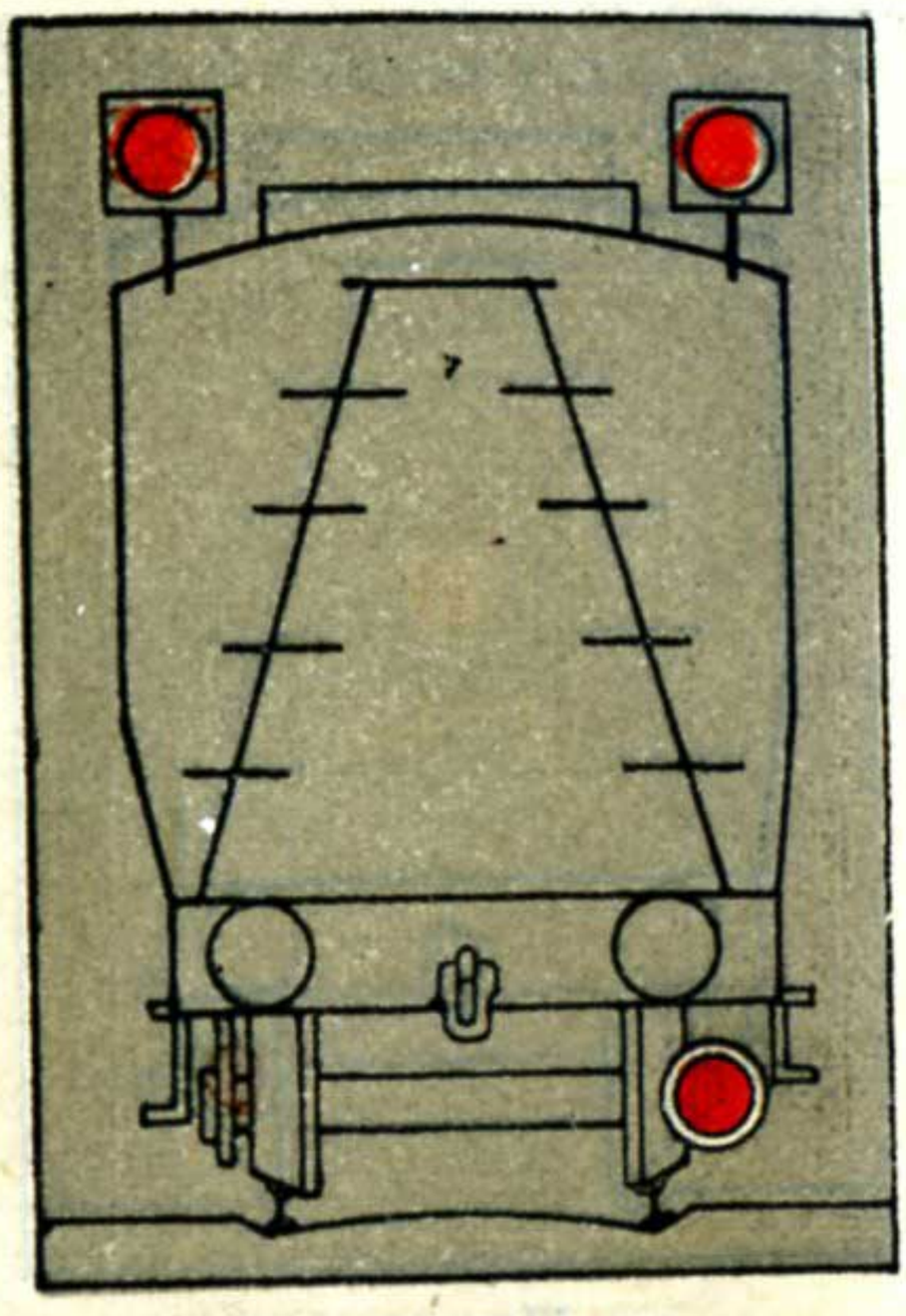


Fig. 24.

plus deux lanternes à feu vert en avant, à feu rouge en arrière (lanternes supérieures).

UN TRAIN SPÉCIAL [1] SUIT (ART. 31, 1°).

a) Pour les automotrices et les locomotives circulant isolément.

Le jour :
A l'arrière outre le disque de

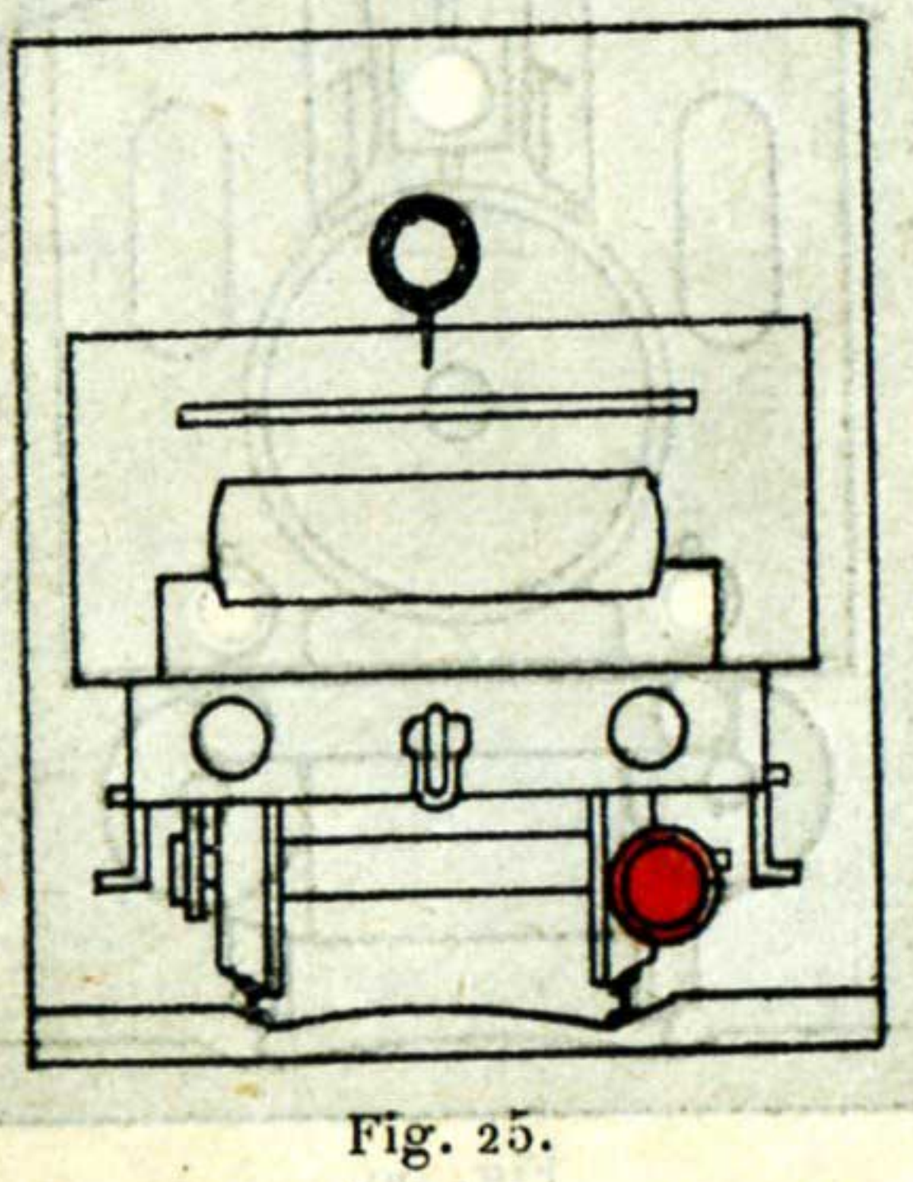


Fig. 25.

queue, fig. 21, 22. 23 et 24, un disque blanc, à liseré noir.

La nuit :
A l'arrière, outre la lanterne de

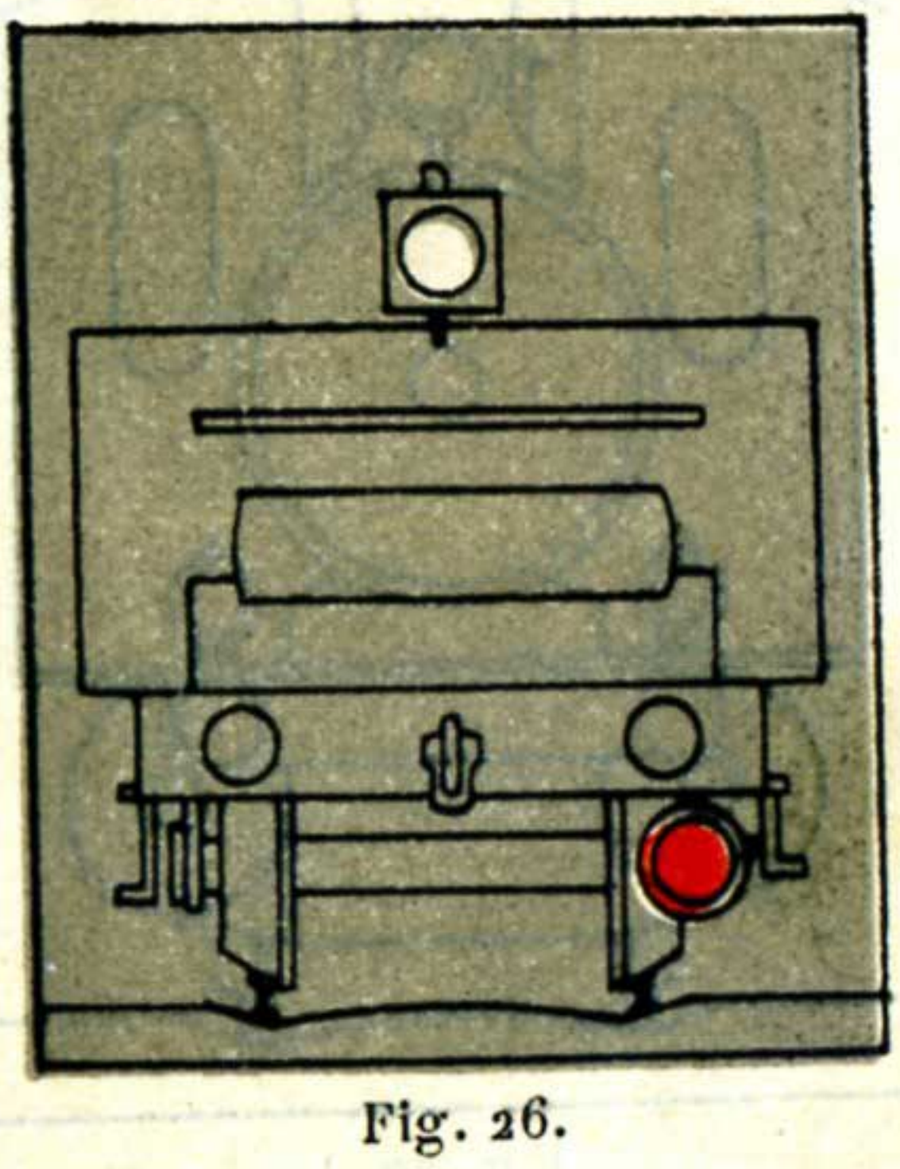


Fig. 26.

queue, fig. 21, 22, 23 et 24, une lanterne à feu *blanc*.

[1] Outre les trains spéciaux proprement dits, on considère comme tels, les trains facultatifs, les trains supplémentaires précédant ou suivant les trains réguliers ; les trains de matériaux ; les locomotives haut-le-pied et les parcours d'essai.

b) Pour les autres trains.

Le jour :
Le signal fig. 23 et 24 avec cette différence que l'un des disques su-

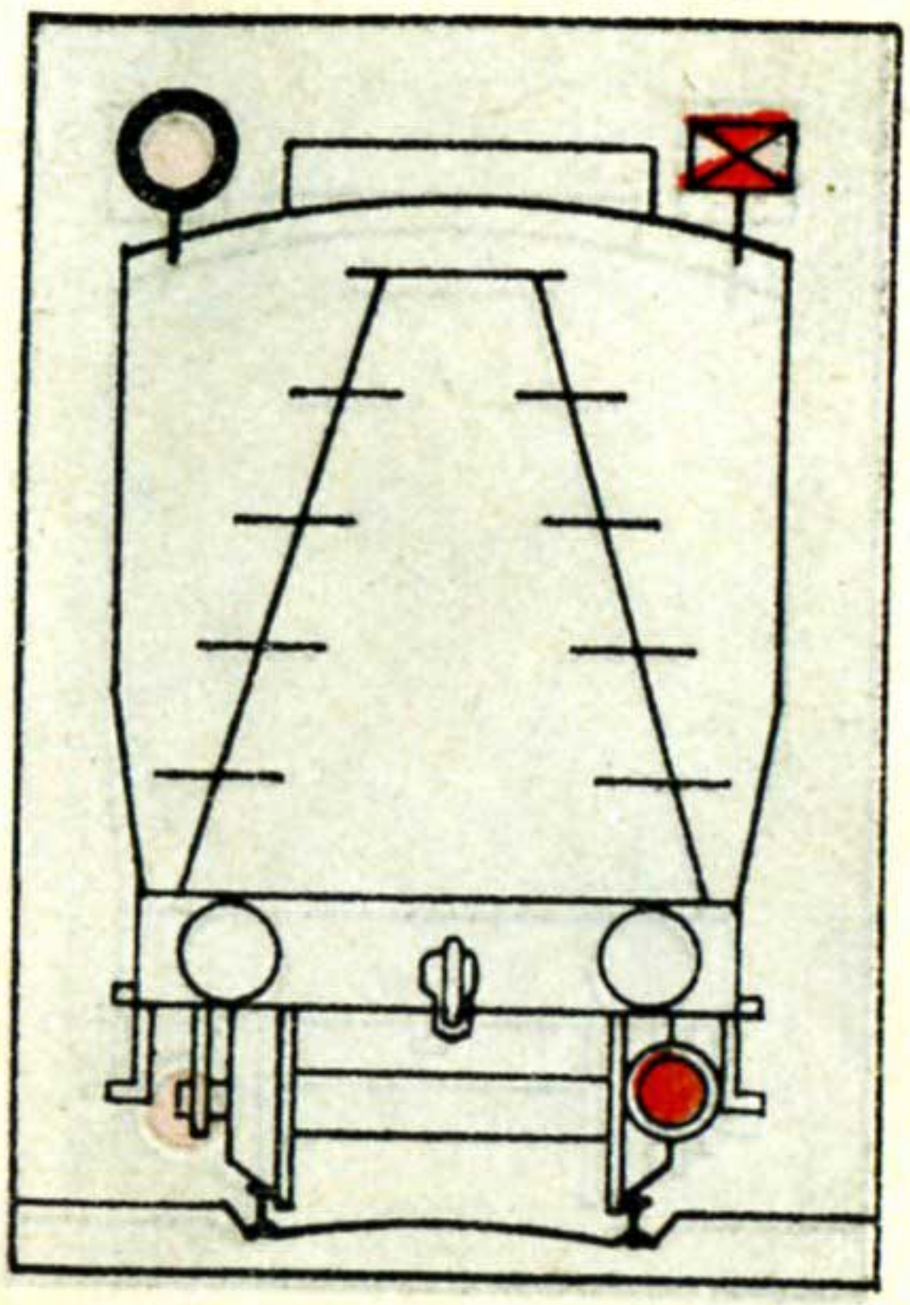
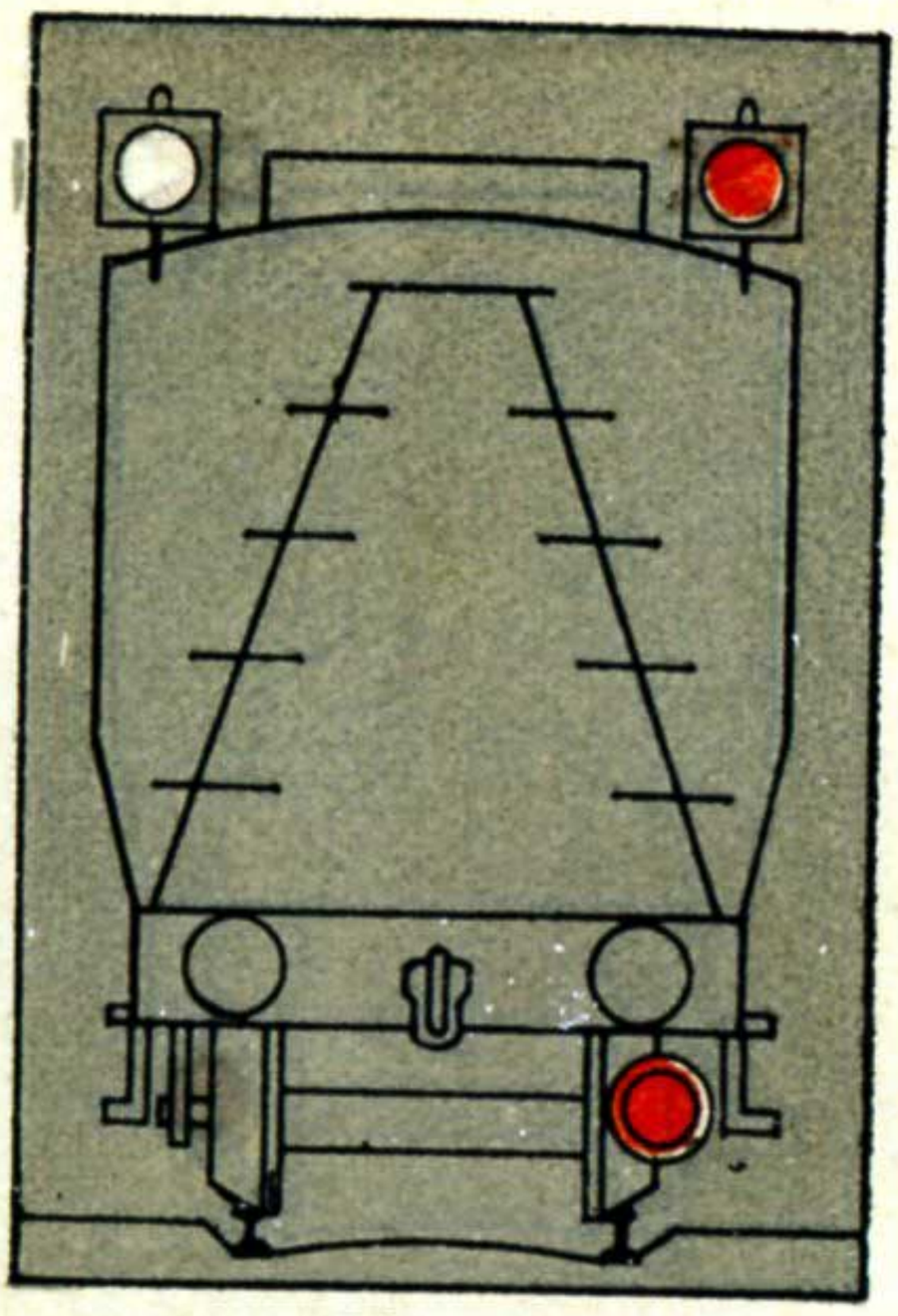


Fig. 27.

périeurs ou les deux sont remplacés par des disques ronds blancs, à liseré noir.

La nuit :
Le signal fig. 23 et 24 avec cette différence que l'une des lanternes



Eig. 28.

supérieures ou les deux présentent à l'arrière un feu blanc.

UN TRAIN SPÉCIAL [1] ARRIVE EN SENS CONTRAIRE (ART. 31, 2°).

Le jour :
Un disque blanc, à liseré noir,

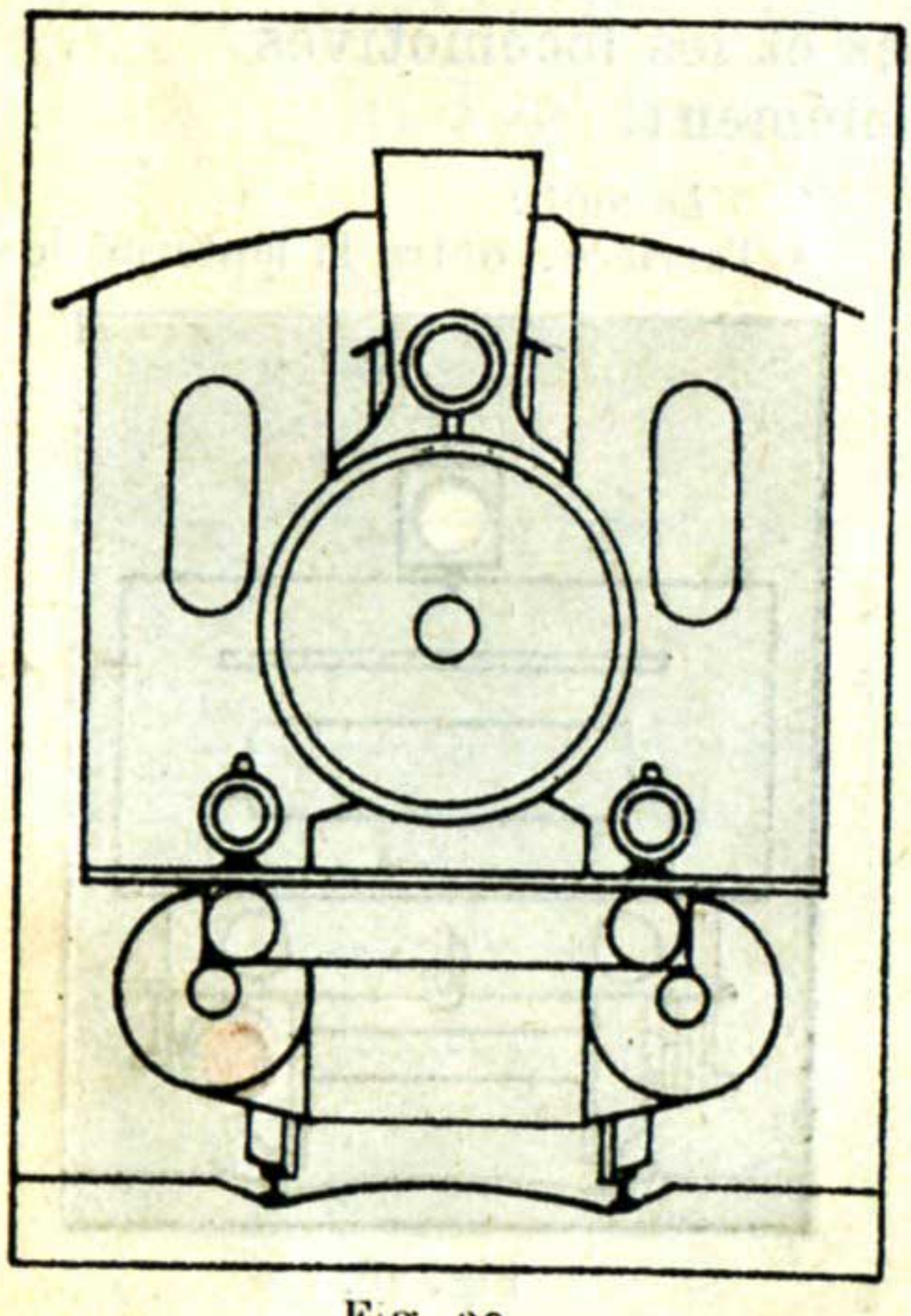


Fig. 29.

sur l'avant de la machine de tête.

La nuit :
Une lanterne à feu *blanc* au des-

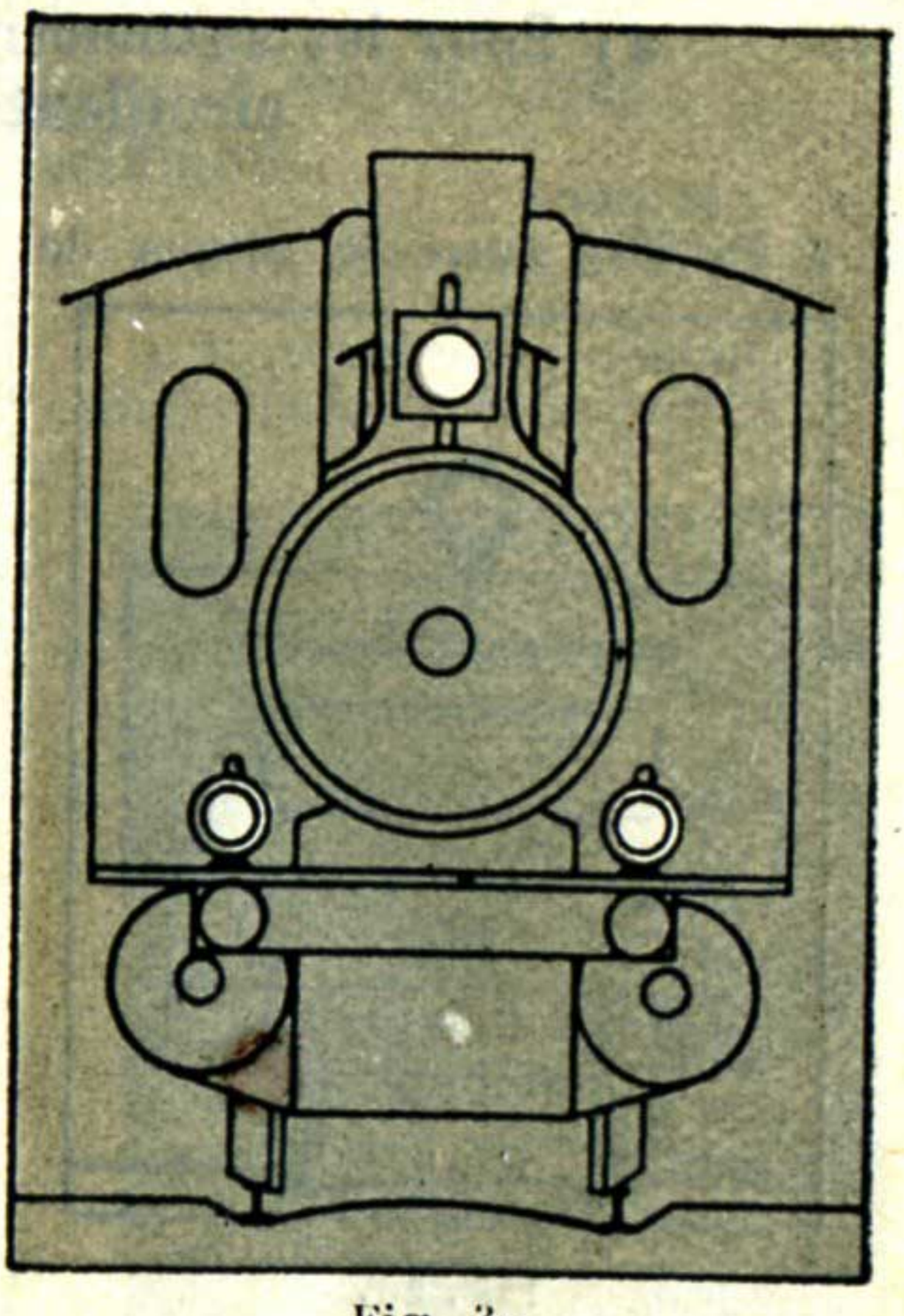


Fig. 30.

sus des lanternes du signal fig. 17, 18, 19 et 20.

[1] Outre les trains spéciaux proprement dits, on considère comme tels, les trains facultatifs, les trains supplémentaires précédant ou suivant les trains réguliers; les trains de matériaux; les locomotives haut-le-pied et les parcours d'essai.

VISITE DE LA LIGNE TÉLÉGRAPHIQUE (ART. 32).

Le jour :

Un disque jaune sur l'avant de la machine ou de chaque côté du train.

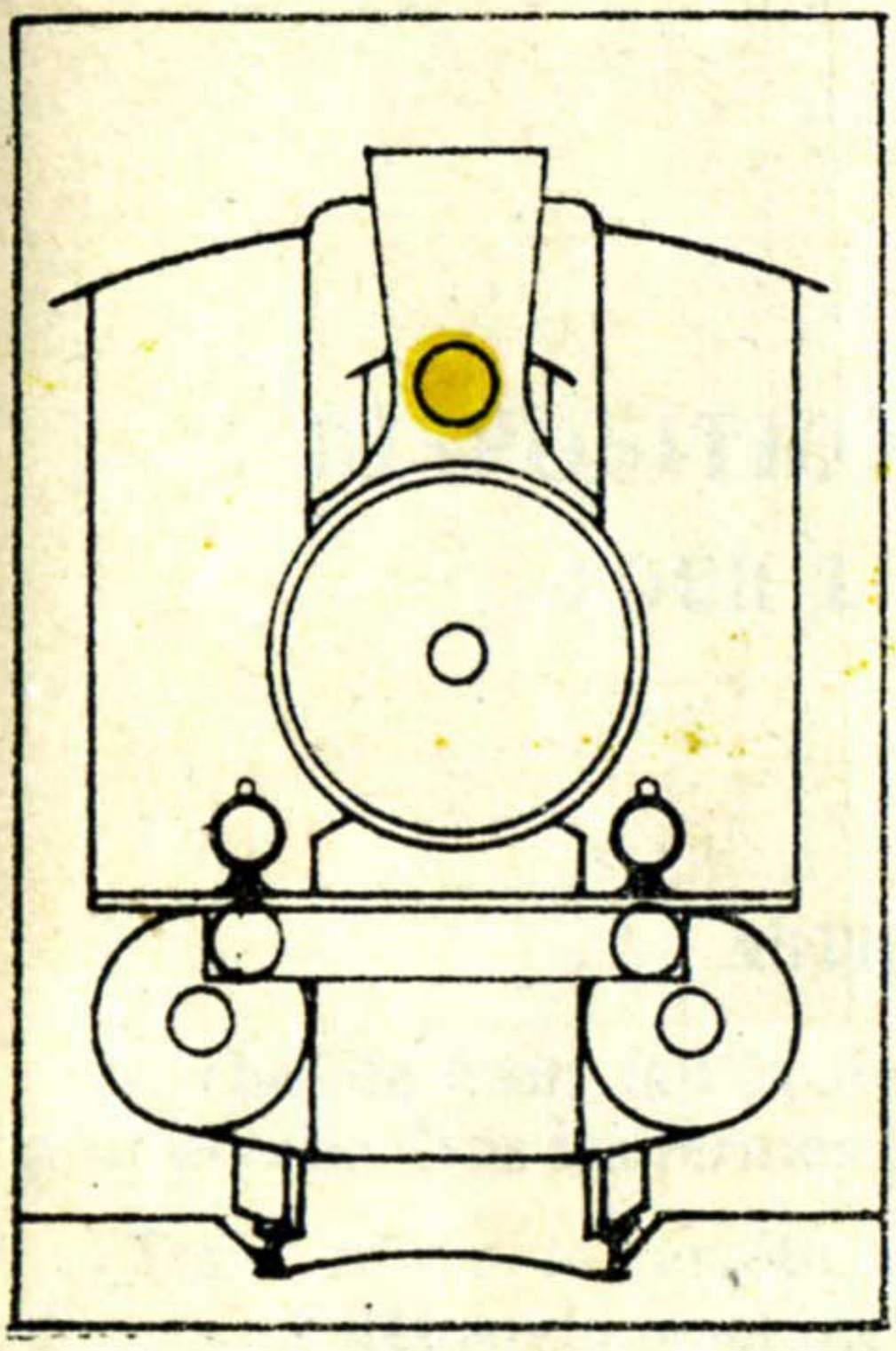


Fig. 31.

La nuit :

Ce signal n'est pas fait.

ANNEXE II.

DISPOSITIONS À PRENDRE POUR LE SECOURS.

ARTICLE 117.

Le chef de train fait la demande à la gare de secours la plus proche dans les termes ci-après :

«Train n°....., arrêté au kilomètre..... (ou en gare de.....) demande machine de secours».

ARTICLE 118.

La demande de secours doit être complétée par l'indication de la cause de la détresse, par la nécessité de faire venir le wagon de secours avec le nombre d'hommes et les secours médicaux nécessaires.

ARTICLE 119.

La demande de secours est portée à la gare la plus proche, soit par la machine, si elle est en état de le faire, soit par un piéton, garde ou agent quelconque.

ARTICLE 120.

Si le train en détresse est croisé par un train ou une machine avant l'expédition de la demande de secours, le chef de train du train en détresse doit arrêter le train croiseur qui est chargé de porter la demande de secours à la première gare où il s'arrêtera au besoin.

ARTICLE 121.

Avant de faire la demande de secours, le chef de train exa-

mine si, à bref délai, il peut être rejoint par un train ou une machine pouvant le pousser jusqu'à la première gare. Dans ce cas, il complète sa demande par l'indication suivante:

«La machine de secours devra être envoyée à la gare de..... ou le train en détresse arrivera poussé par le train n°.....».

ARTICLE 122.

Lorsque le secours doit venir à l'avant et à contre-voie, la demande de secours doit le mentionner explicitement. Dans ce cas, la demande de secours doit être portée à la gare en avant. L'agent chargé de porter la demande *devra suivre à pied la voie*, jusqu'à la gare où la machine de secours commencera son parcours à contre-voie. Cet agent devra faire viser la demande de secours à tous les agents de la voie ou gardes qu'il rencontrera. S'il trouve sur son parcours des aiguilles d'embranchement quelconques ou bifurcations il devra faire viser la demande par les gardes des aiguilles qui, dès lors ne devront plus laisser engager la voie principale à parcourir à contre-voie.

ARTICLE 123.

Si la demande de secours est portée par la machine du train, le mécanicien devra opérer comme il est dit à l'article précédent.

ARTICLE 124.

Si la demande de secours à contre-voie est portée par un train croiseur, la machine de secours ne pourra être envoyée à contre-voie qu'après qu'un agent aura parcouru la voie comme il est dit à l'article anté-précédent et donné par écrit au chef de la gare en avant, l'assurance que la voie est libre. Cet agent devra en outre aviser par écrit et dans les conditions précitées les agents, gardes ou aiguilleurs qu'une machine est attendue à contre-voie.

ARTICLE 125.

Tout chef de gare qui reçoit une demande de secours doit la faire parvenir par les voies les plus rapides (télégraphe, exprès, etc.) à la gare de secours à laquelle elle est destinée.

ARTICLE 126.

Si la demande de secours lui est parvenue par la machine

du train en détresse, le chef de gare peut la faire confirmer par ce moyen s'il est plus rapide et si la machine peut continuer. Sinon la machine est garée et mise en adjonction à un train jusqu'à son dépôt.

ARTICLE 127.

Lorsque le conducteur chef demande le secours à contre-voie, il doit :

1° Faire couvrir son train à 200 mètres en avant ;

2° Il ne doit, sans aucun prétexte, laisser pousser le train par un train ou machine survenant. S'il accompagne la machine du train en détresse ou s'il quitte son train pour une cause quelconque (article suivant) il doit laisser contre reçu au conducteur chargé de la surveillance de la partie abandonnée l'ordre écrit de ne pas se laisser pousser.

ARTICLE 128.

Les dispositions des articles 122 à 127 sont applicables dans tous les cas où, pour une cause quelconque la machine d'un train ayant abandonné tout ou partie de son train, pour aller prendre de l'eau, pour garer la première partie du train, etc., elle doit revenir chercher la deuxième partie du train à contre-voie. Si le chef de train reste avec la partie abandonnée, il doit faire, par écrit, la demande de retour à contre-voie, il lui est dès lors interdit de se laisser pousser. Le chef de gare en avant vise la demande du chef de train, au lieu du reçu de l'ordre écrit dont il est question au paragraphe 2 de l'article 127.

ARTICLE 129.

Circulation des machines de secours.

Toute machine de secours doit être accompagnée par le chef de gare de la gare de secours ou un représentant désigné par lui. Cet agent règle la marche de la machine en se conformant aux vitesses autorisées, la machine circulant avec ou sans marche prévue. L'agent d'accompagnement sera avisé par le chef de la gare précédant la détresse, du point exact de cette dernière.

ARTICLE 130.

Si la machine de secours venant par voie normale en sens contraire du train en détresse, rencontre ce train arrêté ou marchant péniblement, elle s'arrête, et l'agent qui l'accom-

pagne se concerte le plus rapidement possible avec le chef du train en détresse pour les opérations de secours. En général, elle continue jusqu'à la gare en arrière où elle change de voie pour rejoindre et pousser le train en détresse. Si elle trouve le train en bonne marche, elle continue jusqu'à la prochaine gare où elle prend les ordres du chef de gare.

ARTICLE 131.

Si la machine portant secours à un train par l'arrière ne trouve pas ce train au point indiqué, elle continue avec prudence jusqu'à la première gare où l'agent d'accompagnement prend les ordres du chef de gare.

ANNEXE III.

VOIE UNIQUE TEMPORAIRE.

Le service en voie unique temporaire comprend trois phases : l'organisation, la circulation et le rétablissement du service normal.

1re phase. — Organisation de la voie unique temporaire.

ARTICLE 132.

Tout chef de service qui se trouvera dans l'obligation d'établir une voie unique temporaire devra d'abord mettre à l'arrêt les signaux de sa gare, puis il procèdera à la nomination de deux agents :

a) un employé-pilote;
b) un ou plusieurs gardes.

ARTICLE 133.

Employé-pilote.

L'employé-pilote est un agent qui a pour mission de régler la circulation des trains dans les deux sens, sur la voie unique et est par conséquent responsable de leur sécurité.

Il ne peut y avoir qu'un employé-pilote désigné par la gare qui établit la voie unique temporaire. Il reçoit l'ordre écrit suivant : Monsieur..... (nom et qualité) est désigné comme employé-pilote de..... à.....

ARTICLE 134.

L'employé pilote justifie de sa qualité près des agents des gares, des gardes d'aiguilles, des mécaniciens et des conducteurs, par la production de l'ordre écrit qui l'a nommé.

Il monte sur la machine du train qu'il accompagne.

ARTICLE 135.

L'employé-pilote doit toujours être porteur d'un tableau de la marche des trains.

Il doit être informé d'avance à la diligence des chefs de service des gares entre lesquelles est située la voie unique temporaire, de l'exécution des trains facultatifs ou spéciaux qui doivent circuler sur cette voie, ainsi que des retards des trains annoncés par dépêches.

Il règle l'ordre de passage des trains sur la voie unique temporaire de manière à atténuer autant que possible les retards des trains. Il doit s'attacher surtout à assurer la régularité de la marche des trains.

Lorsque la tête de voie unique se trouve dans une gare, il doit se concerter avec le chef de service de cette gare.

ARTICLE 136.

Aiguilleurs, gardes.

Chacun des chefs de service de tête de voie unique place un garde à l'aiguille d'entrée de cette voie, il lui remet la consigne écrite de ne laisser s'engager sur la voie unique aucun train, aucune machine sans la présence à l'aiguille de l'employé-pilote et son ordre, sauf les cas prévus par les articles du présent règlement.

Cette consigne doit être conçue dans les termes suivants :

« Un service de voie unique temporaire est établi de..... à..... sur la voie..... (paire ou impaire). »

« M..... (nom et qualité) est nommé garde à l'aiguille N°..... d'entrée de la voie unique. Il ne doit laisser pénétrer sur la voie unique aucun train, aucune machine sans la présence à l'aiguille et sans l'ordre de l'employé-pilote, sauf les cas prévus par les articles du présent réglement ».

ARTICLE 137.

S'il existe des aiguilles intermédiaires entre celles d'entrée de la voie unique, l'agent qui organise le service doit s'assurer qu'elles sont cadenassées ou les faire garder par des aiguilleurs munis de consignes semblables à celles délivrées aux gardes des aiguilles d'entrée.

La voie unique temporaire peut être établie par écrit ou par télégraphe.

ARTICLE 138.

Établissement par écrit de la voie unique temporaire.

Ce moyen sera employé chaque fois que l'on disposera

d'un train circulant sur voie normale. Ce train sera le dernier à circuler sur voie normale.

L'employé-pilote accompagne ce train, porteur de l'avis d'établissement de voie unique temporaire suivant :

«Gare de..... à gare de.....»

«Voie.... (paire ou impaire) interceptée au kilomètre.... pour cause de..... j'établis voie unique temporaire de.... à..... sur voie (paire ou impaire)..... à partir de l'arrivée à la gare de..... du train N°.....»

«M..... (nom et qualité) porteur du présent ordre est **nommé employé-pilote.»**

«J'ai placé un garde à l'aiguille d'entrée de la voie unique temporaire et lui ai remis la consigne règlementaire.»

«De votre côté, placez un garde à l'aiguille d'entrée de la voie unique temporaire, donnez-lui la consigne règlementaire et accusez-moi réception en me donnant l'assurance que vous avez compris et accepté ces mesures.»

«Dernier train expédié de..... à..... est train N°.....»

«Le mécanicien de ce train a reçu l'ordre de prévenir au passage les agents de la voie et les gardes de l'établissement de la voie unique sur la voie..... (paire ou impaire) afin d'éviter au premier train qui circulera à contre-voie, la marche lente prévue pour ce train.»

«Accusez-moi réception par dépêche ou par écrit.

Date – Signature – Retirer un reçu.

ARTICLE 139.

Le mécanicien recevra en outre l'ordre suivant :

«Avis est donné au mécanicien du train N°..... de ce jour que son train est le dernier à circuler dans le sens normal avant l'établissement de la voie unique temporaire.»

«Il lui est prescrit de marcher avec prudence et de prévenir tous les ouvriers, agents de la voie et gardes des postes de l'établissement de la voie unique temporaire sur voie..... (paire ou impaire).»

Date – Signature – Retirer un reçu.

ARTICLE 140.

Le chef de service de la gare correspondante accusera réception, soit par écrit, soit par dépêche de sûreté (1).

---

(1) Toute dépêche de sûreté est toujours précédée de la formule suivante :
D – Chef de service de..... appelle chef de service de.... pour dépêche de sûreté.
R – Chef de service de..... est présent (suit texte de la dépêche)

«Gare de..... à gare de.....»

«Je vous accuse réception de votre avis m'annonçant qu'une voie unique temporaire est établie de..... à..... sur voie..... (paire ou impaire) à partir de..... heures.»

«J'ai placé un garde muni de la consigne règlementaire à l'aiguille d'entrée.»

«J'ai pris note que M..... (nom et qualité) est nommé employé-pilote et vous donne l'assurance que j'ai compris et accepté vos mesures»,

ARTICLE 141.

Si le chef de service est obligé d'établir la voie unique temporaire par dépêche, il utilisera les formules précédemment indiquées.

2e phase. — Circulation sur voie unique temporaire.

ARTICLE 142.

Le premier train qui circule sur la voie unique temporaire en sens contraire de la circulation normale ne peut, dans aucun cas s'y engager avant que l'employé-pilote ait reçu l'assurance :

1° Qu'il est reconnu en qualité d'employé-pilote par l'autre tête de voie unique ;

2° Qu'un garde est placé à l'autre extrémité et que ce garde a reçu la consigne écrite règlementaire ;

3° Que la voie est libre.

Toutes les fois que les agents de la voie n'ont pas été informés en temps utile de la circulation à contre-voie, le mécanicien du premier train qui s'engage sur la voie unique en sens contraire de la circulation normale sur cette voie, est prévenu par l'employé-pilote que son train est le premier qui circule dans ces conditions.

Le mécanicien doit marcher avec la plus grande prudence et être en mesure de s'arrêter immédiatement si cela est nécessaire.

Il prévient les gardes et les agents de la voie qui, à partir de ce moment, doivent protéger en avant et en arrière, à la distance réglementaire, les travaux de nature à intercepter la circulation ou les lorrys qu'il serait indispensable de faire circuler.

La vitesse du premier train sera supposée réduite à 15 kilomètres en raison des ralentissements imposés par le présent article.

Il devra porter à l'avant un drapeau rouge ou un feu rouge.

ARTICLE 143.

Si la voie n'a pas été reconnue, le chef de service donnera au mécanicien l'ordre suivant :

« Avis est donné au mécanicien du train N°....., que son train est le premier à circuler à contre-sens après l'établissement de la voie unique temporaire ».

« Il lui est prescrit de marcher avec la plus grande prudence de façon à être en mesure de s'arrêter immédiatement si cela est nécessaire, de prévenir tous les ouvriers et agents de la voie et les gardes des postes de l'établissement de la voie unique temporaire sur la voie..... (paire ou impaire). »

« Date, signature, retirer un reçu.

ARTICLE 144.

Tous les trains et toutes les machines doivent être arrêtés à l'entrée de la voie unique temporaire. Sauf le cas où un avis aurait porté à la connaissance du personnel l'établissement de la voie unique temporaire pendant une certaine durée, et où l'entrée de la voie unique est protégée par un signal carré précédé d'un disque, les signaux avancés défendant les aiguilles d'entrée de cette voie unique sont maintenus à l'arrêt pendant toute la durée de la circulation sur cette voie et *répétés par un signal mobile appuyé par des pétards placés à 200 mètres des dites aiguilles.*

En l'absence de signaux avancés, les signaux d'arrêt mobiles doivent être faits à la distance règlementaire.

ARTICLE 145.

Lorsque plusieurs trains doivent être successivement expédiés dans le même sens, sur la voie unique temporaire, avant le passage d'un train venant en sens contraire, le dernier de ces trains doit être seul accompagné par l'employé-pilote.

Dans ces circonstances, l'employé-pilote présent à l'aiguille, tête de la voie unique, remet lui-même aux mécaniciens des trains qui doivent passer sans être accompagnés, l'ordre écrit d'avancer. Cet ordre est ensuite remis par chaque mécanicien au garde de l'aiguille de sortie.

Dans le cas exceptionnel où l'employé-pilote parvenu à l'une des extrémités de la voie unique, n'a pas le moyen, pour une raison majeure dont il lui faudra rendre compte, de

retourner, comme il l'avait prévu, à la gare ou au poste situé à l'autre extrémité de la voie unique, pour accompagner un train ou une machine devant partir, il peut, si le télégraphe ou le téléphone fonctionne, s'entendre avec le chef de service de cette gare ou de ce poste pour faire passer le train ou la machine en attente.

Les dépêches suivantes sont alors échangées :

«Gare de..... à employé-pilote M..... (*son nom*).
«D'après votre ordre, je vous expédie train n°... en »donnant au mécanicien, au chef de train et au garde d'en»trée de la voie unique copie certifiée conforme de votre »dépêche».

Si, lorsque se présente le cas exceptionnel visé ci-dessus, l'employé-pilote vient d'expédier vers l'extrémité opposée de la voie unique un ou plusieurs trains non accompagnés, il peut encore autoriser l'entrée d'un train sur la voie unique hors de sa présence, mais il doit alors, avant l'échange des dépêches ci-dessus, *s'assurer que le dernier train qu'il a expédié sans l'accompagner est bien arrivé à destination.*

A cet effet, il adresse d'abord à la gare ou au poste situé à l'autre extrémité de la voie unique, la dépêche suivante :

«Employé-pilote M..... (*son nom*) à gare de.....
«Avez-vous reçu train n°... (dernier train expédié sans «être accompagné)?»

Lorsque ce dernier train lui sera parvenu, le chef de service interrogé répondra :

«Gare de..... à employé-pilote M..... (*son nom*).
«J'ai bien reçu train n°.. ».

Cette réponse reçue, l'employé-pilote procédera à l'échange des dépêches prévues ci-dessus.

ARTICLE 146.

Détresse sur la voie unique temporaire.

En cas de détresse d'un train ou d'une machine qui ne serait pas accompagné par l'employé-pilote sur une voie unique temporaire, avis de la détresse et de la demande de secours, s'il y a lieu, doit être donné le plus promptement possible à l'employé-pilote, afin qu'il prenne les mesures nécessaires pour assurer l'envoi du secours.

Le train ou la machine qui aura fait une demande de secours ne doit en aucun cas en l'absence de l'employé-pilote se remettre en route ou se laisser pousser avant d'avoir reçu

le secours ou des instructions formelles de l'employé-pilote Si l'employé-pilote n'est pas présent à la gare ou au poste tête de voie unique appelé à expédier la machine de secours, il peut autoriser l'entrée de cette machine sur la voie unique dans les conditions prescrites dans l'article ci-dessus, en substituant dans le texte de la dépêche les mots «machine de secours» aux mots : «train n° ».

ARTICLE 147.

Lorsqu'il est nécessaire, par suite de la durée prolongée du service ou pour toute autre cause, de relever l'agent désigné comme employé-pilote et de le remplacer par un autre agent, cette mesure peut être prise par l'un ou l'autre des chefs de service de la voie unique temporaire. Avant d'installer un nouvel employé-pilote, on doit retirer des mains de l'agent qui était chargé de ce service l'ordre écrit qui lui avait été remis pour justifier de sa qualité.

On doit remettre ensuite au nouvel employé-pilote un ordre ainsi conçu :

«M..... (*nom et qualité*) est désigné comme em-
«ployé-pilote de..... à..... en remplacement de
«M..... (*nom et qualité*).»

Cet ordre doit être signé et daté avec indication de l'heure.

3e phase. — Reprise du service normal.

ARTICLE 148.

Lorsque la circulation peut être reprise sur la voie interceptée, le chef de service qui en est le premier prévenu, en donne avis au chef de service de l'autre gare par la dépêche de sûreté suivante :

«Gare de..... à Gare de..... »
«Circulation normale voie..... (paire ou impaire) rétablie
«à partir de... heures... minutes. »
«Je supprime voie unique temporaire entre..... et.....
«J'ai retiré la nomination de M....., employé-pilote
«et l'ordre écrit du ou des gardes. Donnez-moi l'assurance
«que vous faites de même de votre côté. »
«Dernier train reçu de..... à....., sur voie unique
«temporaire est train n°...
«Attendez train n° sur voie normale».

Le chef de service interrogé répondra par la dépêche suivante précédée de la dépêche de sûreté

«Gare de..... à Gare de....., je vous accuse réception «de votre dépêche m'annonçant la suppression de la voie «unique temporaire sur voie... (paire ou impaire, à «... heures.. minutes, entre..... et..... J'ai «compris que vous avez retiré les ordres donnés à l'employé-«pilote et à votre ou vos gardes. Je vous donne l'assurance «que la consigne donnée à notre ou nos gardes a été retirée.

«Dernier train expédié de..... à....., est bien «train n°.... J'attends train n°...sur voie normale»

ARTICLE 149.

Le chef de service qui rétablit le service normal devra avoir l'assurance que la voie est libre.

Il a cette certitude, soit par la présence à sa gare de l'employé-pilote, soit après avoir reçu le dernier train expédié par l'autre gare à contre-voie et l'assurance que l'ordre de l'employé-pilote a été retiré.

ANNEXE IV.

§ 23. — DEMANDE DE SECOURS SUR VOIE UNIQUE.

ARTICLE 150.

La demande de secours sur la voie unique est rédigée dans les mêmes termes que la demande de secours sur la double voie mais elle doit, en outre, comporter l'indication du côté où le secours est demandé (secours demandé à l'arrière ou secours demandé à l'avant).

Elle devra, en outre, renseigner sur la position exacte du train par rapport à ceux qui le suivent ou à ceux qui marchent en sens contraire, c'est-à-dire qu'on devra y faire figurer les changements de croisement et interversions de marche qu'il aurait pu effectuer en dehors de ses croisements et garages réguliers; de même si le train se compose de deux trains réunis en un seul. Ajouter, dans ce cas, le tonnage total du train.

ARTICLE 151.

Lorsqu'un train tombe en détresse sur voie unique, il doit être couvert à l'avant comme à l'arrière à distance règlementaire.

ARTICLE 152.

Les dépêches demandant une machine de secours doivent être expédiées de gare en gare par fil omnibus. En cas d'interruption télégraphique, la demande est faite dans les mêmes termes par écrit et envoyée par exprès.

L'exprès ou le mécanicien porteur d'une demande de secours doit faire viser cette demande et en laisser copie à toutes les gares où il passe avec mention de l'heure.

S'il trouve la communication télégraphique rétablie avant d'atteindre le dépôt, il remet cette demande au chef de service qui la fait parvenir par le télégraphe.

ARTICLE 153.

En transmettant ou en visant une demande de secours, chaque gare annonce, dans les termes suivants à la gare qui la suit immédiatement du côté où le secours est attendu le dernier train expédié par elle dans cette direction.

«Dernier train expédié de..... à..... est train »n°...».

ARTICLE 154.

Si le chef de service auquel une demande de secours est remise ne peut obtenir le secours du côté indiqué, il doit :

1° Dans le cas d'une demande en arrière, et s'il se trouve en avant du train en détresse, demander le secours en avant en même temps qu'il fait rectifier la demande par le conducteur-chef; mais il ne doit, bien entendu, expédier la machine de secours vers le train qu'après avoir reçu la demande rectifiée et donné contre reçu au conducteur chargé de la couverture du train à l'arrière, l'ordre écrit de ne pas se laisser pousser.

Si, au contraire, le chef de service se trouve en arrière du train en détresse, il ne doit demander le secours en avant qu'après avoir fait rectifier la demande par le conducteur-chef.

2° Dans le cas d'une demande en avant, demander le secours en arrière et prévenir par écrit le chef du train en détresse que le secours lui parviendra par l'arrière.

ARTICLE 155.

Lorsqu'une demande de secours est adressée en avant par un train resté en détresse en pleine voie, ce train doit rester à l'arrêt jusqu'à l'arrivée de la machine de secours, à moins cependant que le conducteur-chef n'ait modifié sa demande en annonçant à la gare en avant que son train est en état de reprendre sa marche.

Dans ce cas, il ne devra se remettre en route qu'après avoir reçu du chef de service l'accusé de réception de sa demande modifiée.

ARTICLE 156.

Lorsqu'un train rejoint entre deux gares un train en détresse et qu'une demande de secours n'a pas été adressée en avant, la machine du premier train pousse le deuxième train jusqu'à la première gare en abandonnant au besoin son train, qu'elle revient prendre ensuite sur l'ordre écrit donné au mécanicien par le chef de train.

Dans ce cas et jusqu'au retour de la machine, le train ou la

partie du train laissé sur la voie ne doit pas être poussé soit par la machine de secours qui aurait été demandée en arrière, soit par tout autre train qui surviendrait dans le même sens.

ARTICLE 157.

En cas de demande de secours en arrière et lorsque le train en détresse a repris sa marche avant l'arrivée de la machine de secours, ce train doit s'arrêter à la première gare ou au premier poste télégraphique pour donner par écrit avis de la demande de secours.

Le chef de service, ainsi prévenu, arrête tout train ou toute machine survenant en sens contraire de la machine de secours attendue et n'autorise le train ou la machine à continuer sa marche qu'après l'arrivée de la machine de secours, ou lorsqu'il a acquis la certitude que cette dernière sera arrêtée et conservée par la gare en arrière de la détresse.

ARTICLE 158.

Circulation de la machine de secours.

Le secours demandé sur voie unique prime toute autre circulation; en conséquence, toute gare ayant transmis une demande de secours sera dans l'obligation d'arrêter tout train ou machine circulant en sens contraire du secours demandé.

ARTICLE 159.

Deux cas sont à considérer :

1° Le télégraphe ne fonctionne pas. Dans ce cas, seul le secours doit circuler et toute gare à laquelle parviendra un train ou machine devra le conserver jusqu'à ce qu'il ait été croisé par la machine de secours;

2° Le télégraphe fonctionne. Tous les trains peuvent être expédiés de gare en gare jusqu'à ce qu'ils aient croisé la machine de secours, après qu'on aura eu l'assurance que la voie est libre, par l'échange des dépêches suivantes :

Expédiée par la gare où se trouve le train :

D. — Machine de secours est-elle partie de votre gare?

R. — Si la machine de secours est partie :

« Oui. Machine de secours est partie à... heures.. minutes ».

Si la machine de secours n'est pas partie :

« Non. Machine de secours n'est pas encore partie de ma gare ».

Expédiée par la gare où se trouve le train, lorsque la machine de secours attendue sera arrivée à cette gare.

« Machine de secours est arrivée à... heures... minutes, je vous envoie train n°.. ».

R. — « Envoyez-moi train n°... ».

Expédiée par la gare où se trouve le train, si la machine de secours n'est pas encore partie de la gare suivante :

« Puis-je vous expédier train n°... ».

ARTICLE 160.

La circulation des machines de secours n'est point subordonnée à l'autorisation de l'agent spécial.

Les machines ne doivent se porter au secours des trains que sur une demande faite par écrit ou par dépêche et dont toutes les gares comprises entre le train en détresse et le dépôt auront été informées.

ARTICLE 161.

La machine de secours s'arrête à toutes les gares, et le mécanicien prend à chaque gare l'ordre écrit d'avancer jusqu'à la gare suivante, avant de remettre cet ordre écrit, la gare doit avoir reçu :

1° Le train annoncé par la demande de secours comme dernier train expédié;

2° Les trains qu'elle aura autorisés par dépêche à venir jusqu'à elle en sens contraire de la machine de secours, s'il y a lieu.

Par surcroît de précaution, si le télégraphe fonctionne, les chefs de sécurité doivent, avant de remettre cet ordre écrit, échanger les dépêches suivantes :

D. — Quel est le dernier train expédié de..... à..... ?

R. — Dernier train expédié de..... à..... est train n°....

D. — Train n°... est arrivé à... heures. Je vous envoie machine.

R. — Envoyez-moi machine.

ANNEXE V

IMPRIMÉS DE SERVICE

TABLE DES MATIÈRES.

AVANT-PROPOS.

CHAPITRE PREMIER.

SIGNAUX.

Pages.

PRINCIPES GÉNÉRAUX..... 7

§ 1er. — Signaux optiques fixes..... 7
§ 2. — Signaux acoustiques fixes..... 10
§ 3. — Signaux optiques mobiles..... 10
§ 4. — Signaux acoustiques mobiles..... 12

CHAPITRE II.

COMPOSITION ET SIGNALISATION DES TRAINS.

PREMIÈRE PARTIE. — COMPOSITION DES TRAINS..... 14

§ 5. — Trains non munis du frein continu..... 14
§ 6. — Trains munis du frein continu..... 16

DEUXIÈME PARTIE. — SIGNALISATION DES TRAINS :

§ 7. — Signaux des trains..... 17

CHAPITRE III.

PRESCRIPTIONS COMMUNES À LA CIRCULATION EN DOUBLE VOIE ET EN VOIE UNIQUE.

§ 8. — Prescriptions concernant la circulation..... 19
§ 9. — Manœuvres..... 22
§ 10. — Prescriptions concernant les conducteurs et les gardes-freins..... 25
§ 11. — Prescriptions concernant les mécaniciens..... 27
§ 12. — Incidents divers..... 29
§ 13. — Protection des trains arrêtés en pleine voie..... 29
§ 14. — Écritures des trains..... 31

CHAPITRE IV.

DISPOSITIONS SPÉCIALES A LA CIRCULATION EN DOUBLE VOIE.

Pages.

§ 15. — Circulation normale..... 32
§ 16. — Incidents..... 33
§ 17. — Voie unique temporaire..... 34
§ 18. — Interception sur les deux voies..... 35

CHAPITRE V

DISPOSITIONS SPÉCIALES A LA CIRCULATION EN VOIE UNIQUE.

§ 19. — Fonctiónnement de la voie unique..... 37
§ 20. — Circulation normale..... 39
§ 21. — Modification dans la marche de deux trains marchant dans le même sens..... 42
§ 22. — Circulations spéciales..... 44
§ 23. — Demande de secours sur voie unique. (Voir annexe III. - Art. 150 à 161.)..... 45

CHAPITRE VI.

Observations générales..... 46

ANNEXE I.

Croquis des signaux utilisés..... 47

ANNEXE II.

Dispositions à prendre pour le secours..... 57

ANNEXE III.

Voie unique temporaire..... 61

ANNEXE IV.

Demande de secours sur voie unique..... 69

ANNEXE V.

Imprimés de service..... 73

ANNEXE à l'article 81 du règlement d'exploitation des chemins de fer Rhénans.

MACHINE REMORQUANT LE TRAIN

N° .... de .... à ....
Nom du mécanicien ....
Nom du chauffeur ....
N° .... de .... à ....
Nom du mécanicien ....
Nom du chauffeur ....
N° .... de .... à ....
Nom du mécanicien ....
Nom du chauffeur ....

MODÈLE POUR DOUBLE VOIE.

Service au .... 192 ....

TRAIN N° ....

de .... **à** ....

du .... *192* ....

CONDUCTEURS ET FOURGONNIERS

		NOMS	N°s DES FREINS occupés
Parcours de .... à	Chef de train.		
Parcours de .... à	Chef de train.		
Parcours de .... à	Chef de train.		

RÉCAPITULATION DU TEMPS PERDU ET GAGNÉ **ANTÉRIEUREMENT**
DEPUIS LE POINT DE DÉPART DU TRAIN (1)

Temps perdu par		**Temps gagné par**	
l'Exploitation		l'Exploitation	
le Matériel et la Traction			
la voie			
divers (2)			
....			
....		la Traction	
TOTAL du temps perdu		TOTAL du temps gagné ..	

(1) A porter seulement si le train vient d'au delà,
(2) Pour tout retard porté dans la colonne «Divers» indiquer succintement les causes qui l'ont motivé et reproduire ces causes sur le journal suivant.

GARES. 1	MARCHE RÉGLEMENTAIRE. 2 Arrivée.	Arrêt.	Départ.	MARCHE RÉELLE. 3 Arrivée.	Arrêt.	Départ.	RETARD au DÉPART des gares. 4	TEMPS PERDU. 5 Exploitation.	Matériel et traction.	Voie.	Divers.	TEMPS GAGNÉ. 6 Exploitation.	Traction.
TOTAUX													

	EXPLOITATION.	MATÉRIEL et traction.	VOIE.	DIVERS.
Décompte . Temps ..... perdu par				
Décompte . Temps ..... gagné par				
Décompte . Retard effectif pour				
Retard égal au retard constaté à l'arrivée				

RAPPORT DU CHEF DE TRAIN.

....
....
....

Boîte de secours n° .... État des boîtes à torches ....

État des signaux .... État du temps ....

Le Chef de train,

Le Chef de gare du point de départ,

Le Chef de gare du point terminus,

COMPOSITION ET CHARGEMENT DU TRAIN.

MOUVEMENT DU MATÉRIEL VIDE ET DES BÂCHES ENVOYÉES EN RÉPARTITION.

GARES EXPÉDITRICES.	NOMBRE de BÂCHES par série.	NOMBRE de WAGONS par série.	SÉRIES des WAGONS.	SÉRIES des BÂCHES.	GARES DESTINATAIRES.	ÉMARGEMENT.	OBSERVATIONS.

PRISES DE ROUTE.

GARES.	NOMBRE de WAGONS.	POIDS TOTAL du chargement.	GARES DESTINATAIRES.	NOTES.

VÉHICULES PRIS A LA GARE DE DÉPART DU TRAIN ET EN ROUTE.							G. V. P. V. W. B.	VÉHICULES LAISSÉS EN ROUTE.								COMPOSITION DU TRAIN AU DÉPART DE CHAQUE GARE				
GARES EXPÉDITRICES des voitures et wagons.	GARES OÙ LE TRAIN PREND les voitures et wagons.	VOITURES ET WAGONS.		POIDS				GARES.	VOITURES ET WAGONS.		POIDS			TOTAL des voitures et wagons laissés.	POIDS TOTAL laissé.	GARES.	VOITURES ET WAGONS			POIDS TOTAL du TRAIN.
		Nombre.	Séries.	des WAGONS.	des CHARGEMENTS.	TOTAL.			Nombre.	Séries.	des WAGONS.	des CHARGEMENTS.	TOTAL.				chargés.	vides.	TOTAL.	
9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29
	Totaux......																			

ANNEXE à l'article 81 du règlement d'exploitation des chemins de fer Rhénans.

Journal d'un Train circulant sur la voie unique doit
rendre dans la colonne n° 7, l'indication des croisements
rages à effectuer, suivant la marche normale. Ces indi-
s doivent être, lorsqu'elles ne sont pas imprimées à
ce, portées et complétées par les Chefs de gare désignés
structions spéciales du Chef de Service d'arrondisse-

route, les Chefs de gare doivent constater l'exécution
rvice et signer dans la colonne 8.

l survient un changement de croisement ou une inter-
n de marche, le Chef de gare qui prend l'initiative ou
isé de cette modification doit en faire mention dans la
ne 8 au droit de sa gare et rectifier en conséquence les
tions de la colonne 7 en paraphant la modification.

MODÈLE POUR VOIE UNIQUE.

Service au .... 192 ....

TRAIN N° ....

de .... **à** ....

du .... *192* ....

MACHINES.

Parcours de .... à ....
N° de la machine : ....
Nom du mécanicien : ....
Nom du chauffeur : ....

Parcours de .... à ....
N° de la machine : ....
Nom du mécanicien : ....
Nom du chauffeur : ....

CONDUCTEURS.

Chef de train : ....
Conducteur : ....
— ....
— ....

RÉCAPITULATION DU TEMPS PERDU ET GAGNÉ **ANTÉRIEUREMENT**
DEPUIS LE POINT DE DÉPART DU TRAIN. (1)

Temps perdu	par l'Exploitation		Temps gagné	par l'Exploitation	
	par le Matériel et la Traction ..				
	par la Voie			par la Traction	
	par divers				
	Total			Total	

(1) A porter seulement si le train vient d'au delà.

GARES. 1	MARCHE RÉGLEMENTAIRE. 2 Arrivée.	Arrêt.	Départ.	MARCHE RÉELLE. 3 Arrivée.	Arrêt.	Départ.	RETARD au DÉPART des gares. 4	TEMPS PERDU. 5 Exploitation.	Matériel et traction.	Voie.	Divers.	TEMPS GAGNÉ. 6 Exploitation.	Traction.
Totaux. ...													

		EXPLOITATION.	MATÉRIEL et traction.	VOIE.	DIVERS.
Décompte.	Temps ..... perdu par				
	Temps ..... perdu par				
	Retard effectif pour				
Retard égal au retard constaté à l'arrivée					

CROISEMENTS ET GARAGES

À EFFECTUER suivant la marche normale ou modifiée en cours de route. 7	EXÉCUTION DU SERVICE. *Visas.* 8

VOIE UNIQUE de .... à ....

Trains facultatifs ou extraordinaires ayant lieu : ....

A indiquer par ....

Idem. ....

Idem. ....

Machine de matériaux autorisée entre (2) ....

.... et ....

(2) A remplir s'il y a lieu.

Le Chef de gare du point de départ,

Guerre. — 4e Bur. — J. 7846. — 7 A. G.-636 rose-1923.

COMPOSITION ET CHARGEMENT DU TRAIN.

MOUVEMENT DU MATÉRIEL VIDE ET DES BÂCHES ENVOYÉES EN RÉPARTITION.

GARES EXPÉDITRICES.	NOMBRE de WAGONS par série.	NOMBRE de BÂCHES par série.	SÉRIES des WAGONS.	SÉRIES des bâches.	GARES DESTINATAIRES.	ÉMARGEMENT.	OBSERVATIONS.

PRISES DE ROUTE.

GARES.	NOMBRE de WAGONS.	POIDS TOTAL du chargement.	GARES DESTINATAIRES.	NOTES.

VÉHICULES PRIS À LA GARE DE DÉPART DU TRAIN ET EN ROUTE.							G. V. P. V. W. B.	VÉHICULES LAISSÉS EN ROUTE.								COMPOSITION DU TRAIN AU DÉPART DE CHAQUE GARE				
GARES EXPÉDITRICES des voitures et wagons.	GARES OÙ LE TRAIN PREND les voitures et wagons.	VOITURES ET WAGONS. Nombre.	Séries.	POIDS des WAGONS.	des CHARGEMENTS.	TOTAL.		GARES.	VOITURES ET WAGONS. Nombre.	Séries.	POIDS des WAGONS.	des CHARGEMENTS.	TOTAL.	TOTAL des voitures et wagons laissés.	POIDS TOTAL laissé.	GARES.	VOITURES ET WAGONS chargés.	vides.	TOTAL.	POIDS TOTAL du TRAIN.
9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29
	TOTAUX.....							....								....				

Boîte de secours n°............ État des boîtes à torches............

État des signaux............ État du temps............

Le Chef de train.

Vu :

Le Chef de gare du point terminus,

RAPPORT

Pilote n°............ de............ à............

Pilote n°............ de............ à............

ANNEXÉ à l'article 81 du Règlement d'exploitation des Chemins de fer Rhénans.

CHEF de TRAIN	
NOM :	....
RÉSIDENCE :	....

BULLETIN DE TRACTION DU TRAIN N° ....

Parcours d .... *à* ....

Journée du .... **19** .....

DÉPÔT D ....

Mécanicien ....

Chauffeur ....

MACHINE N° .... TENDER N° ....

CHARGE DU TRAIN			PARCOURS PARTIELS.* (a)	TONNES KILOMÉTRIQUES. (b)	DÉTAIL DU TEMPS PERDU OU GAGNÉ								
					PERDU				GAGNÉ				
AU DÉPART DE	NOMBRE de véhicules.	TONNAGE.			Mécanicien	Mouvement.	Voie.	Divers.	Mécanicien	Mouvement.	DE	A	MOTIFS DES RETARDS. — Observations du Chef de train.
				TOTAUX.							État du temps :		

RÉSUMÉ DE LA MARCHE DU TRAIN.

RETARD au départ. . . . .

TEMPS.	MÉCANICIEN.	MOUVEMENT	VOIE.	DIVERS.		
Perdu.	....	....	....	....	TOTAL	....
Gagné.	....	....	....	....	TOTAL	....

RETARD à l'arrivée. . . . .

DRESSÉ ET CERTIFIÉ par le Chef de train :

Vu :
LE CHEF DE DÉPÔT,

OBSERVATIONS DU MÉCANICIEN.

....

....

....

....

....

....

....

....

....

....

Les colonnes (a) et (b) sont remplies par les soins du Dépôt.

LE MÉCANICIEN ....

J. 7846. — 7 A. G.-6/d. 676ᴮ-1923.