

Lyon, le 20 décembre 1861.

CIRCULAIRE N° 3.

SERVICE
DES
TRAINS DE MARCHANDISES.

Les articles n°s 46, 50 et 51 de l'ordre général n° 4 sont complétés comme suit en ce qui concerne le service des trains de marchandises:

Les conducteurs des trains de marchandises doivent être rendus à la gare de départ, une heure au moins avant le départ de leur train.

A leur arrivée, ils se présentent au chef de gare pour prendre ses ordres et se faire indiquer l'endroit où leur train est formé.

Ils portent ensuite leurs signaux dans le waggon où ils doivent se placer pendant la route.

En règle générale, les trains doivent être formés sur une seule voie; si des circonstances particulières s'y opposent, les chefs de train mentionnent sur le bulletin de prise en route et sur le rapport de route, ceux qui étaient disséminés sur plusieurs voies.

Les conducteurs prennent note des marques et numéros et de la destination des waggons placés à leur train. Ils collationnent ensuite ce relevé avec les feuilles de chargement qui leur sont apportées par l'employé de la gare de départ désigné à cet effet, et, s'il y a lieu, ils font rectifier les erreurs. Les feuilles de chargement leur sont remises classées dans le même ordre que les waggons le sont dans le train. Les feuilles de chargement collectives pour du matériel vide, sont placées les dernières.

Chastoneix imprimeur à Lyon.

En même temps que les feuilles de chargement, les conducteurs reçoivent un bulletin de prise en route quand bien même il n'y aurait pas de waggons à prendre dans les stations intermédiaires.

Chaque conducteur doit faire l'inspection de son train accompagné d'un employé de la gare, vérifier et au besoin faire rectifier l'attelage et le bâchage et surtout

Le coke retiré du foyer par les soins du mécanicien et du chauffeur leur appartiendra.

Pour chaque tonne économisée sur les quantités allouées, il sera accordé une prime de 10 francs répartie en 8 francs pour le mécanicien et 2 francs pour le chauffeur.

Toute consommation de coke excédant les allocations fixées donnera lieu à une retenue de 2 fr. 50 par tonne.

Le décompte des primes sera établi chaque mois et d'après les résultats moyens du mois.

ART. 2.

Primes pour les économies d'huile, graissage et autres matières.

Il sera alloué en huile et suif par kilomètre parcouru, savoir :

Machines à voyageurs, type 7	0,015.
Machines à marchandises, type 11	0,020.
Id.	12 0,025.

Tout ce qui sera économisé sur cette allocation, jusqu'à concurrence de 5 grammes par kilomètre, sera compté et payé aux mécaniciens à raison de 0 fr. 50 c. par kilogramme.

L'excédant de consommation au delà de 15 grammes pour une machine à voyageurs et de 20 grammes pour une machine à marchandises donnera lieu jusqu'à 5 grammes à une retenue de 0 fr. 50 c. par kilogramme consommé en trop. Lorsque l'excédant dépassera 5 grammes, la retenue sera portée à 1 fr. par kilogramme.

Il sera alloué en déchets de chanvre et coton par kilomètre parcouru, savoir :

Machines à voyageurs.	} Déchets 0,004. Chanvre 0,001.
Machines à marchandises.	
	} Déchets 0,005. Chanvre 0,001.

Les quantités économisées sur celles allouées seront payées aux mécaniciens à raison de 0 fr. 50 c. par kilogramme.

Par contre, les excédants de consommation donneront lieu à une retenue de 0 fr. 50 c. par kilogramme.

Le chauffeur a droit à 1/5 sur toutes les primes énoncées dans le présent article.

ART. 3.

Primes de parcours.

Indépendamment des primes de consommation, les mécaniciens auront droit à une prime de parcours.

Cette prime sera de 5 francs pour chaque 1,000 kilomètres parcourus par la même machine au delà des nombres ci-dessous fixés, et sans que cette machine exige d'autres réparations que celles de l'entretien courant.

Machines des trains de voyageurs. 30,000 kilom.
 id. marchandises 20,000

Le chauffeur a droit à 1/5 sur cette prime, laquelle est réglée aux mécaniciens tous les semestres.

En outre, il est accordé aux mécaniciens faisant les trains de marchandises une indemnité de 0 fr. 06 c. et une de 0 fr. 03 c. à leurs chauffeurs, par kilomètre parcouru en sus de 3,200 par mois.

ART. 4.

Retards.

Un retard de moins de 3 minutes ne sera pas imputé à faute aux machinistes.

Tout mécanicien arrivant 3 minutes après l'heure prescrite, perdra droit à une prime afférente à un train moyen du mois. Il sera exercé en outre une retenue de 0 fr. 20 c. par minute pour tout retard au delà de trois.

S'il était reconnu que les retards dussent être attribués à une économie mal entendue de coke, d'huile, etc. etc. des amendes spéciales seraient infligées suivant les cas.

Tout avarie de pièces de machines résultant d'un défaut de graissage sera sévèrement punie.

ART. 5.

Service des machines de réserve et des machines de manœuvre.

Il sera alloué dans chaque dépôt 20 kilogrammes par heure, allumage compris, à la machine chargée du service de stationnement.

Quand le service des machines de manœuvres sera fait par la réserve, celle-ci recevra en outre des quantités fixées ci-dessus, les allocations suivantes par heure :

MACHINES	Combustibles	Matières grasses	Déchets	Chanvre
Type 7	20 k.	0 k. 13	0 k. 04	0 k. 008
— 11	30	0 45	0 050	0 010
— 12	35	0 45	0 050	0 010

s'assurer si le chargement des waggons ne court pas le risque de se défaire et de tomber sur la voie.

Après s'être assuré que les signaux de nuit sont en bon état, que le frein fonctionne bien et que le fourgon est muni des agrès nécessaires, le chef de train va, quelques minutes avant le départ, indiquer au mécanicien la prochaine station à laquelle il doit faire arrêter; il lui est interdit de dire d'avance au mécanicien le nom de toutes les stations qu'il doit desservir.

Les conducteurs de train se rendent ensuite près du waggon à frein dans lequel ils doivent monter et attendent le moment du départ dont le signal est donné de vive voix au mécanicien par le chef de station ou le sous-chef de gare de service.

Avant d'arriver à chaque station où il doit s'arrêter, le conducteur prépare les feuilles de chargement des waggons qu'il a à laisser, et il les inscrit sur la feuille de route sur laquelle la station devra donner émarginement.

Dès que le train est arrêté, après avoir serré son frein, s'être assuré que les voies sont couvertes, le conducteur se rend immédiatement à la partie du train où se trouvent placés les waggons qu'il doit laisser; il remet au chef de station, ou à l'employé délégué à cet effet, les feuilles de chargement des waggons et lui fait émarginer la feuille de route.

S'il a des waggons à prendre, il reçoit les feuilles de chargement, reconnaît rapidement les waggons qui lui sont remis, indique au mécanicien le nom de la prochaine station à laquelle il doit s'arrêter et regagne son fourgon.

Diverses circonstances peuvent apporter des modifications dans les indications des bulletins de prise en route :

1° Une station peut avoir à donner au train des waggons non annoncés et chargés de poudre, de bestiaux, ou de toute autre marchandise pressée. Dans ce cas on doit retirer du train autant de waggons qu'on lui en remet en sus des indications du bulletin de prise en route; mais si les chefs de station croient devoir agir autrement, les conducteurs de train n'ont aucune observation à faire et se bornent à mentionner le fait sur le bulletin de prise en route et sur le rapport de route.

2° Une station à laquelle un train doit prendre des waggons peut se trouver, par une circonstance quelconque, dans l'impossibilité de les livrer.

Dans ce cas, le conducteur mentionne le fait sur son bulletin de prise en route et sur son rapport de route, en disant brièvement, le motif de non-livraison.

Il peut alors demander dans les stations desservies ultérieurement d'autres waggons pour remplacer ceux qui n'ont pu lui être remis.

3° Par suite d'accident, de rupture d'essieux, de mauvais chargement, de demande du mécanicien ou de toute autre cause, le conducteur peut être dans la nécessité de laisser dans une gare un ou plusieurs waggons destinés à d'autres gares.

Dans ce cas, le conducteur remet les feuilles de chargement avec les waggons et mentionne le fait sur le bulletin de prise en route et sur le rapport de route en donnant le numéro des waggons, la nature de leur chargement et leur destination.

Dans les arrêts ultérieurs, le conducteur peut encore remplacer les waggons qu'il a été forcé d'abandonner par d'autres non annoncés par le bulletin de prise en route.

Dès son arrivée à la gare définitive ou à une gare de reformation, le conducteur de train remet à un employé désigné à cet effet toutes les feuilles de chargement classées dans le même ordre que les waggons le sont dans le train. Les feuilles collectives pour le matériel vide doivent être placées les dernières. L'employé de la station collationne la composition du train avec les feuilles de chargement et émerge la feuille de route pour les waggons qui doivent rester à la station.

Le Chef du Mouvement,

A. ENFANTIN.