

## TREIZIÈME LEÇON

### Acceptation. — Fichage et expédition des colis.

#### Prescriptions concernant les envois de toute nature.

Les colis remis à la Compagnie sont transportés

- En *bagages* ;
- En *colis express* ;
- En *expéditions express* ;
- En *colis postaux* ;
- En *vitesse unique* ;
- En *grande vitesse* ;
- En *petite vitesse*.

Les colis **bagages** doivent porter obligatoirement, au moment de la remise au chemin de fer, l'indication du *nom* et de *l'adresse du voyageur*, ainsi que le nom de la *gare de destination*.

Les colis **express** et en **vitesse unique** doivent être munis d'une étiquette fixée de façon à ne pas pouvoir se détacher en cours de route et portant d'une manière très exacte et très lisible, et en caractères indélébiles, les noms et adresses de l'expéditeur et du destinataire, le cas échéant, la mention « livrable en gare de..... » ou « livrable au bureau de..... »

et, s'il y a lieu, la somme (en toutes lettres) à faire suivre soit comme déboursé, soit comme remboursement.

Le nom et l'adresse du destinataire doivent être inscrits au crayon bleu au dos de ce repli, s'ils n'ont pas été inscrits sur l'étiquette elle-même; l'usage de l'encre est interdit.

Toutes les indications à inscrire à la main doivent l'être au crayon bleu en gros caractères.

25<sup>cm</sup>,5
19<sup>cm</sup>,5

Vagon série	No Réseau propriétaire		
Partie de	vignons		
Nom et adresse de l'expéditeur :			
Gare de départ . . .			
Date de chargement .			
Nature du chargement	Poids :		
Nom et adresse (du destinataire)			
<b>Gare destinataire :</b> Réseau ou Pays } destinataire . . . }			
Gares de transit } successives . . . }			
Emplacement réservé aux bandes "FRAGILES" "MATIÈRES EXPLOSIVES OU INFLAMMABLES" "PLOMB DE DOUANE"			

Les colis des **expéditions express** doivent porter, au moment de la remise au chemin de

fer, une étiquette solidement fixée et portant en caractères très lisibles et indélébiles :

— les noms et adresses de l'expéditeur et du destinataire, ainsi que l'une des mentions suivantes : « livrable en gare » ou « livrable à domicile », ou « livrable par exprès » ;

— et, s'il y a lieu, la somme (en toutes lettres) à faire suivre soit en déboursé, soit comme remboursement.

Les **colis postaux** doivent porter *l'adresse exacte du destinataire*.

Les colis en **grande vitesse** et en **petite vitesse** doivent être munis, obligatoirement, au moment de la remise au chemin de fer, d'une étiquette solidement fixée indiquant la *gare de destination*. Le *nom et l'adresse du destinataire* doivent être également inscrits, au choix de l'expéditeur, *soit à découvert, soit sous un repli* de l'étiquette clos avec soin.

Toutefois, lorsqu'il s'agit de marchandises expédiées en grande ou en petite vitesse, par wagons complets, il suffit que cette adresse soit indiquée soit à découvert, soit sous le repli, par une étiquette du modèle page 45, collée de chaque côté sur la caisse du wagon.

Tout colis (bagage, colis express, postal, vitesse unique, G. V. ou P. V.) doit, en outre, être revêtu, *par nos soins*, d'une étiquette indiquant le nom de la gare expéditrice et celui de la gare destinataire. Quand il s'agit d'un wagon complet G. V., cette étiquette (modèle page 45) est collée sur la caisse du wagon ou sur la bâche qui le recouvre. S'il s'agit d'un wagon complet P. V., le nom de la gare expéditrice ainsi que celui de la gare des-

tinataire sont inscrits à la craie sur la caisse du wagon à l'emplacement réservé aux inscriptions, ou sur la bâche qui le recouvre.

Tout colis pour lequel l'expéditeur a demandé la livraison *à domicile* ou dans *un dépôt de colis rural* desservi par les Services P.-L.-M. doit, en outre, recevoir l'étiquette : « A livrer à domicile ou au dépôt de ..... » prévue à cet effet.

#### Remarques importantes.

On ne doit coller une fiche sur un colis, ou coller une étiquette sur un wagon, ou mettre une inscription sur un wagon, qu'après avoir fait disparaître toutes les autres fiches, étiquettes ou inscriptions anciennes, de manière que ce colis ou ce wagon ne porte pas deux destinations.

#### **Cette prescription a une importance capitale.**

Les fiches que les Agents font à la main doivent être écrites à l'encre noire ou au crayon d'aniline de préférence et avec le plus grand soin. Le nom de la gare destinataire doit être écrit lisiblement et sans abréviations. Les étiquettes à coller sur les wagons complets doivent être écrites au crayon bleu.

Pour coller une fiche, il faut mettre sur le colis ou sur le wagon une mince couche de colle de la dimension de la fiche, placer ensuite la fiche sur la colle et tamponner légèrement.

#### **Ne jamais mettre les fiches sur les adresses ou les marques des colis.**

**Ne jamais mettre les étiquettes sur les inscriptions ou numéros peints sur les wagons ou les bâches.**

Les étiquettes doivent être placées dans les cadres grillagés lorsque les wagons en sont munis ; à défaut, elles ne doivent être collées que sur les emplacements réservés à cet effet.

Éviter une forte couche de colle qui peut salir les colis, en particulier le contenu des ballots, et surtout risque de se détacher avec la fiche au moindre contact.

Tout Agent, à qui un client remet un colis à expédier, doit examiner attentivement ce colis. S'il remarque la moindre défectuosité, il doit en prévenir immédiatement le Chef sous les ordres duquel il travaille.

## QUATORZIÈME LEÇON

**Bagages. — Colis express.  
Expéditions express. — Colis postaux.**

### Instructions concernant les bagages.

On appelle « *Bagages* » les colis que les voyageurs remettent au transport au moment de leur départ et qui doivent partir par le même train qu'eux.

L'expédition de ces colis se nomme « *enregistrement* ».

Pour enregistrer un colis bagage, on le pèse et on délivre au voyageur un « *bulletin de bagage* ».

L'Agent qui effectue l'enregistrement (1) établit en même temps par décalque un autre bulletin appelé « *feuille de route* » et une souche. La *feuille de route* doit accompagner le colis jusqu'à destination. Pour cela, il faut la remettre avec le colis au Conducteur du train.

Ces différentes pièces indiquent, comme le montrent les modèles ci-après du bulletin et de la feuille de route :

(1) Dans certaines villes désignées, l'enregistrement des bagages peut être fait à domicile par des entreprises accréditées par la Compagnie.

<b>FEUILLE DE ROUTE DE BAGAGES</b>					
Date : <div style="font-size: 2em; font-weight: bold; text-align: center;">145</div> De à via }	Train n° <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%; text-align: center;">NOMBRE de pièces colis</td> <td style="width: 50%; text-align: center;">POIDS BRUT TAXÉ</td> </tr> <tr> <td style="height: 20px;"></td> <td style="height: 20px;"></td> </tr> </table>	NOMBRE de pièces colis	POIDS BRUT TAXÉ		
NOMBRE de pièces colis	POIDS BRUT TAXÉ				
CHEMINS DE FER P. L. M. P. L. M. Mod. 623 (1929)					

<b>BULLETTIN DU VOYAGEUR</b>					
Date : De à via }	Train n° <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%; text-align: center;">NOMBRE de pièces colis</td> <td style="width: 50%; text-align: center;">POIDS BRUT TAXÉ</td> </tr> <tr> <td style="height: 20px;"></td> <td style="height: 20px;"></td> </tr> </table>	NOMBRE de pièces colis	POIDS BRUT TAXÉ		
NOMBRE de pièces colis	POIDS BRUT TAXÉ				
CHEMINS DE FER P. L. M. P. L. M. Mod. 623 (1929)					

MM. les voyageurs sont priés d'inscrire très lisiblement leur adresse et le nom de la gare destinataire sur les colis bagages qu'ils présentent à l'enregistrement. Il leur est recommandé, en outre, dans leur propre intérêt, de faire disparaître, avant chaque voyage, les anciennes étiquettes de direction pouvant exister sur leurs colis-bagages.

145

- Le N° de l'enregistrement ;
- La date ;
- Le train de départ ;
- La gare expéditrice ;
- La gare destinataire ;
- L'itinéraire ou le point de transit en face du mot : *viâ* ;
- Le nombre de places ;
- Le nombre de colis ;
- Le poids brut (et le poids taxé lorsqu'il y a lieu) ;
- Le détail des sommes perçues.

A l'aide de ces renseignements, on établit les fiches (*deux par colis*), indiquant l'une :

- Le nom de la gare expéditrice ;
- Le N° de l'enregistrement (ce dernier toujours imprimé d'avance) ;

et l'autre :

- Le nom de la gare expéditrice ; } au composteur
- La date et le train de départ ; } et lisiblement
- La gare destinataire ;
- L'itinéraire ou le point de transit en face du mot : *viâ* ;
- Le nombre de colis.

GARE DE DÉPART

204

P.L.M.

BAGAGES

à .....

viâ .....

Nombre de colis : .....

On colle d'abord la première fiche sur le colis ;  
la deuxième fiche est ensuite collée sous la première et, si le colis bagage doit être remis à un

train « Express » ou « Rapide », on colle en plus une fiche portant en lettres rouges « *Express* » ou « *Rapide* » du modèle ci-après :

**EXPRESS**

**RAPIDE**

Les colis bagages qui sont à livrer à domicile ou à un dépôt de colis rural reçoivent, en outre, une étiquette du modèle ci-après :

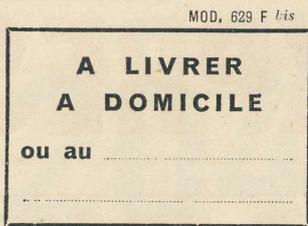
MOD. 629 F

**A LIVRER  
A DOMICILE**

**ou au** .....

.....

De plus, l'Agent chargé de l'enregistrement colle sur le bulletin du voyageur et sur la feuille de route une vignette du modèle ci-dessous :



En principe, sur les colis de forme allongée, les étiquettes sont placées en bout.

**Recommandations.**

Il faut avoir soin, dans la bousculade qui se produit parfois aux guichets d'enregistrement, de ne pas ficher un colis pour un autre et de ne pas se tromper de numéro.

Les colis bagages doivent être manipulés avec précaution et en particulier on doit mettre des *porte-fiches* à tous les colis qui pourraient être salis ou détériorés par la colle (valises en cuir, bicyclettes, etc.).

**Instructions concernant les colis express.**

On appelle colis express les colis qui nous sont remis pour être transportés à la plus grande vitesse réalisable. Pratiquement les colis express

doivent être acheminés aussi rapidement que les bagages enregistrés.

Ils peuvent être expédiés soit au tarif des colis express si le poids total de l'envoi ne dépasse pas 50 kilogr., soit au tarif des expéditions express si ce poids est dépassé ; chaque envoi ne peut comprendre plus de 5 colis, et aucun colis ne doit peser plus de 100 kilogr., de sorte que le poids maximum d'une expédition express est de 500 kgr.

Chaque envoi est accompagné d'un bulletin d'expédition de colis express établi en double exemplaire ; l'un des exemplaires forme la souche conservée par l'Agent qui effectue l'expédition. L'autre doit accompagner les colis jusqu'à destination ; pour cela, il faut le remettre au Chef de train en même temps que les colis.

A l'aide des renseignements figurant sur le bulletin d'expédition, on établit les fiches (deux par colis) qui doivent indiquer :

la première :

- la mention « Colis express » ;
- le nom de la gare destinataire ;

on utilise un des trois modèles, ci-après, selon que l'expédition doit être livrée « par express » (lettre E en surimpression), « à domicile » (cas le plus général), ou en gare (lettre G en surimpression) ;

la seconde, qui est du modèle décrit plus haut pour les bagages :

- le nom de la gare expéditrice
  - la date et le train de départ
  - la gare destinataire
- } au composteur  
et très  
lisiblement ;

— l'itinéraire ou les points de transit, en face du mot *viâ*;

— le nombre de colis.

On colle d'abord la première fiche, puis la seconde au-dessous de la première.



**Instructions concernant les colis postaux.**

On appelle « Colis Postal » un colis dont le poids ne dépasse pas 20 kilogr. et qui fait l'objet d'une expédition dite « Postale », expédition à tarif forfaitaire, c'est-à-dire qu'à l'intérieur de la France, par exemple, le tarif, comme pour les lettres, est le même pour des colis de la même coupure de poids, quelle que soit la distance parcourue.

Toutefois, pour les colis postaux de 10 à 15 kilogr. et pour ceux de 15 à 20 kilogr., il existe trois tarifs différents correspondant à trois zones de distance :

- jusqu'à 400 kilomètres ;
- de 401 à 700 kilomètres ;
- au delà de 700 kilomètres.

Les colis postaux pour l'intérieur de la France sont accompagnés de feuilles dites « *Bulletins postaux* », qui sont de couleur « *jaune* » quand les

colis sont livrables à *domicile* et de couleur « *bleue* » quand les colis sont livrables en *gare*.

Les colis postaux pour la Corse, l'Algérie, la Tunisie, les Colonies françaises et les pays étran-

ÉTIQUETTE

Timbre à date de la Gare de départ.

Colis postal  
de 0 à 3 k.  
en gare

**7852**

GARE ET C<sup>o</sup> DESTINATAIRES :

Itinéraire :

3 kgs. — Gare.

gers sont accompagnés de bulletins blancs (dits du régime international).

Pour ficher un colis postal, il faut :

*Pour les colis du régime intérieur :*

Détacher du bulletin postal (bleu ou jaune), le petit carré placé dans l'angle inférieur de

droite portant le mot « *étiquette* » et servant de fiche. Cette fiche, dont ci-contre le modèle, porte le numéro du bulletin postal ; on y ajoute à la main ou au composteur :

Le nom de la gare expéditrice, }  
 La date et le train de départ, } au composteur

Le nom de la gare destinataire, }  
 L'itinéraire ou le point de transit. } à la main

Le nom de la localité destinataire si elle est desservie par un service routier P.-L.-M.

*Pour les colis du régime international :*

Utiliser une fiche spéciale du modèle ci-après. Cette fiche doit porter :

L'empreinte du timbre à date de la gare expéditrice,

Un gros numéro en chiffres noirs.

P. L. M. SY 031633 Mod. 233 (1925)

Étiquette à coller sur le bulletin :

**128**

Timbre à date de la gare ou du bureau de dépôt

Étiquettes à coller sur le colis :

On colle, en outre, sur le colis, une étiquette dont ci-après le modèle, indiquant, en caractères rouges, l'itinéraire d'acheminement :

Bureau  
d'échange **LA PALLICE-  
ROCHELLE**  
*viâ* **Moulins-Poitiers**

et les étiquettes « Remboursement » et « Valeur déclarée ».

**Remarque importante.**

Les bulletins postaux sont remis au train en même temps que les colis.

**QUINZIÈME LEÇON**

**Grande et Petite Vitesse  
et Vitesse unique.**

**Instructions concernant les colis G.V.**

On appelle petits colis (vitesse unique ou colis agricoles) et *expéditions de grande vitesse* ou *messageries*, les envois qui doivent être acheminés par les trains de voyageurs omnibus ou mixtes et de messageries.

Les colis qui font l'objet de ces expéditions sont accompagnés d'une feuille appelée soit « *Déclaration d'expédition en grande vitesse* », soit « *Bulletin d'expédition de colis à vitesse unique ou de colis agricoles* ».

On colle sur chaque colis une fiche de *couleur rose* du modèle ci-après sur laquelle on inscrit :

- 1° le numéro de l'expédition, qui se trouve en haut et à gauche de la déclaration d'expédition ou du bulletin d'expédition ;
- 2° le nom de la gare destinataire et l'itinéraire, qui se trouvent sur la déclaration ou le

bulletin en face de la mention : « Gare destinataire », « Gares de transit successives » ;

3° le nombre de colis, qui est inscrit sur la déclaration ou le bulletin dans le cadre intitulé : « Nombre et nature des colis ».

<b>P.L.M.</b>	Numéro d'expédition } _____	<b>G.V.</b>
De <b>Virieu-sur-Bourbre</b>		
à _____		
viâ _____		
Nombre de colis : _____		

Lorsque l'expédition comporte un grand nombre de colis, l'étiquette apposée sur chaque colis (il y a plusieurs modèles d'étiquettes, ci-après un spécimen) indique la provenance, la destination, le nombre de colis, et porte un numéro dit de groupage, qui doit être le même pour tous les colis d'une même expédition (ne pas confondre avec le numéro d'expédition). On a soin de reproduire ce numéro sur la pièce d'expédition.

De <b>CAVAILLON</b>	
<b>3</b>	Tr.
à <b>NEVERS</b>	
Nombre de colis : _____	

**Remarque.**

Les petits colis et les colis G. V. sont remis aux trains avec la déclaration ou le bulletin d'expédition.

**Instructions concernant les colis P.V.**

On appelle expéditions de petite vitesse (P. V.) celles acheminées par les trains de marchandises.

Les colis qui font l'objet de ces expéditions sont accompagnés d'une feuille dite « Feuille de chargement ».

On doit porter sur les fiches à apposer sur les colis :

Le nom de la gare destinataire qui figure en haut de la feuille de chargement ;

L'itinéraire ou point de transit indiqué en haut de la feuille de chargement ;

Le nombre de colis qui figure sur la feuille de chargement dans la colonne intitulée : « Nombre de colis ».

## SEIZIÈME LEÇON

---

### Acheminement des colis.

---

#### Colis bagages.

Les bagages sont acheminés par les mêmes trains que les voyageurs auxquels ils appartiennent, sauf cependant certains colis, tels que les emballages vides, les fûts pleins ou vides, dont le transport est exclu des trains express et rapides.

Les divers fourgons à bagages d'un train ont une affectation, c'est-à-dire que chacun d'eux ne prend que les bagages destinés à une série de gares déterminées.

*Il est très important*, en chargeant les bagages, de bien respecter l'affectation des fourgons, car sans cela ils pourraient passer inaperçus à la gare où ils doivent être descendus et continuer à tort au delà.

#### Colis express.

Les colis express sont acheminés de préférence par les trains rapides ou express et à défaut par les autres trains de voyageurs.

Toutefois, ils ne sont pas admis dans les trains composés uniquement de matériel de la Compagnie Internationale des Wagons-Lits.

Ils doivent être chargés dans les mêmes conditions que les bagages, mais en un lot distinct ;

ils ne doivent jamais être classés avec les autres colis de grande vitesse.

#### Petits colis et colis de grande vitesse.

Les colis de grande vitesse. petits colis (vitesse unique, colis agricoles, messageries, postaux) sont chargés au passage dans des fourgons ayant une affectation déterminée, ou, au départ de certaines grandes gares, chargés dans des fourgons contenant uniquement des colis soit pour une seule gare (*complets*), soit pour une gare et ses embranchements (*groupages*), ou des colis à distribuer sur un certain parcours (*distributeurs*).

Certains colis de faible volume pour une même gare ou pour une gare et ses embranchements peuvent être réunis dans un *emballage* (panier, sac), ce qui facilite la manutention et évite des erreurs.

#### Colis de petite vitesse.

Ces colis peuvent être chargés :

- a) en wagons complets contenant uniquement des marchandises pour une même gare ;
- b) en wagons ayant une affectation régulière appelés collecteurs ;
- c) en groupages sur une gare assurant un service de transbordement ;
- d) en groupages distributeurs.

L'Instructeur prépare une note donnant l'affectation des principaux fourgons bagages, collecteurs G.V. et P.V. desservant la gare et la fait coller sur le Manuel. Ceci ne

s'applique, bien entendu, que dans les petites gares desservies par un nombre restreint de collecteurs G.V. ou P.V. Dans les grandes gares, on se contentera des renseignements essentiels que tous les Agents doivent connaître, et l'on indiquera où les Agents peuvent trouver les tableaux détaillés.

#### Remarque importante.

La rapidité d'acheminement des colis et des wagons est une condition essentielle de la conservation du trafic par les Chemins de fer.

Aussi les Agents de tous grades affectés au service de la manutention et de la manœuvre doivent mettre tout en œuvre pour activer l'étiquetage et le chargement des colis dans les trains appropriés, respecter l'affectation des collecteurs ou groupages, éviter les envois en fausses directions et les dépassements, ne pas omettre de transborder aux gares de bifurcation les colis dans les trains utiles, etc.

## DIX-SEPTIÈME LEÇON

### Notions générales sur la manutention des colis.

Choix du wagon. - Transport des colis dans les wagons.  
Arrimage dans les wagons).

#### Choix du wagon.

Avant de charger des colis dans un wagon, il faut s'assurer que ce wagon est en parfait état, bien nettoyé, sans clou ou pointe pouvant avarier les colis, que la toiture n'est pas disjointe, que le plancher est bien sec. S'il y a lieu, on recouvre d'une couche de paille le plancher du wagon.

S'il s'agit d'un wagon à volets, vérifier avec soin la fermeture des volets pour qu'ils ne puissent s'ouvrir en route et laisser pénétrer la pluie.

#### Transport des colis dans les wagons.

Ce transport est fait à bras, à l'épaule, ou au moyen des *agrès* (*diabes*, petit et grand modèles, *brouettes*, *rouleaux*, etc.).

Le choix est fait d'après la nature du colis, son poids et la distance à franchir, de manière à éviter tout accident ou avarie, comme aussi toute perte de temps.

Avant de manutentionner un colis, il faut se rendre compte des inscriptions qu'il porte et en tenir compte (*fragile*, *haut*, *bas*, *ne pas renverser*, etc.).

Les colis très fragiles (bonbonnes pleines ou vides, caisses œufs, etc.) sont autant que possible manutentionnés à bras. Avant de soulever un colis par les anses, on doit s'assurer qu'elles sont solides.

Transporter toujours de champ les plaques de marbres, dalles de pierre, glaces, tableaux, caisses de verres à vitre, etc.

Avant de déplacer ou de soulever un colis lourd, se rendre compte des parties les plus lourdes et les plus résistantes sur lesquelles doit porter l'effort (tenir toujours très fortement les parties que l'on saisit et agir sans mollesse).

#### Arrimage dans les wagons.

L'arrimage en wagons est une opération capitale pour la conservation de la marchandise; il doit être fait en vue des chocs que le wagon est exposé à recevoir en route, dans les manœuvres et dans les triages, et qui doivent être sans inconvénients pour la conservation des colis bien conditionnés si l'arrimage est fait avec soin.

Les colis doivent être fortement serrés les uns contre les autres. On se sert de paille fortement tamponnée ou tordue en torsade pour bien caler les colis, les protéger contre les frottements et les chocs et remplir les vides du chargement,

Il ne faut pas placer dans le voisinage de colis délicats, comme des ballots de tissus, des fûts d'huile qui risqueraient de les tacher.

Il ne faut pas placer sous des colis lourds des colis légers et fragiles qui risqueraient d'être écrasés.

## DIX-HUITIÈME LEÇON

---

### Notions générales sur la manutention des colis (suite).

(Plombage. - Déchargement des wagons).

---

Les règles spéciales relatives au transport des matières dangereuses (explosifs, munitions, matières inflammables, acides) sont fixées par un Règlement Ministériel. Les Agents qui ne sont pas au courant des prescriptions de ce Règlement doivent prendre les instructions de leurs Chefs avant de charger ou décharger ces matières.

#### Plombage.

Les wagons contenant des marchandises pouvant tenter les voleurs sont plombés d'un plomb à l'estampille de la gare expéditrice. Il faut, pour ces chargements, choisir de préférence des wagons sans volets. Sinon, il faut verrouiller intérieurement les volets, et en cas d'impossibilité, les plomber à l'extérieur en même temps que les portes.

Certains wagons sont plombés par la douane ou par l'expéditeur. Dans ce cas, l'ouverture du wagon ne peut être faite qu'en présence de la douane ou du destinataire.

### Déchargement des wagons.

Il faut ouvrir la porte du wagon avec précaution, un colis pouvant être appuyé contre elle par suite de déplacement du chargement en cours de route.

Les colis déchargés au passage doivent être rentrés au magasin *immédiatement* s'il s'agit de colis grande vitesse, ou transportés à quai, *dès que possible et en tout cas avant la clôture du service*, s'il s'agit de colis P. V.

Les petits colis sont placés au moment du déchargement dans des *tricycles grillagés* où ils peuvent être immédiatement enfermés et mis ainsi à l'abri des vols.

Tout Agent qui, en déchargeant un colis, remarque une avarie, doit en prévenir immédiatement le Chef sous les ordres duquel il travaille, pour que ce dernier fasse les constatations utiles et établisse les responsabilités.

En cas de pluie, tout Agent, quel que soit son emploi, doit lui-même recouvrir d'une bâche ou mettre à l'abri des colis risquant de se mouiller qu'il voit à découvert sur les trottoirs.

Les denrées alimentaires (viande, poisson, beurre, bière, glace à rafraîchir, etc...) doivent être placées à l'abri du soleil.

### Observations.

Les *chars à ponts, tricycles, etc.*, ne doivent pas être laissés sur les trottoirs sans avoir été calés pour éviter leur déplacement sous l'effet du

vent ou de la pente. Leur chute sur la voie les exposerait à être broyés par les trains, et occasionnerait à ceux-ci des accidents.

Il en est de même pour les fûts.

L'Instructeur montrera comment doivent être utilisés les différents agrès : ponts de chargements, poulains, diables, brouettes, rouleaux, tricycles, chars à pont, grues de chargements, etc.

Il montrera la manière de caler les fûts.

Il apprendra à se servir des bascules et des ponts à bascule, à plomber un wagon.

Il expliquera l'usage du gabarit.

## DIX-NEUVIÈME LEÇON

### Notions sommaires de lampisterie.

**La plus grande propreté doit régner dans une lampisterie.**

L'Instructeur conduira les élèves à la *lampisterie*, où il leur montrera comment on garnit, nettoie et éclaire les lanternes à main, lampes et signaux des trains et comment on emploie la lampe d'allumage.

*A l'extérieur et sur place*, l'Instructeur montrera aux élèves :

Comment on met en place et on enlève les signaux de trains ;

Comment on s'y prend pour monter sur les potences et en descendre ;

Dans les gares où les signaux fixes sont éclairés au *pétrole*, comment on descend et monte les lanternes, comment on nettoie, garnit et éclaire les lampes de ces signaux ; il indiquera les précautions à prendre en cas de grand vent ;

Dans les gares où les signaux fixes sont éclairés à l'*électricité*, comment on change une ampoule, comment on nettoie les lentilles des lanternes électriques ;

Dans les gares où existe l'*éclairage électrique*, comment on change une ampoule ;

Dans les gares où existe l'*éclairage au gaz*, comment on allume un bec de gaz et comment on change un manchon ;

Dans les gares chargées de l'éclairage des fourgons, comment on doit monter et circuler sur les véhicules pour garnir et éclairer les lampes à huile. (Dire aux élèves que l'on peut, pour ce travail, chausser des espadrilles.)

### Remarques importantes.

Les Agents doivent toujours avoir bien soin de monter la lanterne d'un signal fixe éclairé au pétrole jusqu'à la fin de sa course, sans quoi le signal pourrait présenter aux Mécaniciens un feu blanc au lieu d'un feu de couleur qu'il doit donner.

Il y a le plus grand intérêt pour la sécurité à ce que les lanternes à main, les signaux de trains et les lanternes des signaux fixes éclairés au pétrole soient garnis et entretenus avec le plus grand soin, l'extinction de l'un de ces appareils pouvant avoir des conséquences graves.

Tout Agent, quel que soit son emploi, doit recueillir et porter lui-même à la lampisterie toute lanterne et tout signal de train qu'il trouve abandonnés sur les voies.

## VINGTIÈME LEÇON

---

### Devoirs des Agents.

---

Tous les Agents de la Compagnie, en service ou non, quel que soit leur grade ou leur emploi, doivent, en tout temps et en tous lieux du Chemin de fer, veiller à leur sécurité personnelle, à celle de leurs camarades et à celle du Public.

---

#### Participation de tous les Agents à la sécurité générale.

---

Le fait de participer à la sécurité générale est un devoir absolu pour tous les Agents.

Tout Agent de la Compagnie, en service ou non, quel que soit son grade ou son emploi, doit, s'il passe un train, le regarder attentivement et porter son attention sur les défauts qu'il peut présenter : portières ou portes ouvertes, attelages sur chaînes, chaînes pendantes, freins serrés, charge-ments déplacés, chauffage des boîtes à huile, absence de signaux d'arrière, etc...

S'il voit quelque chose d'anormal, il en prévient l'Agent du poste de signaux le plus voisin et le Chef de service.

### Devoirs des Agents envers eux-mêmes.

---

Tous les Agents de la Compagnie que leurs fonctions mettent en rapports effectifs avec le Public (Voyageurs) doivent porter correctement la tenue réglementaire de leur emploi ou de leur grade.

Par respect pour leur personne, ils doivent toujours se tenir propres, s'abstenir rigoureusement d'aller au café pendant les heures de travail, ne pas solliciter de pourboires, ne pas fumer en service, ne pas se faire remarquer par des propos incorrects.

***Il leur faut, en particulier, ne pas s'adonner à la boisson. Le fait d'être en état d'ivresse pendant le service est une faute grave, qui peut entraîner la révocation.***

En résumé, ils doivent se montrer en tout temps et en tous lieux soucieux de leur dignité.

---

### Devoirs des Agents envers le Public.

---

Les Agents doivent bien se pénétrer de cette idée que nous sommes à la disposition du Public, et non lui à la nôtre.

Dans toutes les gares, lorsqu'une personne étrangère à la Compagnie demande un renseignement à

un Agent, celui-ci doit l'écouter attentivement et poliment ; ensuite, s'il est sûr de pouvoir donner le renseignement exact, il le donne ; sinon, il indique d'une façon précise où se trouve l'Agent qualifié pour donner l'indication demandée. Il demeure poli dans tous les cas : la politesse honore davantage celui qui la fait que celui qui la reçoit.

L'attention des Agents est attirée sur ce fait que le Chemin de fer est une Entreprise commerciale.

Le voyageur, l'expéditeur ou le destinataire, qui se présentent dans une gare ou dans un bureau de Chemin de fer, doivent être traités comme des clients qui s'adressent aux employés d'une Maison de commerce ; ils sont en droit d'attendre et même d'exiger, du Personnel du Chemin de fer, un accueil courtois et empressé.

Les Agents doivent, en un mot, faire en sorte que le client ait le sentiment d'être mieux servi au Chemin de fer que dans toute autre Entreprise de transport.

Ces bons rapports entretenus avec notre clientèle auront comme effet de maintenir à nos voies un trafic que les exploitants de modes de transport concurrents cherchent à nous prendre.

Enfin, les Agents de tout grade doivent profiter de leurs relations avec les clients pour s'informer de leurs désirs relativement à leurs transports et des menaces d'évasion de trafic. Ces renseignements, signalés immédiatement à chaque Chef de service, permettront à ceux-ci de provoquer les décisions propres à donner, dans la plus large mesure possible, satisfaction à la clientèle et à défendre le trafic concurrencé.

## Devoirs des Agents envers la Compagnie.

---

L'exactitude est la première qualité de l'Employé de Chemin de fer.

La discipline, à tous les degrés de la hiérarchie, est la condition essentielle du bon fonctionnement des services.

Accepter un emploi à la Compagnie, c'est souscrire librement à cette discipline nécessaire.

Discipline ne veut pas dire passivité : à tous les degrés de la hiérarchie, même dans les emplois de début, il y a une part plus ou moins grande d'initiative active et intelligente.

---

## Devoirs des Agents envers leurs supérieurs.

---

La Compagnie déléguant ses pouvoirs à des Chefs et Gradés responsables, ceux-ci doivent être obéis. Autorité et responsabilité vont de pair.

Un Agent qui connaît et aime son métier ne se borne d'ailleurs pas à déférer aux ordres de ses supérieurs. Il doit même ne pas attendre ces ordres, et agir de lui-même, dans la limite de ses attributions.

Le bon Agent fait confiance à ses Chefs pour le juger sur sa manière de servir ; ceux-ci savent qu'ils peuvent compter sur lui. De cette confiance réciproque dérive la cohésion nécessaire à l'œuvre commune.

Devoirs des Agents  
envers leurs camarades.

Pour la bonne exécution des ordres, le bon fonctionnement des services et pour que le travail de chacun soit facilité, il faut que les Agents s'entr'aident dans le travail.

En particulier, les Agents doivent spontanément porter aide à leurs camarades qu'ils aperçoivent en train d'effectuer un travail de force, tel que traverser les voies avec un char lourdement chargé, pousser un wagon, charger un colis particulièrement difficile à manier.

TABLE DES MATIÈRES

	Pages
Avant-propos pour les élèves . . .	3
1 <sup>re</sup> Leçon : Géographie. — Principaux Réseaux français. — Principales lignes du Réseau P.-L.-M. — Gares de transit. . . .	5
2 <sup>e</sup> — Division des services du Réseau. — Organisation générale d'une gare. — Insignes des grades . . . . .	8
3 <sup>e</sup> — Désignation des voies. — Visite des voies et locaux de la gare. . . .	13
4 <sup>e</sup> — Trains. — Différentes sortes de trains. — Horaire des trains desservant la gare . . . . .	17
5 <sup>e</sup> — Signaux à main. — Signaux au sifflet de marine. — Signaux à la trompe ou à la corne . . . . .	19
6 <sup>e</sup> — Signaux fixes. — Disque rouge. — Annonciateur. — Carrés. — Sémaphores de gare ou de poste intermédiaire . . . . .	22
7 <sup>e</sup> — Indicateurs de direction. — Triangles jaunes. — Signaux de rappel. — Tableaux indicateurs de vitesse . .	26
8 <sup>e</sup> — Signaux violets. — Disques bleus. — Signaux de position des aiguilles. — Tableaux indicateurs d'itinéraires. .	29
9 <sup>e</sup> — Signaux des trains. — Signaux de Mécaniciens. — Signaux électriques à cloches. . . . .	31
10 <sup>e</sup> — Signaux détonants. — Serrure Bouré. — Cadenas. — Verrous. — Sonneries diverses. — Block-system. . . . .	35

11 <sup>e</sup>	Leçon : Notions sommaires sur le matériel. — Attelage des voitures et wagons. — Engins utilisés dans les manœuvres.	37
12 <sup>e</sup>	— Notions sommaires sur les agrès, bâches, prolonges, cales.	41
13 <sup>e</sup>	— Acceptation. — Fichage et expédition des colis.	44
14 <sup>e</sup>	— Bagages. — Colis et expéditions express. — Colis postaux.	49
15 <sup>e</sup>	— Grande et petite vitesse et vitesse unique	61
16 <sup>e</sup>	— Acheminement des colis.	65
17 <sup>e</sup>	— Notions générales sur la manutention des colis. — Choix du wagon. — Trans- port des colis dans les wagons. — Arri- mage dans les wagons.	68
18 <sup>e</sup>	— Notions générales sur la manutention des colis ( <i>suite</i> ). — Plombage. — Déchargement des wagons.	71
19 <sup>e</sup>	— Notions sommaires de lampisterie.	74
20 <sup>e</sup>	— Devoirs des Agents. — Participation des Agents à la sécurité générale. — Devoirs des Agents envers eux-mêmes, envers le public, envers la Compagnie, envers leurs supérieurs, envers leurs camarades.	76