1° *Chargement des trucs successifs.*

Le matériel est habituellement chargé par les grands côtés des trucs (1). — Les trucs étant disposés sur la voie parallèle au quai de chargement, on relie entre eux deux trucs voisins (le premier et le deuxième par exemple) en rabattant, s'il est possible, leurs petits côtés et en employant les ponts volants, et on relie successivement chacun de ces trucs au quai par deux ponts volants (2).

Pour charger le premier truc, on commence par y introduire directement, par le grand côté, les deux premières demi-voitures qu'il doit porter, et on les dispose ainsi qu'il suit :

Truc pour une voiture et demie. — Engager l'arrière-train, la flèche en arrière, jusqu'au bout du truc ; poser la flèche sur le plancher ; engager l'avant-train, le timon en avant et élevé, jusqu'à ce que les roues touchent celles de l'arrière-train déjà placé. Introduire la dernière demi-voiture par le grand côté sur le deuxième truc (truc auxiliaire), la flèche (ou le timon) en avant, la conduire sur le premier truc, poser la flèche (ou le timon) sur le plancher, sous les voitures déjà placées.

Truc pour deux voitures (3). — Engager un arrière-train, la flèche en arrière, jusqu'au bout du truc, poser la flèche sur le plancher. Introduire l'avant-train, le timon en arrière et abaissé ; amener les roues de l'avant-train dans le plan de celles de l'arrière-train, cercles contre cercles. Introduire par le grand côté, sur le deuxième truc, l'avant-train de la deuxième voiture, le timon en avant, l'amener sur le premier truc, puis reposer le timon sur l'avant-train déjà placé. Introduire de même et amener le deuxième arrière-train, la flèche en avant, poser celle-ci sur le plancher sous l'avant-train et amener les roues de cet arrière-train dans le plan de celles de l'avant-train, cercles contre cercles (4).

---

(1) Exceptionnellement, quand la gare possède des voies de chargement aboutissant à un quai perpendiculaire à ces voies, ou quand le quai parallèle à la voie principale est interrompu par une demi-lune à laquelle aboutit un tronçon de voie relié à la précédente par une plaque tournante, on peut charger les trucs par le petit côté.

Les trucs sont amenés successivement à quai par les hommes d'équipe, chargés par les canonniers, puis ramenés au moyen de la plaque sur la voie où se forme le train.

Le chargement s'opère d'après les principes ci-dessus indiqués.

(2) Avoir soin de s'assurer, à ce moment, que le train est attelé bien serré et que les roues des trucs sont calées. Ces précautions incombent aux agents des compagnies.

(3) On ne charge deux voitures sur un truc que si la composition du train l'*exige absolument.*

(4) Dans les cas de nécessité, si l'on était obligé, en raison de la composition du train, de charger deux voitures sur un truc de longueur inférieure aux minima fixés à la règle 12, on pourrait employer un des moyens de fortune suivants :

1° Mettre deux caissons, n'ayant pas de frein Lemoine, sur un même truc, et entrecroiser les roues des avant-trains et des arrière-trains, le plus possible.

On peut, avec ce procédé, employer des trucs d'une longueur au moins égale à $5^m,80$ ou $5^m,40$, suivant que les rebords des petits côtés sont fixes ou qu'ils se rabattent.

2° On peut réduire de 10 centimètres environ la longueur occupée par le placement normal de deux voitures (pièce et caisson) et utiliser, par suite, des trucs d'une longueur minima de $5^m,80$:

a) Soit en substituant au timon qui repose sur le plancher du truc, un levier de pointage ou un levier de manœuvre de même longueur que le levier de pointage et ayant la forme d'un faux timon ;

b) Soit en plaçant les deux avant-trains dos à dos, leurs roues entrecroisées, l'avant-train de la pièce étant accolé à l'affût, comme dans le chargement d'une voiture et demie, et l'avant-train du caisson ayant le timon enlevé et reposant par la volée sur le marchepied de l'arrière-train du caisson ; un bottillon doit être interposé entre la volée et le coffre, et le brêlage doit être fait *aussi serré que possible.*

On se sert ainsi du deuxième truc pour achever de charger le premier, et ainsi de suite. Arrivé au dernier truc, on procède de la manière suivante :

2° *Chargement du dernier truc.*

Truc pour une voiture et demie. — Amener un arrière-train, la flèche en arrière, le faire tourner à droite (du côté opposé à l'avant dernier truc), le conduire jusqu'au bout du truc, poser la flèche sur le plancher.

Amener un arrière-train ou un avant-train, la flèche ou le timon en arrière, le faire tourner à gauche et le conduire sur les ponts volants qui relient les deux trucs (1).

Introduire alors un avant-train, le timon en arrière, l'amener contre le premier arrière-train, le timon reposant sur ce dernier.

Enfin, ramener sur le truc l'arrière-train ou avant-train qui a été amené sur les ponts volants, et mettre ses roues en contact avec celles de l'avant-train déjà placé.

Truc pour deux voitures. — Amener un arrière-train, la flèche en arrière, le faire tourner à droite (du côté opposé à l'avant-dernier truc) et le conduire jusqu'au bout du truc ; poser la flèche sur le plancher.

Amener le deuxième arrière-train, la flèche en arrière, le faire tourner à gauche et le conduire sur les ponts volants qui relient les deux trucs (1).

Amener un avant-train, le timon en arrière, le faire tourner à droite ; amener les roues de l'avant-train dans le plan de celles de l'arrière-train, cercles contre cercles ; ôter le timon (2) pour faciliter le chargement de la deuxième voiture (placer ce timon le long du grand côté du truc opposé au quai).

Introduire le deuxième avant-train, le timon en arrière, le faire tourner à gauche, puis le ramener en avant et engager le plus possible les roues dans celles du premier avant-train ; poser le timon sur le coffre de cet avant-train ; enfin, ramener le deuxième arrière-train sur le truc et placer ses roues dans le plan de celles du deuxième avant-train, cercles contre cercles.

3° *Chargement d'une seule voiture sur un truc.*

Quel que soit le mode de chargement employé, les deux trains de la voiture sont placés l'un à droite, l'autre à gauche, la flèche et le timon l'un vers l'autre, la flèche à terre et le timon élevé.

Chariot de batterie. — Enlever la roue de rechange de droite, la placer à plat sur la plate-forme du truc et se conformer au dispositif donné par la figure, en faisant porter le timon sur l'étrier porte-roue de rechange de derrière.

Pour embarquer, enlever la roue de rechange avant de charger l'arrière-train ; la porter ensuite sur le truc.

Pour débarquer, remettre la roue en place pendant qu'on débarque l'avant-train.

4° *Chargement à l'aide de rampes.*

Lorsque l'embarquement doit s'effectuer avec des rampes mobiles, les

---

(1) Avoir soin de caler les roues sur ces ponts volants.

(2) S'assurer à l'avance que toutes les pièces susceptibles d'être démontées au moment de l'embarquement sont parfaitement mobiles. Tenir prêts les marteaux et autres outils qui pourraient être nécessaires pour ce démontage.

voitures sont amenées successivement en face de la rampe; on dételle les chevaux, on sépare les trains s'il y a lieu et on monte la voiture (ou chaque train) sur le truc en évitant de faire passer les roues sur les crochets des longrines (rampes à longrines en fer).

Pour les chargements à l'aide de rampes, on se sert *toujours* des poulies qui accompagnent les rampes ou, à leur défaut, des prolonges seules. Les prolonges employées, soit avec les poulies, soit isolément, sont celles qui se trouvent sur les voitures à embarquer ou sur les trucs des compagnies.

Pour utiliser la poulie, on l'accroche au côté extérieur du truc, soit directement s'il existe des anneaux aux emplacements convenables, soit par l'intermédiaire de cordages. On y fait passer une prolonge dont une extrémité est attachée à l'essieu d'arrière-train de la voiture à charger. Les hommes disponibles s'appliquent au bout libre, et concourent ainsi au mouvement d'ascension de la voiture sur la rampe. Dans le cas où on emploierait la prolonge accompagnant le truc et où cette prolonge y serait fixée à demeure, on accrocherait la poulie à la voiture à embarquer, au lieu de l'accrocher au truc.

Pour utiliser la prolonge seule, on l'attache à l'essieu d'arrière-train de la voiture à charger, et les hommes disponibles s'appliquent au bout libre.

Deux canonniers, munis de cales à manche, suivent le mouvement des roues de la voiture en se tenant de chaque côté et en dehors de la rampe. Ils calent les roues toutes les fois que les hommes qui manœuvrent la voiture ont besoin de se reprendre.

L'embarquement s'effectue comme il a été dit ci-dessus. Toutefois, pour éviter le plus possible de déplacer les rampes, on se sert du truc auxiliaire pour amener sur chaque truc la première voiture qu'il doit porter, aussi bien que la deuxième qui complète le chargement.

En outre, si les petits côtés des trucs se rabattent ou sont peu élevés, si les planchers ne présentent pas de traverses saillantes, et enfin si l'on dispose d'un nombre suffisant de ponts volants, on pourra, non seulement faire passer les voitures du truc auxiliaire auquel est appliquée la rampe, sur le truc voisin, mais les conduire de ce dernier sur d'autres plus éloignés. On chargera successivement tout un groupe de wagons à l'aide d'un seul truc auxiliaire et d'une seule rampe. L'opération s'effectue dans ce cas avec une grande rapidité (1).

Lorsque les trucs auront des rebords fixes et trop élevés pour qu'il soit facile de faire passer les voitures de l'un à l'autre à l'aide des ponts volants et des bottillons, chacun d'eux sera chargé d'après le mode indiqué ci-dessus pour le *dernier* truc d'un train ou d'un groupe.

5° *Conditions essentielles d'un bon chargement.*

1° Répartir autant que possible le poids sur la surface du truc, de manière à ne pas fatiguer inégalement les ressorts;

2° Eviter d'embarquer deux pièces sur un même truc, faire reposer les pièces sur la petite tête d'excentrique, baisser à fond la vis de pointage, disposer la volée, la bouche tournée vers la queue du train;

3° Faire en sorte qu'aucune partie du chargement ne dépasse les faux tampons, ou tout au moins que les chargements de deux wagons consécutifs ne puissent, en aucun cas, s'entrechoquer.

(1) Si les dispositions de la gare le permettent, on peut aussi sectionner le train en plusieurs tronçons, et charger le premier truc par le petit côté.

Enlever au besoin les timons de rechange et les placer sur le plancher du truc;

4° Ne jamais enlever les timons avant que la voiture soit en place sur le truc, pour ne pas s'exposer à un basculement très dangereux avec des coffres chargés;

5° Veiller à ce que les coffres de deux voitures voisines ne soient jamais en contact;

6° Consolider, caler, brêler et amarrer avec soin les parties du chargement qui en sont susceptibles, de manière à les rendre toutes parfaitement solidaires entre elles et à en assurer la complète stabilité;

7° Clouer sur le plancher du wagon toutes les cales qu'il est nécessaire de placer sous les roues.

On doit s'assurer que, pendant les opérations du chargement, il ne s'est pas répandu du pulvérin sur le plancher des trucs; le cas échéant, le commandant prend les mesures nécessaires pour prévenir tout accident.

Il est, en outre, important de tenir compte des observations suivantes :

1° Placer sous la lunette des caissons pourvus de timons de rechange une cale assez élevée pour que le poids de la crosse ne porte pas sur le bout du timon ni sur la chevillette qui le fixe dans l'étrier.

Placer également une cale sous la crosse ou la lunette pour l'exhausser lorsque la présence des traverses saillantes sur le fond du truc rend cette précaution nécessaire, afin de préserver certaines ferrures, comme les étriers porte-timons de rechange, qui pourraient être faussées;

2° Enlever la roue de rechange quand elle dépasse les limites des tampons, et la mettre soit à plat sur les planchers, soit debout contre une des voitures;

3° Enlever le billot de la forge et le placer sous la flèche, si cela est nécessaire, pour que la voiture n'occupe pas plus de place qu'un caisson à 4 roues.

Brêlage. — Au moment de l'embarquement, les timons qui ne reposent pas sur le plancher, doivent être maintenus au moyen d'une jarretière les reliant avec la voiture sur laquelle ils reposent. Cette opération est faite par les canonniers. L'embarquement terminé, chaque timon, quelle que soit sa position, est fortement brêlé par les mêmes hommes à l'avant-train le plus voisin.

Dès qu'un truc a reçu tout son chargement, il faut fixer entre elles les roues des diverses voitures au moyen de cordages solides embrassant les jantes et amarrés aux anneaux du truc, de façon que tous les éléments se trouvent solidement reliés entre eux et avec le truc. Ce brêlage des roues se fait par les employés du chemin de fer au moyen des prolonges dont chaque train est muni; l'opération s'appelle *prolonger*, dans le service du chemin de fer.

Les roues sont en outre calées par les agents du chemin de fer (1).

Avant le départ, les officiers et sous-officiers s'assurent que les voitures sont solidement assujetties. Ils font placer sur les trucs les accessoires

(1) Pour les voitures à deux roues ou celles dont les trains sont séparés, il est placé trois cales par roues : une à l'avant, une à l'arrière et une sur le côté extérieur.

Pour les voitures à quatre roues dont les trains restent réunis, il est placé deux cales par roue : une à l'avant (ou à l'arrière) et une sur le côté extérieur, si les essieux sont parallèles (*Pl. XXIV*); mais si les trains sont placés à angle droit, il est nécessaire de conserver trois cales par roue (*Pl. XXV*).

Les cales sont clouées sur le plancher des wagons.

appartenant à la troupe qui doivent être utilisés pour le débarquement, et les bottillons.

19. — Embarquement des hommes.

Dès que l'embarquement du matériel et des chevaux est terminé, le commandant fait reprendre les armes, les sacs des hommes non montés, les manteaux et les étuis-musettes des hommes montés. Il réunit sa troupe devant les voitures qu'elle doit occuper; tous les hommes qui sont en serre-file rentrent dans le rang. Il la divise ensuite dans l'ordre des pièces en fractions correspondant à la contenance des wagons et dénomme chaque fraction 1er, 2e, 3e, etc., wagon, suivant sa position dans l'ordre de bataille.

Les sous-officiers et les brigadiers sont répartis de manière à assurer partout l'ordre et la discipline.

Dans chaque fraction, un sous-officier ou brigadier est désigné comme chef de wagon; il désigne à son tour, s'il y a lieu, des chefs de compartiment.

Chaque fraction est massée sur quatre rangs devant le wagon qu'elle doit occuper, y faisant face, de manière à ne pas dépasser la longueur de ce wagon.

A la sonnerie : *En avant* (1), l'embarquement commence aussitôt.

Pour les fractions qui s'embarquent dans les voitures à voyageurs, le chef de wagon ou de compartiment et l'autre chef de file montent dans le compartiment, se portent du côté opposé à l'entrée, reçoivent les sacs des servants ou le paquetage des conducteurs non montés et les placent sur l'extrémité des deux banquettes.

Cette opération terminée, les hommes, sur l'ordre du chef de compartiment, entrent dans le wagon, tenant à la main leur mousqueton (ou leur sabre).

Nota. — Les filets ou les crochets, quand les wagons en sont munis, sont utilisés pour le placement des armes.

Pour les fractions qui s'embarquent dans les wagons aménagés, les chefs de file montent dans le wagon et se portent, les chefs de 1re et 2e files dans la travée de droite la plus rapprochée de l'entrée, les chefs des 3e et 4e dans l'autre travée de droite, les chefs des 5e et 6e dans la travée de gauche la plus éloignée de l'entrée, les chefs des 7e et 8e dans la travée de gauche la plus rapprochée.

Ils reçoivent les sacs des servants ou les paquetages des conducteurs non montés et les placent sur l'extrémité des bancs et dans l'intervalle libre entre les petits côtés des wagons et les madriers-supports de banc.

Cette opération terminée, tous les hommes, sur l'ordre du chef de wagon, montent et se placent dans la travée où se trouvent leurs chefs de file.

1re Observation. — Il existe sur certains réseaux des wagons aménagés pouvant, en raison de leur plus grande longueur, transporter 40 hommes au lieu de 32. Dans ces wagons, les bancs sont placés en long comme dans les wagons ordinaires, mais les extremités voisines des parois des petits côtes en sont distantes de 0m,50.

Les sacs sont posés de champ contre les parrois des petits côtés, sur deux rangées superposées. Aucune place n'est donc plus prise sur ces bancs par le rangement des sacs, et ils peuvent dès lors recevoir 5 hommes au lieu de 4.

2e Observation. — On a remarqué que, dans les longs trajets, il était nécessaire

(1) Il est absolument interdit aux militaires de se servir du sifflet dans les gares.

que le bas de la jambe ne fût pas trop serré par la guêtre ou le brodequin, afin d'éviter les gonflements qui se compliquent quelquefois d'accidents graves. En conséquence, on doit recommander aux hommes de desserrer les lacets de leurs souliers ou brodequins et le haut de leurs guêtres, dans lesquelles le pantalon ne doit pas rester engagé.

Pour les longs trajets, le commandant de la troupe peut de plus autoriser les hommes à se débarrasser de leur équipement et à déboutonner le dolman ou la veste d'un certain nombre de boutons.

Les hommes s'équipent de nouveau et rétablissent leur tenue sur l'ordre du commandant de la troupe, ou, au plus tard, à partir de la station qui précède l'arrivée. (Règle 24.)

Il est interdit aux militaires, lorsqu'ils sont montés en wagon, de fermer eux-mêmes les portes ou portières, ce soin incombant exclusivement au personnel des chemins de fer.

Dans les wagons à marchandises couverts munis de volets, les portes sont fermées et les volets ouverts, au moins partiellement, pendant la marche des trains.

Chaque chef de wagon s'assure que les hommes sont en mesure d'ouvrir de l'intérieur l'organe de fermeture et la porte du wagon (Pl. VII).

20. — Devoirs des officiers pendant l'embarquement.

Pendant l'embarquement, le commandant et les officiers exercent leur autorité sur la troupe pour tout ce qui concerne la discipline, le maintien de l'ordre et l'exécution du présent règlement; ils doivent y veiller avec le plus grand soin et ne monter eux-mêmes en wagon qu'après s'être assurés que les hommes, les chevaux et le matériel sont convenablement établis.

L'embarquement terminé, le sous-officier adjoint à l'officier préposé au chargement écrit à la craie sur les wagons, à côté du numéro d'ordre, et, pour les voitures à voyageurs, sur le grand marchepied, l'indication de la section ou de la pièce qui l'occupe.

Les mêmes indications sont mises sur les wagons à chevaux et à selles, et sur les trucs.

Toutes les inscriptions sont reproduites de l'autre côté des véhicules; elles servent à faire retrouver les places aux stations où les hommes peuvent descendre.

Il est bon, en outre, de recommander aux hommes de retenir le numéro d'ordre peint sur leur wagon et sur celui dans lequel se trouvent leurs chevaux.

Le commandant, accompagné de l'officier de la garde de police, du commissaire militaire, du chef de gare et du chef de train, passe une inspection rapide du train avant de monter lui-même en wagon.

21 — Mesures de police et de sécurité.

La troupe étant embarquée, il est rigoureusement interdit :

1° De passer la tête ou les bras hors des portières pendant la marche;
2° D'ouvrir les portières;
3° De passer d'une voiture à une autre;
4° De pousser des cris et de chanter;
5° De descendre de voiture aux stations avant les sonneries qui doivent en donner le signal;
6° De fumer dans les wagons à chevaux;
7° De fumer dans les voitures des hommes au cas où, par les grands froids, il y aurait de la paille sur le plancher.

Les chefs de wagons sont responsables de l'observation de ces prescriptions.

22. — Haltes et stations.

Tous les officiers doivent être informés par le chef de détachement, avant le départ du train, des stations où la troupe pourra descendre de voiture, ainsi que de la durée des haltes.

Ces indications n'ont qu'un caractère de renseignement, les nécessités de l'exploitation technique pouvant exiger, en cours de route, la réduction des arrêts prévus.

A l'arrivée dans chaque gare de halte, le commandant de la troupe reçoit du commissaire militaire (1) et, à son défaut, du chef de gare, l'indication de la durée exacte de l'arrêt et des consignes locales.

Sur la demande de l'un on de l'autre, il est tenu, lorsque les hommes sont sur les quais, de les faire immédiatement remonter en wagon.

Dans les courts arrêts, compris entre cinq et dix minutes, l'officier commandant la garde de police, accompagné du sous-officier de cette garde, doit descendre et parcourir rapidement le train pour s'assurer que tout est en ordre et recevoir les réclamations; il peut autoriser quelques hommes, pressés de besoins urgents, à descendre.

Dans les haltes de dix à quinze minutes, où tous les hommes peuvent descendre de wagon, les officiers se portent aussitôt à hauteur des wagons où sont embarqués leurs hommes.

La garde de police descend immédiatement, et l'officier qui la commande fait placer des factionnaires partout où cela est nécessaire, principalement pour empêcher les hommes de circuler sur les voies, dans les buffets et buvettes, si l'entrée en est interdite, de sortir des gares ou des espaces enclos, etc.

Les hommes ne descendent de wagon qu'à la sonnerie : *Halte;* ils laissent leurs armes dans les wagons et doivent sortir exclusivement par les portières qui ouvrent sur le quai ou le trottoir.

Trois minutes avant le départ, à la sonnerie : *En avant*, les hommes remontent en wagon.

Ils sont libres de ne pas descendre, et, s'ils sont descendus, de remonter avant le signal du rembarquement.

Le chef de détachement devra mettre à profit les arrêts du train pour faire visiter les wagons à chevaux, relever, quand il y a lieu, les gardes d'écuries et examiner si les chargements de matériel sont en ordre; le cas échéant, il fera immédiatement consolider ces chargements.

Lorsque les buffets ou buvettes ne sont pas interdits, l'entrée n'en est autorisée que pour un homme par compartiment de voiture à voyageurs ou deux hommes par wagon aménagé, chargés de faire les achats de leurs camarades du compartiment ou du wagon.

Ces hommes sont conduits au buffet ou à la buvette par un sous-officier.

Haltes-repas. — Dès l'arrivée, le commandant de la troupe reçoit du commissaire militaire communication des consignes locales; il est informé de la durée réelle de l'arrêt du train. Il reconnaît rapidement les lieux et

(1) Dans les gares qui doivent être utilisées pour les transports militaires pendant une période assez longue, les officiers qui remplissent les fonctions de commissaire militaire ou d'adjoint sont fournis par le *service des chemins de fer et des étapes;* ces officiers portent la tenue de leur arme, mais le turban de leur képi est couvert d'un ruban *blanc*.

Dans les autres gares, les commissaires militaires et les adjoints sont empruntés momentanément aux corps stationnés dans la localité. Ils n'ont point d'insigne distinctif.

donne les ordres en conséquence, notamment pour le placement de sentinelles, s'il y a lieu.

A la sonnerie de : *La soupe*, les hommes descendent, se forment en bataille devant les wagons et sont conduits aux wagons à chevaux. Ils distribuent aux chevaux l'eau et le fourrage.

Si le repas doit être pris dans un réfectoire, les hommes de la garde de police et ceux qui doivent prendre la garde d'écurie sont réunis par le commandant de la garde de police, porteurs de la gamelle, de la cuiller et du quart, ainsi que du pain de repas.

Ils sont conduits au réfectoire, prennent rapidement leur repas et sont ramenés devant le train. La garde de police prend les sentinelles nécessaires, si la station n'est pas munie d'un poste permanent. Les nouveaux gardes d'écurie prennent leur service.

Dès leur retour, les autres hommes qui ont soigné les chevaux prennent dans leurs wagons la gamelle, la cuiller, etc., sont réunis et conduits par les officiers au réfectoire où ils se placent par dix sur les bancs qui entourent les tables. Ils commencent aussitôt leur repas et sont ensuite laissés libres de remonter dans les wagons ou de rester sur les quais.

Lorsque le repas ne doit pas être pris dans un réfectoire, le fourrier se porte au lieu où doivent se faire les distributions; il est accompagné du nombre d'hommes de corvée nécessaire (deux par wagon), et reçoit de l'officier d'administration les denrées qui doivent lui être remises. L'officier de la garde de police surveille cette opération; les autres hommes descendent, se forment en bataille devant leurs wagons, sont conduits aux wagons à chevaux et se conforment à ce qui est dit ci-dessus.

La distribution aux chevaux étant terminée et les gardes d'écurie relevés, les hommes remontent dans les wagons où le fourrier leur fait la distribution des vivres, sous la surveillance des officiers ; les hommes peuvent ensuite redescendre sur les quais. Les vivres des gardes d'écurie leur sont portés dans les wagons à chevaux.

Avant le départ, le commandant de la troupe signe sur le carnet de l'officier d'administration de la halte-repas le reçu des denrées distribuées. Il assure, sous sa responsabilité, la restitution audit officier des récipients dans lesquels des denrées lui ont été délivrées.

23. — Devoirs des gardes d'écurie.

Au départ, les gardes d'écurie ne débrident les chevaux que lorsqu'ils sont calmés et que le train est en marche. Les brides, soigneusement attachées, sont placées sur les piles de selles. Les musettes-mangeoires sont retirées des paquetages des chevaux de selle, et des bissacs des sous-verges.

A tous les coups de sifflet de la locomotive, à chaque arrêt et à chaque départ, les gardes d'écurie parlent aux chevaux, les calment et les soutiennent.

En cas d'accident, ils se portent aux fenêtres et avertisssent par leurs cris et en agitant leur mouchoir.

Les gardes d'écurie sont relevés toutes les trois heures environ. On profite pour cette opération des haltes supérieures à dix minutes ou des haltes-repas.

Pendant la route, les gardes d'écurie font manger les chevaux en leur donnant le foin à la main. Les bottes de foin sont remplacées pendant les haltes, au fur et à mesure de la consommation, par les soins des officiers de section.

Dans les gares désignées pour les repas des chevaux, on distribue l'avoine dans les musettes. Pour abreuver les chevaux, les canonniers remplissent les seaux et les passent aux gardes d'écurie (1).

Les gardes d'écurie les reçoivent et font boire.

Les chevaux ne sont abreuvés que lorsque la durée du trajet est de plus de douze heures (2).

Il est absolument interdit aux gardes d'écurie de fumer dans les wagons à chevaux.

24. — Arrivée a destination.

Lorsque, en cours de route, la destination ou l'itinéraire primitivement assignés à un train sont modifiés, soit par l'ordre des autorités militaires de chemins de fer, soit en raison des nécessités de force majeure, le commandant de la troupe en est informé le plus tôt possible par les soins d'un commissaire militaire, ou, s'il y a lieu, d'un chef de gare.

Les ordres ou instructions dont le commandant de la troupe est porteur sont modifiés, ou retirés et remplacés par les soins du commissaire militaire ou chef de gare d'après les indications données par les autorités militaires de chemins de fer. Les modifications ou les documents nouveaux sont signés par le commissaire militaire ou le chef de gare et revêtus du timbre de la commission ou de la gare.

A la station qui précède l'arrivée, les hommes sont avertis par les agents du chemin de fer; ils doivent s'occuper de mettre leur tenue en ordre et se tenir prêts à descendre.

Les gardes d'écurie bident les chevaux. Ils placent toutes les musettes-mangeoires dans un des bissacs pour être distribuées plus tard.

A l'arrivée à la gare de destination, le chef du détachement reçoit du commissaire militaire l'indication du temps qui lui est accordé pour effectuer son débarquement (au maximum, *deux* heures pour les batteries, sections de munitions d'artillerie et pontonniers; *deux heures et demie* pour les sections de munitions d'infanterie et parcs), ainsi que de la *place d'attente* sur laquelle il pourra réunir sa troupe en dehors de la gare et attendre d'être rejoint par ses voitures (3). Il fait immédiatement reconnaître la disposition de la gare et de ses issues, ainsi que l'itinéraire à suivre pour

(1) Voir, à l'appendice VI, la description du seau.

(2) Dans ce cas même, ils ont besoin de peu d'eau; un seau suffit pour deux chevaux.

(3) Le devoir le plus essentiel d'une commission de débarquement est d'assurer la succession normale des trains, et par suite, l'évacuation complète des voies et des quais par une troupe aux heures où ils doivent être livrés aux unités de transport suivantes, de manière à éviter toute entrave à l'ensemble du mouvement, quels que soient les difficultés ou les inconvénients qui peuvent en résulter pour des unités isolées.

Dans le cas où une troupe n'aurait pas achevé le débarquement de la totalité de son matériel (chevaux et voitures) à l'heure fixée, la commission prend toutes les mesures nécessaires pour que la voie sur laquelle se trouve le train et le quai soient évacués et livrés en temps utile au nouveau train qui doit y débarquer, et pour que le retard du premier train ne se répercute pas sur les suivants.

Elle doit faire conduire le train ou les wagons qui restent à décharger sur une autre voie disponible. Elle peut même, si la gare ne possède pas de voie de garage disponible et que les circonstances l'exigent impérieusement, faire rétrograder le train jusqu'à une gare en arrière où le débarquement pourra s'achever. Dans ce dernier cas, elle rend compte sans retard et par le télégraphe à la commission de réseau.

La troupe dont le débarquement est ainsi suspendu est obligée, si le train reste dans la gare, soit d'attendre un moment favorable pour mettre à terre le reste de son matériel, soit d'achever cette opération sur la nouvelle voie qui lui est affectée, soit encore

gagner la place d'attente; il fait placer par l'officier commandant la garde de police les sentinelles nécessaires pour maintenir l'ordre.

L'officier préposé au chargement reconnaît les dispositions prises par la gare pour le débarquement des chevaux, voitures et matériel; il s'assure si la gare est pourvue du personnel et des engins nécessaires à ce débarquement; il détermine le point où pourront être formés les faisceaux; cette reconnaissance faite, il en rend compte au chef du détachement. Celui-ci prend ses mesures en conséquence.

25. — Débarquement des hommes.

A l'arrivée et à la sonnerie de *la marche*, les canonniers sortent sans précipitation des voitures, tenant à la main leurs armes et leur sac.

Les servants sont conduits par les officiers et sous-officiers chargés du débarquement du matériel au point où ils doivent déposer leurs armes.

Ils forment les faisceaux et déposent les sacs ainsi que les vestes s'il y a lieu.

L'adjudant réunit les conducteurs en face des wagons où sont leurs chevaux et les forme en bataille, en laissant un large espace entre le front de la troupe et les wagons.

Les employés du chemin de fer placent les ponts volants ou les rampes devant les portes qui restent néanmoins fermées.

Deux hommes sont placés de chaque côté des ponts volants, comme pour l'embarquement.

Observation. — On doit recommander aux hommes de tenir à la main leur fourreau de sabre, lorsqu'ils descendent de wagon, et, quand ils sont descendus, de ne pas appuyer leurs armes contre les voitures du train, qui peuvent à tout instant être ébranlées par un mouvement de la locomotive.

Avant le départ de la troupe, les agents du train visitent les voiture avec un ou plusieurs sous-officiers désignés à cet effet, et remettent à ce derniers les objets que les hommes pourraient y avoir oubliés.

26. — Débarquement des voitures.

Dès l'arrivée du train, les agents du chemin de fer enlèvent le brélage et les cales. Ils sont aidés, s'il y a lieu, par les servants.

Les voitures sont débarquées par les moyens inverses de ceux qui on servi à les embarquer.

Il convient, pour faire sortir les arrière-trains des trucs, d'y accrocher les avant-trains déjà descendus sur le quai. Les hommes ont ainsi plus de facilité pour opérer le débarquement.

Lorsque le débarquement doit être fait sur des rampes mobiles, cette précaution est toujours appliquée.

Chaque voiture à débarquer est d'abord tournée dans la direction de la rampe, le timon en avant. Une prolonge est attachée au milieu de l'essieu de l'arrière-train et passée dans la poulie ou enroulée une ou deux fois autour de l'essieu du wagon (1). Les roues de celui-ci sont calées.

de quitter la gare avec des effectifs incomplets, en laissant en arrière le détachement nécessaire pour achever le débarquement.

Si le train doit rétrograder avec le matériel non déchargé, le commandant de la troupe est tenu d'y laisser le nombre d'hommes nécessaire pour achever le débarquement. (Appendice VII, article 62.)

(1) Pour les voitures lourdes, on peut se servir de deux prolonges attachées soit à l'essieu, soit à chacune des roues, et entourant de l'autre bout les essieux du wagon.