TRANSPORTS

MILITAIRES

UC315
.F7
F7
1889
c.1

U
359.38
A
R

UNIVERSIDAD DE NUEVO LEON
BIBLIOTECA
1080073752
UC315
.F7
1964
c.1
ALERE FLAMMAM VERITATIS
Biblioteca Central Magna UANL
FONDO
A.B. PUBLICA DEL ESTADO
359:38(44)
UANL
UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN
DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

UC315
.F7
F7
1889
c.1

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN
ALERE FLAMMAM VERITATIS

TRANSPORTS MILITAIRES PAR CHEMINS DE FER

RÈGLEMENT

DU 18 NOVEMBRE 1889

SUR LES

TRANSPORTS ORDINAIRES

(GUERRE ET MARINE)

RAPPORT

AU PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Paris, le 18 novembre 1889.

Monsieur le Président,

Le décret du 29 octobre 1884, portant règlement sur les transports militaires par chemins de fer, n'est pas en harmonie avec les dispositions édictées par la loi du 28 décembre 1888 et les décrets du 5 février et du 10 octobre 1889. Il était donc nécessaire de procéder au remaniement de ce décret. Ce travail vient d'être effectué.

L'expérience a fait reconnaître l'utilité qu'il y aurait à établir deux règlements distincts, afférents : l'un aux *transports ordinaires*, plus spécialement exécutés en temps de paix ; l'autre aux *transports stratégiques*, qui constitueront la plus importante partie du service des chemins de fer en temps de guerre.

J'ai l'honneur de vous demander de sanctionner le règlement ci-joint, sur les *transports ordinaires ;* le règlement sur les transports stratégiques sera présenté prochainement à votre haute approbation.

Veuillez agréer, Monsieur le Président, l'hommage de mon respectueux dévouement.

Le Ministre de la guerre,

Signé : C. DE FREYCINET.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN ®
DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

24100

BIBLIOTECA

DÉCRET

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,

Vu le décret du 29 octobre 1884, modifiant le règlement du 1er juillet 1874 sur les transports militaires par chemins de fer;

La loi du 28 décembre 1888, modifiant les articles 22 et suivants de la loi du 13 mars 1875, relatifs au service des chemins de fer;

Les décrets du 5 février 1889, relatifs à l'organisation de la commission militaire supérieure des chemins de fer, aux commissions de réseau et aux sections de chemins de fer de campagne;

Le décret du 10 octobre 1889, relatif à l'organisation des services de l'arrière aux armées;

Sur le rapport du Ministre de la guerre,

DÉCRÈTE :

Art. 1er. Le règlement sur les transports militaires par chemins de fer (transports ordinaires) annexé au présent décret sera mis immédiatement en vigueur.

Art. 2. Le décret du 29 octobre 1884, portant règlement sur les transports militaires par chemins de fer, est abrogé.

Art. 3. Les Ministres de la guerre, de la marine et des travaux publics sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret.

Fait à Paris, le 18 novembre 1889.

Signé : CARNOT.

Par le Président de la République :

Le Ministre de la guerre, Signé : C. DE FREYCINET.

Le Sénateur, Ministre de la Marine, Signé : BARBEY.

Le Ministre des travaux publics, Signé : YVES GUYOT.

RÈGLEMENT

SUR LES

TRANSPORTS ORDINAIRES

(GUERRE ET MARINE)

PRINCIPES GÉNÉRAUX

Division des transports militaires.

Art. 1er. Les transports militaires par chemins de fer se divisent en deux catégories :

Les transports ordinaires;

Les transports stratégiques (1).

Définition des transports ordinaires.

Art. 2. Les transports ordinaires sont ceux qui ont lieu à l'intérieur et qui peuvent être exécutés sans troubler l'exploitation commerciale des chemins de fer.

Ils comprennent, en temps de paix :

1° Le transport des militaires voyageant isolément, soit à leurs frais, soit aux frais de l'Etat;

2° Le transport des troupes et de leur matériel par les trains ordinaires de l'exploitation;

3° Le transport des troupes et du matériel qui les accompagne, par trains facultatifs militaires ou spéciaux militaires ajoutés au service journalier des chemins de fer, avec des marches subordonnées à celles des trains commerciaux;

4° Les transports de matériel, denrées et approvisionnements de toute nature, exécutés conformément aux règles commerciales ou aux stipulations particulières arrêtées entre l'Etat et les compagnies de chemins de fer.

En cas de mobilisation ou de guerre, les transports ordinaires concourent, sur les lignes fixées par le Ministre de la guerre, et dans les conditions déterminées par lui, à l'exécution des transports d'isolés ou des transports stratégiques.

(1) Les transports stratégiques font l'objet d'un règlement distinct.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN
DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

TITRE Ier.

AUTORITÉS AYANT QUALITÉ POUR PRESCRIRE LES TRANSPORTS ORDINAIRES PAR VOIE FERRÉE. — ÉTABLISSEMENT ET TRANSMISSION DES ORDRES DE MOUVEMENT ET DES PIÈCES JUSTIFICATIVES DES TRANSPORTS. — CONTROLE DE L'EXÉCUTION DES TRANSPORTS.

CHAPITRE Ier.

AUTORITÉS AYANT QUALITÉ POUR PRESCRIRE LES TRANSPORTS PAR VOIE FERRÉE.

Autorités qui ordonnent le transport des isolés.

Art. 3. Les autorités auxquelles les règlements militaires et maritimes confèrent le droit d'ordonner le mouvement des isolés leur délivrent ou leur font délivrer des ordres de mouvement, feuilles de route ou sauf-conduits, etc., dans la forme prescrite par l'arrêté du 15 juin 1866 et par les arrêtés complémentaires pris par le Ministre des travaux publics (1).

Autorités qui ordonnent le transport des corps ou des détachements.

Art. 4. Le Ministre et, par délégation, les généraux commandant les corps d'armée ont seuls qualité pour ordonner que les corps ou détachements et le matériel qui les accompagne voyagent par chemins de fer.

Les *demandes de trains* et *avis de transports* adressés par ces autorités aux compagnies de chemins de fer sont exécutoires pour ces dernières.

Les commandants de corps d'armée peuvent, sans autorisation préalable, prescrire la mise en route par voie ferrée, pour des déplacements dépassant 60 kilomètres et s'effectuant dans l'intérieur de la région :

1° Des détachements ayant un effectif maximum de 20 hommes et 16 chevaux (12 seulement pour les cuirassiers et la gendarmerie);

2° Des chevaux d'officiers ou de gendarmes déplacés isolément, en vertu d'un ordre de service;

(1) Voir note 1.

3° Des chevaux, en nombre inférieur à 6, laissés en route par des troupes de passage;

4° Des cadres de conduite se rendant aux bureaux de recrutement, établissements de remonte, etc., ou rétrogradant, leur mission terminée;

5° Des détachements de chevaux de remonte, quel qu'en soit l'effectif, se rendant des lieux d'achat aux établissements de remonte, ou expédiés par ces établissements.

Ils peuvent aussi prescrire, sans autorisation préalable, le transport par voie ferrée des militaires formés en détachement pour se rendre en témoignage devant les conseils de guerre ou pour rentrer ensuite à leur corps, quels que soient l'effectif du détachement et la distance à parcourir.

Dans tous les autres cas, le transport par chemin de fer ne peut être prescrit par eux que sur l'ordre ou après l'autorisation du Ministre.

Les chevaux transportés par chemin de fer sont toujours accompagnés (1).

Autorités ayant qualité pour délivrer les ordres de transport du matériel.

Art. 5. Les transports de matériel sans troupes ne sont exécutés qu'en vertu d'*ordres de transport* délivrés directement :

Par le Ministre de la guerre;

Par les fonctionnaires de l'intendance militaire chargés, dans chaque place, du service des transports, ou leurs suppléants (2).

Délégation de pouvoir.

Art. 6. Les autorités supérieures désignées à l'article 4 ont la

(1) Tout détachement de chevaux voyageant par les voies ferrées doit comprendre autant d'hommes (officiers, sous-officiers ou hommes de troupe) qu'il y a de chevaux, s'il s'agit de la cavalerie et de l'infanterie, et un conducteur non gradé pour deux chevaux, s'il s'agit de l'artillerie, du génie ou du train.

Exceptionnellement, sur les chemins de fer de l'Etat, il suffit d'un homme seulement pour 3 chevaux ou mulets de remonte.

Les chevaux d'un officier se déplaçant isolément sont accompagnés des ordonnances de l'officier, ou homme en tenant lieu. Un seul homme peut suffire pour le nombre réglementaire de chevaux appartenant à un officier.

Les hommes qui accompagnent les chevaux fournissent des gardes d'écurie dans les conditions fixées par les appendices I (règle 11), II (règle 12), III (règle 12).

(2) Les suppléants légaux des fonctionnaires de l'intendance sont :

Dans les villes ou places de garnison, le major de place ou de garnison, ou, à défaut, un officier du grade de capitaine, désigné par le général commandant la subdivision de région;

Dans les localités dont la garnison ne comporte pas d'officier du grade de capitaine, le maire de la commune;

Dans les lieux de garnison, forts ou postes, dépourvus à la fois d'un officier du grade de capitaine et d'un maire, un lieutenant ou un sous-lieutenant de la garnison, désigné par le général commandant la subdivision de région;

Dans les localités qui ne possèdent pas de garnison, le maire de la commune.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN
DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

faculté de déléguer leur pouvoir de prescrire des transports de troupes par voie ferrée à un ou plusieurs de leurs subordonnés ; elles usent de cette faculté suivant leur appréciation et sous leur responsabilité personnelle. Cette délégation est donnée par les commandants de corps d'armée aux présidents des commissions d'achat de la remonte et aux chefs des établissements de remonte. Toute délégation doit préciser les limites dans lesquelles les délégués ont à se mouvoir, selon les circonstances locales et administratives et les conditions de service de la voie ferrée. Les *demandes de trains* ou *avis de transport*, signés par un délégué, mentionnent toujours les délégations en vertu desquelles ces pièces sont établies. Ils sont exécutoires pour les compagnies de chemins de fer.

Relations des commandants de corps d'armée avec les compagnies de chemins de fer.

Art. 7. Un officier de l'état-major de chaque corps d'armée est spécialement chargé de toutes les relations de service, explicitement prescrites par le présent règlement, entre le commandant du corps d'armée et les administrations de chemins de fer qui desservent la région. Dans les cas non prévus par le règlement, les demandes que les commandants de corps d'armée peuvent avoir à faire aux compagnies de chemins de fer sont adressées par eux au Ministre (*État-Major général, 4e Bureau*), qui leur assure la suite nécessaire par l'intermédiaire des commissions de réseau.

Un agent supérieur de chacune des compagnies qui desservent la région est désigné en tout temps pour recevoir les communications du commandant du corps d'armée et y donner suite.

Livrets de marche des trains à envoyer par les compagnies de chemins de fer.

Art. 8. A chaque changement de service, les compagnies de chemins de fer adressent :

1° Au Ministre de la guerre ;
2° Au Ministre de la marine ;
3° Aux généraux commandant les corps d'armée ;
4° Aux préfets maritimes ;
5° A chaque commission de réseau,

deux exemplaires du livret indiquant la marche de tous les trains, voyageurs et marchandises, ainsi que celles des trains facultatifs militaires dont il est question à l'article 12.

CHAPITRE II.

TRAINS A EMPLOYER POUR LES TRANSPORTS.

Nature des trains à employer pour les transports.

Art. 9. Les transports militaires s'effectuent :

1° Par les trains ordinaires de l'exploitation ;
2° Par des trains extraordinaires : trains facultatifs militaires et trains spéciaux militaires.

Emploi des trains ordinaires de l'exploitation.

Art. 10. Les trains ordinaires de l'exploitation sont utilisés :

1° Pour les isolés et le matériel non accompagné, dans tous les cas ;

2° Pour les détachements, lorsque le transport des hommes, des chevaux, des bagages et des voitures qui composent chacun d'eux, n'exige pas l'emploi de plus de huit véhicules. L'autorité militaire peut, dans ce cas, en se conformant aux dispositions du titre II ci-après, se servir, dans les mêmes conditions que le public, des trains de l'exploitation renfermant des voitures de toutes classes.

Si l'addition de ces véhicules conduit à une composition de train supérieure à la composition normale, la compagnie double le train, sans qu'il en résulte pour l'administration de la guerre l'obligation de payer un train spécial.

Un détachement ne peut en cours de route, sauf dans les cas prévus à l'article 51, être scindé pour être réparti dans des trains différents.

Les *trains-express* et les *trains-poste* comprenant des voitures de 3e classe ne reçoivent que les détachements d'un effectif de 20 hommes au maximum sans chevaux ni voitures.

Autant que possible, l'autorité militaire ne fait pas embarquer à la même gare plus d'un détachement.

Les *trains légers* ne reçoivent pas les détachements, sauf sur les lignes qui ne seraient desservies que par des trains de cette catégorie. Dans ce dernier cas, l'autorité militaire peut faire embarquer dans ces trains des détachements d'un effectif égal au tiers du nombre total des places qu'ils contiennent.

Emploi des trains facultatifs militaires ou spéciaux militaires.

Art. 11. Toutes les fois que le nombre des véhicules nécessaires pour le transport dépasse les limites fixées par l'article 10, l'au-

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN ® DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

Sargento 2.º Ernesto García.

torité militaire qui donne l'ordre de mouvement requiert un train facultatif militaire ou spécial militaire, si l'agent supérieur qui reçoit la demande de train fait connaître qu'on ne peut effectuer le transport demandé par les trains ordinaires.

Ce train facultatif ou spécial militaire est toujours requis lorsque l'urgence du mouvement à effectuer ne permet pas d'attendre pour le transport de la troupe le passage des trains ordinaires.

Trains facultatifs militaires.

Art. 12. Les trains *facultatifs militaires* sont des trains que chaque compagnie doit prévoir dans ses livrets généraux de marche des trains pour chacune des grandes directions qu'elle dessert. Ils marchent à la vitesse de 20 à 40 kilomètres à l'heure, suivant les conditions d'exploitation des lignes à parcourir.

Les heures de départ et d'arrivée, la durée du trajet, les arrêts, la correspondance à chaque gare de bifurcation sur un même réseau ou de jonction pour deux réseaux, sont calculés d'après les indications données par les commissions de réseau.

Les trains facultatifs militaires peuvent figurer sur le livret ordinaire adressé à chaque changement de service aux autorités militaires ou maritimes visées à l'article 8 du présent règlement, ou faire l'objet d'un livret spécial.

Trains spéciaux militaires.

Art. 13. En dehors des trains facultatifs militaires, l'autorité militaire peut toujours demander aux compagnies de chemins de fer des trains *spéciaux militaires* dont la composition, la vitesse de marche et les heures de départ sont fixées suivant les circonstances et en observant les règles de sécurité qui régissent l'exploitation des réseaux.

En cas d'urgence et en vue de nécessités d'ordre public, l'autorité militaire peut même requérir l'expédition de ces trains spéciaux, en dehors des heures de service, sur les sections de chemin de fer où la circulation est interrompue la nuit. La circulation des trains expédiés dans ces conditions ne pouvant être entourée des garanties de sécurité prescrites comme indispensables dans les circonstances normales, l'autorité militaire, avant de faire la réquisition, doit apprécier, sous sa responsabilité, si l'importance des intérêts à protéger justifie une exception qui peut entraîner des dangers (1).

(1) Les conditions à remplir pour assurer, autant que possible, la sécurité de la marche de ces trains sont réglées par décision de M. le Ministre des travaux publics et chaque compagnie doit prendre sur son réseau les mesures les plus propres à concilier ces conditions avec celles qui régissent son exploitation normale.

CHAPITRE III.

DEMANDE, APPROBATION ET TRANSMISSION DES ORDRES DE MOUVEMENT.

Demande de mouvement.

Art. 14. Pour la mise en route des détachements qu'il n'est pas autorisé à prescrire, chaque commandant de corps d'armée adresse au Ministre (*Etat-major général, 4e Bureau*), sans lettre d'envoi, une *demande de mouvement* conforme au modèle n° 1.

Lorsque le mouvement doit s'effectuer dans l'intérieur de la région, la *demande* est établie en double expédition ; le commandant du corps d'armée est avisé de l'autorisation ministérielle par le renvoi qui lui est fait d'une des expéditions revêtue de l'approbation du Ministre. Il prescrit alors les mesures d'exécution.

Lorsque le détachement doit passer d'une région dans une autre, *la demande* est établie en simple expédition. Le mouvement est ordonné par le Ministre, qui en informe :

Le commandant du corps d'armée expéditeur par l'envoi d'un *ordre de mouvement* (modèle 2) ;

Le commandant du corps d'armée destinataire par l'envoi d'un *avis de mouvement* (même modèle).

Ces pièces sont transmises en double expédition. Dès réception, les commandants de corps d'armée prennent les mesures d'exécution, chacun en ce qui le concerne. Ils renvoient ensuite, au Ministre, en temps utile, l'une des deux expéditions des pièces reçues, comme compte rendu d'exécution (art. 21).

Les mouvements directement ordonnés par le Ministre, sans demande préalable, sont notifiés de la même manière aux corps d'armée de départ et d'arrivée.

Tracé des itinéraires.

Art. 15. Lorsqu'un transport doit être effectué par un train ordinaire ou par un train facultatif militaire, l'autorité militaire qui prescrit la mise en route du détachement prend auprès des agents locaux des compagnies de chemins de fer les renseignements nécessaires pour fixer les conditions dans lesquelles le trajet sera effectué (heures de départ, arrêts en cours de route pour les besoins de la troupe, repas, abreuvage des animaux, coucher dans les gîtes intermédiaires s'il y a lieu, etc.).

Elle s'assure :

1° Que les gares de départ et d'arrivée sont munies des installations nécessaires pour l'embarquement et le débarquement du

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN ® DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

de la compagnie du point de départ, qui est accrédité auprès de lui.

Cet agent, après avoir consulté, si cela est nécessaire, le chef d'exploitation de sa compagnie et s'être entendu avec les agents compétents des autres compagnies intéressées, établit et remet l'*itinéraire* modèle 4.

Le commandant du corps d'armée envoie au chef de corps ou de détachement intéressé l'itinéraire et l'ordre de mouvement. Il adresse une copie de l'itinéraire au directeur du service de l'intendance et donne les avis de passage, ainsi qu'il est dit à l'article 16.

Ordres à donner pour le transport des troupes par les trains ordinaires de l'exploitation. — Avis de transport.

Art. 18. Si le transport à exécuter ne comporte pas la demande d'un train facultatif ou spécial et peut être effectué par les trains ordinaires de l'exploitation, le soin de prévenir la gare de départ incombe au chef de corps ou de service auquel appartient le détachement ou qui le met en route.

A cet effet, aussitôt que ce chef de corps a reçu l'ordre de mouvement, il arrête l'itinéraire comme il est prescrit à l'article 15 et envoie à la gare de départ, dans les délais prescrits à l'article 29 ci-après, un *avis de transport*, modèle 5, en double expédition. L'une des deux expéditions lui est retournée immédiatement par la gare avec son acceptation et l'indication des circonstances principales du trajet (arrêts de dix minutes et au-dessus, changements de train, etc.).

Dès que le chef de corps a reçu l'avis de transport accepté et complété par le chef de gare, il en informe d'urgence le commandant du corps d'armée, afin qu'il puisse être donné avis par celui-ci des heures de départ, de passage ou d'arrivée, aux autorités militaires intéressées.

Avis supplémentaires à donner dans le cas de transports de nombreux détachements par les trains ordinaires.

Art. 19. Lorsque de nombreux détachements doivent être simultanément mis en route sur les divers points d'une région de corps d'armée, notamment lors des appels de classes, les dispositions suivantes sont prises en vue d'éviter les encombrements dans les trains. Le commandant de corps d'armée, indépendamment des avis prévus aux articles 16 à 18 qu'il adresse aux autorités militaires, transmet à l'avance et aussitôt que possible, à chaque compagnie de chemins de fer, un état général des détachements mis en route par les autorités militaires de la région qui doivent parcourir son réseau. Ces états donnent pour chaque détachement l'indication de l'effectif, ainsi que l'heure d'arrivée et de départ dans chaque gare principale ou de bifurcation. Ceux

qui concernent les compagnies qui desservent la région sont remis à l'agent supérieur accrédité auprès du commandant de corps d'armée. Ceux qui concernent les autres compagnies sont adressés directement par le commandant de corps d'armée à chaque chef d'exploitation. Les uns et les autres doivent parvenir aux destinataires quatre jours au moins avant la date d'exécution des mouvements.

Bons de chemin de fer.

Art. 20. Le fonctionnaire de l'intendance chargé du service de marche au point de départ est avisé de chaque mouvement par le directeur du service de l'intendance ou, s'il n'y a pas lieu à l'emploi d'un train facultatif militaire ou spécial militaire, par le chef de corps ou de détachement. Il établit les *bons de chemins de fer*, modèle 6. Toutes les fois que le parcours doit avoir lieu sans interruption et uniquement sur les lignes d'une seule compagnie ou de plusieurs des sept grands réseaux (Nord, Est, Paris-Lyon-Méditerranée, Midi, Orléans, Ouest, Etat), y compris les deux ceintures de Paris, il est établi un bon unique. Dans le cas contraire, il est établi un bon distinct pour chacun des transports particuliers (1).

Les bons de chemin de fer indiquent : la direction du transport, par la mention des bifurcations principales ; le nombre des officiers et des hommes, celui des chevaux et des voitures à 2 ou 4 roues ; le poids du matériel et des bagages, s'il y a lieu ; en outre, pour le personnel transporté, la classe attribuée en raison du grade, ainsi que le nombre des places de 3e classe laissées libres dans les compartiments occupés pour le rangement des sacs. Il comprend enfin un reçu de billet collectif qui doit être signé par le chef de détachement.

---

(1) Exemples de la division des bons de chemin de fer :

1er cas. — Détachement allant de Lille à Marseille par Paris (grande ceinture) sans arrêt : un seul bon.

2e cas. — Même détachement s'arrêtant à Dijon pour y coucher :
Un bon de Lille à Dijon ;
Un bon de Dijon à Marseille.

3e cas. — Détachement allant d'Alençon à Chartres, sans arrêt :
Un bon d'Alençon à Condé-sur-Huisne (chemin de fer de l'Orne) ;
Un bon de Condé à Chartres (Ouest).

4e cas. — Détachement allant d'Orléans à Rouen, sans arrêt :
Un bon d'Orléans à Dreux (Etat et Ouest) ;
Un bon de Dreux à Elbeuf, par Pacy (lignes de l'Eure) ;
Un bon d'Elbeuf à Rouen (Ouest).

5e cas. — Détachement de 20 hommes, *sans matériel ni chevaux*, allant d'Aurillac à Lille :
Un bon d'Aurillac à Paris (Orléans, Paris-Lyon-Méditerranée), spécifiant le transport gratuit en omnibus pour la traversée de Paris (art. 33) ;
Un bon de Paris à Lille (Nord).

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN ®
DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

Les officiers supérieurs voyagent en 1re classe, les officiers subalternes en 2e, la troupe en 3e classe (1). Toutefois, lorsqu'un détachement de troupe voyage par les trains ordinaires de l'exploitation, et que les officiers subalternes ne sont pas en nombre suffisant pour occuper un compartiment complet de 2e classe, il leur est attribué, sur le bon, des places de 1re classe. Il en est de même pour ceux qui seraient en excédent d'un ou plusieurs compartiments complets de 2e classe.

Le fonctionnaire chargé du service de marche délivre les *bons de chemin de fer* au chef de troupe avec la *feuille de route du détachement*.

Ces bons sont ensuite remis au chef de gare par le chef de détachement, comme il est indiqué à l'article 57.

Si l'absence, au point de départ, d'un fonctionnaire de l'intendance ou d'un suppléant chargé du service de marche, ou si l'urgence de l'embarquement ne permettent par l'établissement des bons de chemin de fer, chacun de ces bons est remplacé par une copie de l'ordre de mouvement certifiée par le chef de détachement et portant en toutes lettres les indications d'effectif et de tonnage ci-dessus mentionnées, ainsi que le reçu du billet collectif détaillant l'itinéraire à suivre. Ces pièces tiennent lieu des bons de chemin de fer réguliers; il en est fait le même usage. Elles sont valables en liquidation.

CHAPITRE IV.

CONTRÔLE DE L'EXÉCUTION DES TRANSPORTS.

Comptes rendus d'exécution.

Art. 21. Tout mouvement effectué entre deux régions donne lieu à un compte rendu d'exécution adressé au Ministre. Chacun des deux corps d'armée intéressés (expéditeur et destinataire) adresse à cet effet au Ministre (*État-major général; 4e Bureau*), sans lettre d'envoi, une des deux expéditions de l'ordre de mouvement ou de l'avis de mouvement qu'il a reçu, après avoir rempli la colonne 8 (compte rendu) et, s'il y a lieu, la colonne 9 (observations).

Dès son arrivée à destination, le commandant de tout détachement transporté en chemin de fer remet les billets collectifs qu'il a reçus à son chef de corps, qui les transmet au Ministre par la voie hiérarchique Ces billets sont joints au rapport mensuel du corps d'armée.

(1) Il est attribué, sur le bon de chemin de fer, des places de première classe aux officiers du service d'état-major ou d'ordonnance, quel que soit leur grade, lorsqu'ils voyagent avec les officiers généraux auxquels ils sont attachés.

Si le transport a donné lieu à des observations, de quelque nature qu'elles soient, le commandant du détachement établit un *bulletin de renseignements*, modèle 7, qui est visé par le chef de corps et annexé aux billets collectifs.

Bulletins d'avis.

Art. 22. Les observations qu'il y a lieu pour le Ministre de formuler à la suite de l'examen des bulletins de renseignements sont notifiées aux intéressés par des *bulletins d'avis*, modèle 8. Ces pièces sont renvoyées au Ministre avec la réponse faite aux observations qu'elles contiennent.

TITRE II.

TRANSPORT DES MILITAIRES ISOLÉS, DES DÉTACHEMENTS ET DU MATÉRIEL PAR LES TRAINS ORDINAIRES DE L'EXPLOITATION.

CHAPITRE Ier.

TRANSPORT DES MILITAIRES ISOLÉS.

Dispositions générales.

Art. 23. Les militaires isolés voyagent dans les trains ordinaires de l'exploitation, dans les mêmes conditions que le public. Ils se conforment, pour l'obtention des billets, aux tarifs militaires :

1° Aux règles formulées dans l'arrêté du 15 juin 1866 et dans les arrêtés complémentaires pris par le Ministre des travaux publics (1);

2° Aux règlements sur le service de marche.

Les sous-officiers et soldats en uniforme ne peuvent voyager en 1re classe que dans les trains comprenant uniquement des voitures de cette classe. Ils doivent, dans ce cas, être pourvus d'une autorisation spéciale donnée par le chef de corps ou de détachement, sous sa responsabilité, et inscrite par lui sur la feuille de route ou le titre qui la supplée. Cette autorisation n'est accordée que pour des raisons de service ou dans des situations exceptionnelles résultant de circonstances imprévues (maladies graves, décès de parents, etc.).

(1) Voir note 1.

Les officiers supérieurs voyagent en 1re classe, les officiers subalternes en 2e, la troupe en 3e classe (1). Toutefois, lorsqu'un détachement de troupe voyage par les trains ordinaires de l'exploitation, et que les officiers subalternes ne sont pas en nombre suffisant pour occuper un compartiment complet de 2e classe, il leur est attribué, sur le bon, des places de 1re classe. Il en est de même pour ceux qui seraient en excédent d'un ou plusieurs compartiments complets de 2e classe.

Le fonctionnaire chargé du service de marche délivre les *bons de chemin de fer* au chef de troupe avec la *feuille de route du détachement*.

Ces bons sont ensuite remis au chef de gare par le chef de détachement, comme il est indiqué à l'article 57.

Si l'absence, au point de départ, d'un fonctionnaire de l'intendance ou d'un suppléant chargé du service de marche, ou si l'urgence de l'embarquement ne permettent par l'établissement des bons de chemin de fer, chacun de ces bons est remplacé par une copie de l'ordre de mouvement certifiée par le chef de détachement et portant en toutes lettres les indications d'effectif et de tonnage ci-dessus mentionnées, ainsi que le reçu du billet collectif détaillant l'itinéraire à suivre. Ces pièces tiennent lieu des bons de chemin de fer réguliers; il en est fait le même usage. Elles sont valables en liquidation.

CHAPITRE IV.

CONTRÔLE DE L'EXÉCUTION DES TRANSPORTS.

Comptes rendus d'exécution.

Art. 21. Tout mouvement effectué entre deux régions donne lieu à un compte rendu d'exécution adressé au Ministre. Chacun des deux corps d'armée intéressés (expéditeur et destinataire) adresse à cet effet au Ministre (*État-major général; 4e Bureau*), sans lettre d'envoi, une des deux expéditions de l'ordre de mouvement ou de l'avis de mouvement qu'il a reçu, après avoir rempli la colonne 8 (compte rendu) et, s'il y a lieu, la colonne 9 (observations).

Dès son arrivée à destination, le commandant de tout détachement transporté en chemin de fer remet les billets collectifs qu'il a reçus à son chef de corps, qui les transmet au Ministre par la voie hiérarchique Ces billets sont joints au rapport mensuel du corps d'armée.

(1) Il est attribué, sur le bon de chemin de fer, des places de première classe aux officiers du service d'état-major ou d'ordonnance, quel que soit leur grade, lorsqu'ils voyagent avec les officiers généraux auxquels ils sont attachés.

Si le transport a donné lieu à des observations, de quelque nature qu'elles soient, le commandant du détachement établit un *bulletin de renseignements*, modèle 7, qui est visé par le chef de corps et annexé aux billets collectifs.

Bulletins d'avis.

Art. 22. Les observations qu'il y a lieu pour le Ministre de formuler à la suite de l'examen des bulletins de renseignements sont notifiées aux intéressés par des *bulletins d'avis*, modèle 8. Ces pièces sont renvoyées au Ministre avec la réponse faite aux observations qu'elles contiennent.

TITRE II.

TRANSPORT DES MILITAIRES ISOLÉS, DES DÉTACHEMENTS ET DU MATÉRIEL PAR LES TRAINS ORDINAIRES DE L'EXPLOITATION.

CHAPITRE Ier.

TRANSPORT DES MILITAIRES ISOLÉS.

Dispositions générales.

Art. 23. Les militaires isolés voyagent dans les trains ordinaires de l'exploitation, dans les mêmes conditions que le public. Ils se conforment, pour l'obtention des billets, aux tarifs militaires :

1° Aux règles formulées dans l'arrêté du 15 juin 1866 et dans les arrêtés complémentaires pris par le Ministre des travaux publics (1);

2° Aux règlements sur le service de marche.

Les sous-officiers et soldats en uniforme ne peuvent voyager en 1re classe que dans les trains comprenant uniquement des voitures de cette classe. Ils doivent, dans ce cas, être pourvus d'une autorisation spéciale donnée par le chef de corps ou de détachement, sous sa responsabilité, et inscrite par lui sur la feuille de route ou le titre qui la supplée. Cette autorisation n'est accordée que pour des raisons de service ou dans des situations exceptionnelles résultant de circonstances imprévues (maladies graves, décès de parents, etc.).

(1) Voir note 1.

En cas d'insuffisance de matériel ordinaire, les compagnies de chemins de fer sont autorisées à employer, dans une certaine mesure, les wagons à marchandises aménagés pour le transport des hommes de troupe appelés sous les drapeaux ou renvoyés dans leurs foyers. Ces hommes ne peuvent se refuser à prendre place dans lesdits wagons. Les commandants de recrutement ou les chefs de corps qui ont mis en route les hommes embarqués dans les wagons aménagés rendent compte au Ministre (*État-major général, 4e Bureau*) de l'emploi de ce matériel.

Notifications à faire par l'autorité militaire aux compagnies de chemins de fer.

Art. 24. Afin d'éviter les inconvénients qui peuvent résulter de l'insuffisance des trains et de l'encombrement des gares au moment de l'appel des jeunes soldats, de l'appel ou du renvoi des réserves et de l'armée territoriale, de la libération des classes, du départ et du retour simultanés d'un nombre de permissionnaires supérieur à *cinquante*, l'autorité militaire fait parvenir aux compagnies de chemins de fer les notifications suivantes :

Les administrations centrales des chemins de fer reçoivent, en même temps que les commandants de corps d'armée, un exemplaire des circulaires ministérielles relatives aux dates des opérations de la mise en route et de la libération des classes, ainsi que des mouvements des réserves.

Lors des appels, le commandant de recrutement de chaque subdivision de région, lorsqu'il doit mettre en route des isolés, fait connaître au chef de la gare de départ, dès la réception des ordres du Ministre, et vingt-quatre heures au moins à l'avance, le nombre approximatif des militaires qu'il doit faire partir chaque jour, dans chaque direction.

Pour la libération des classes, le renvoi des réserves et de l'armée territoriale, chaque corps adresse au chef de la gare de départ, dans les mêmes délais, un avis indiquant le nombre des hommes qui doivent se présenter chaque jour à la gare et leurs principales destinations.

Pour le départ simultané d'un nombre de permissionnaires supérieur à 50, chaque corps adresse au chef de la gare de départ, vingt-quatre heures à l'avance, un avis indiquant :

1° Le nombre des hommes partant en permission et leurs principales destinations ;

2° La date d'expiration des permissions lorsque celles-ci ont une durée de plus de vingt-quatre heures.

Dispositions préalables à prendre par les chefs de corps.

Art. 25. Toutes les fois que le nombre des isolés est supérieur à 50, les chefs de corps s'entendent avec les chefs de gare pour faire

prendre à l'avance les billets militaires, et, s'il y a lieu, faire conduire les bagages à la gare. La demande de billets peut être faite par l'avis spécifié à l'article précédent. Le payement en est fait par le corps à la gare le jour même du départ. Les billets qui, pour une cause quelconque, n'ont pu être utilisés sont reversés à la gare en même temps.

Attributions des commissaires de surveillance administrative.

Art. 26. Indépendamment des attributions relatives au maintien du bon ordre, les commissaires de surveillance administrative, en vertu des pouvoirs qui leur sont conférés par les règlements sur le service de marche, ont autorité sur les militaires isolés qui auraient perdu la direction indiquée sur leur feuille de route, ou qui ne seraient porteurs d'aucune pièce.

Ils ont, suivant les cas, à prendre à l'égard de ces militaires les mesures ci-après :

Si des militaires isolés se trouvent en dehors de la direction indiquée sur leur feuille de route, par suite d'une erreur commise par eux de bonne foi, que le commissaire de surveillance administrative ou, à son défaut, le chef de gare apprécie, la compagnie les remet gratuitement à l'embranchement où l'erreur a été commise, et le commissaire constate l'incident par une annotation sur la feuille de route, afin d'expliquer le retard qui pourrait résulter du changement de direction.

Si cette situation provient du fait intentionnel de l'homme, ou si le militaire déclare ne pas avoir l'argent nécessaire pour vivre et voyager jusqu'à destination, le commissaire le remet, après examen, entre les mains de la gendarmerie ou de l'autorité militaire locale.

Dans le cas où le militaire déclare au commissaire de surveillance avoir perdu sa feuille de route, celui-ci le remet, comme il a été dit plus haut, entre les mains de l'autorité militaire, à moins que, d'après les résultats de l'examen auquel il s'est livré, il ne juge préférable de lui délivrer un sauf-conduit, valable jusqu'à la résidence du sous-intendant militaire le plus voisin, dans la direction que le militaire déclare avoir à suivre.

Surveillance des isolés.

Art. 27. Les gares et leurs abords sont, dans les grands centres de population, et dans le voisinage des camps ou des lieux de rassemblement des troupes, l'objet d'un service spécial de surveillance militaire. Ces mesures d'ordre se rattachent au service de place ou au commandement des camps ou territoires. Elles reçoivent tout le développement nécessaire pendant les grands mouvements d'isolés.

Pendant ces mêmes mouvements, des postes peuvent être in-

stallés dans les gares des villes de garnison ainsi que dans les bifurcations importantes situées en dehors de ces villes. Le général commandant la région, sur la demande du représentant de la compagnie de chemins de fer intéressée, détermine à l'avance les gares où doivent être placés les postes, et, s'il y a lieu, les garnisons par lesquelles ils doivent être fournis. Lorsqu'il y a lieu de les établir, chaque chef de gare en fait directement la demande au commandant d'armes de la garnison qui doit les fournir.

Les postes sont installés dans des locaux fournis, aménagés et entretenus par les compagnies de chemins de fer. Ceux qui doivent être établis en dehors des villes de garnison sont transportés aux frais de la compagnie intéressée, soit que les mêmes hommes doivent rester détachés pendant toute la période où le poste est nécessaire, soit qu'ils doivent être relevés chaque jour, suivant les ordres donnés par l'autorité militaire.

Jusqu'au départ du train, les isolés, quelle que soit leur position (permissionnaires, hommes libérés, etc.), sont sous la surveillance du corps qu'ils quittent. Ce corps et l'autorité militaire locale ont le devoir d'assurer le maintien de l'ordre dans la gare. Toutes les fois que leur nombre l'exige, les isolés sont groupés sous les ordres d'un ou de plusieurs sous-officiers qui les conduisent à la gare et assurent leur embarquement. Des officiers peuvent être commandés pour surveiller ce service.

En cours de route et pendant les arrêts, les isolés doivent, indépendamment des prescriptions générales de police, observer les dispositions réglementaires formulées pour le maintien de l'ordre (1), notamment l'interdiction de pousser des cris ou de chanter. Elles leur sont rappelées avant le départ par les gradés qui les conduisent à la gare.

Les gradés qui, se trouvant dans les compartiments ou wagons où se produisent des désordres, n'auront pas usé de leur autorité pour les prévenir ou les réprimer ; ceux qui, pendant un arrêt, ne prêteront pas leur concours aux agents du chemin de fer ou aux commissaires de surveillance administrative, seront punis disciplinairement par l'autorité militaire.

Les commissaires de surveillance administrative, la gendarmerie, les sous-officiers de planton et les postes militaires placés dans les gares concourent à assurer en toutes circonstances le maintien absolu de l'ordre, de la discipline et de la bonne tenue.

---

(1) 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 dans une autre ;
4° De pousser des cris et de chanter ;
5° De fumer dans les wagons des hommes au cas où, par les grands froids, il y aurait de la paille sur le plancher. (Appendice I, règle 19 ; II, règle 20 ; III, règle 21.)

Les postes établis dans les gares sont assujettis à toutes les obligations du service des places.

Leur chef assure par le placement de factionnaires et par sa surveillance personnelle le maintien du bon ordre parmi les isolés, dans les salles de la gare et sur les quais.

Il a qualité pour suspendre le voyage de tout isolé qui troublerait l'ordre ou ne se conformerait pas à ses injonctions, ou contre lequel des plaintes graves seraient formulées par les agents de chemin de fer, le commissaire de surveillance administrative ou la gendarmerie. Il fait conduire les hommes ainsi arrêtés au commandant d'armes dont il relève pour qu'une punition disciplinaire leur soit immédiatement infligée. Les militaires désignés à l'article 26 ci-dessus comme devant être remis à l'autorité militaire sont envoyés par lui au sous-intendant militaire, s'il en existe un dans la localité, ou, dans le cas contraire, remis entre les mains de la gendarmerie.

Le chef de poste reçoit sa consigne du commandant d'armes de la garnison à laquelle il appartient. Cette consigne, établie d'après les instructions du commandant de la région, doit être très précise en ce qui concerne le maintien de l'ordre et de la tenue et les dispositions à prendre à l'égard des hommes donnant lieu à des plaintes. Elle contient, en outre, une instruction sommaire rappelant les dispositions principales des règlements sur le service de marche relatives aux isolés, afin que le chef de poste n'ait jamais aucune hésitation sur la conduite à tenir vis-à-vis des hommes de troupe qui sont en dehors de leur direction.

CHAPITRE II.

TRANSPORT DES DÉTACHEMENTS PAR LES TRAINS ORDINAIRES DE L'EXPLOITATION.

Dispositions communes à tous les détachements.

Art. 28. Tout détachement est pourvu d'une feuille de route collective, au dos de laquelle le chef de corps consigne, à titre de renseignement, l'itinéraire détaillé indiqué par l'avis de transport (art. 18). Son chef est, en outre, porteur de bons de chemin de fer.

Délais à observer.

Art. 29. Hors le cas d'urgence, l'expédition d'un détachement doit être demandée à la gare de départ par l'envoi d'un *avis de transport*, modèle 5.

Cet envoi est fait :

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN ® DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

Vingt-quatre heures au moins avant le départ lorsqu'il concerne un détachement devant traverser Paris ;

Ou devant emprunter un train express ou poste, un train léger, sur les lignes qui ne sont desservies que par des trains de cette catégorie;

Ou comptant un effectif de plus de 50 hommes;

Ou enfin comprenant des chevaux ou des voitures;

Six heures au moins avant le départ dans les autres cas.

Le détachement ne se rend à la gare qu'après que cet avis, accepté par le chef de gare, est revenu à l'autorité militaire qui l'a établi.

Emploi des diverses espèces de véhicules.

Art. 30. Les détachements voyagent par les trains ordinaires de l'exploitation dans les conditions générales indiquées à l'article 23 pour les isolés.

Règles générales d'exécution des transports de détachements par les trains ordinaires de l'exploitation.

Art. 31. Tout mouvement de troupe fait à l'intérieur des gares doit être exécuté en ordre militaire.

Les chefs de détachement sont responsables de l'observation de cette prescription.

La troupe pénètre en bon ordre dans les cours et bâtiments des gares, et se forme régulièrement sur le quai d'embarquement, vis-à-vis des wagons où elle doit prendre place.

Lorsque, en cours de route, la troupe doit descendre de voiture pour cause de transbordement ou de halte prolongée, elle se reforme sur le quai devant les wagons qu'elle occupait, et ne se met en mouvement que sur l'ordre de son chef, qui la dirige suivant les instructions qu'il a reçues ou les renseignements qu'il a pris.

Les chefs des détachements qui voyagent par les trains ordinaires de l'exploitation observent d'ailleurs rigoureusement les prescriptions qui leur sont tracées par les appendices I à III toutes les fois que celles-ci ne sont pas inapplicables.

Avis télégraphiques à donner par les gares de départ aux gares de bifurcation ou de formation des trains de voyageurs, et par ces dernières.

Art. 32. Afin d'éviter les retards qui peuvent se produire aux gares de bifurcation ou de formation des trains de voyageurs, par suite de l'insuffisance des véhicules dans les trains de correspondance normale, l'expédition des détachements d'un effectif supérieur à *vingt* hommes, transportés par les trains ordinaires de l'exploitation, est toujours télégraphiée par la gare de départ à

la première gare de bifurcation ou de formation, par celle-ci à la suivante, et ainsi de suite successivement (1).

Pour les détachements d'un effectif supérieur à 50 hommes, cet avis est transmis par la gare de départ dès qu'elle a accepté l'avis de transport, modèle 5.

Traversée de Paris par les détachements.

Art. 33. La traversée de Paris par les détachements est soumise aux prescriptions suivantes :

1° Pour les détachements de vingt hommes et au-dessous, *sans matériel ni chevaux*, n'ayant que des bagages peu importants, la gare d'arrivée met à leur disposition le nombre d'omnibus nécessaire et on les transporte ainsi, avec leurs bagages, jusqu'à la nouvelle gare de départ;

2° Pour les détachements de plus de vingt hommes et pour tous les détachements *avec matériel et chevaux*, on met à leur disposition, à la gare d'arrivée à Paris, un train spécial dans lequel ils se transbordent. Ce train est conduit par la Petite-Ceinture jusqu'à la nouvelle gare de départ, où le détachement doit se transborder une seconde fois pour entrer dans les trains ordinaires de l'exploitation (2).

Ces prescriptions s'appliquent aux gares de Paris-Saint-Lazare, Paris-Nord, Paris-Est, Paris-Lyon, Paris-Orléans; mais elles ne s'appliquent ni à celle de Montparnasse-Vaugirard (Ouest) desservant la ligne de Bretagne et le réseau de l'Etat, ni à celle de Paris-Bastille desservant la ligne de Vincennes, ni à la gare d'Enfer desservant la ligne de Limours (3).

Les détachements de plus de vingt hommes et tous ceux qui ont des chevaux et du matériel, quel que soit leur effectif, destinés à la ligne de Bretagne et au réseau de l'Etat ou en provenant, passent par les Batignolles, en empruntant le raccordement de Viroflay. Les détachements de même nature en provenance ou à destination de Vincennes s'embarquent ou débarquent à Charonne-Marchandises, gare du chemin de fer de Petite-Ceinture suffisamment aménagée. Dans les deux cas, le trajet de la gare de Charonne à Vincennes se fait à pied (4).

---

(1) Il en est de même lorsqu'un train express ou poste transporte pour une même destination plusieurs détachements d'un effectif inférieur à 21 hommes, mais dont la réunion donne un nombre d'hommes supérieur à ce chiffre.

(2) Dans ces deux transbordements, les hommes seuls changent de wagons; les chevaux et le matériel ne sont point débarqués et les véhicules qui les transportent sont ajoutés : d'abord au train spécial formé sur la ligne de Petite-Ceinture, et ensuite au train ordinaire qu'ils doivent emprunter à la nouvelle gare de départ pour continuer leur route.

(3) Les gares de Montparnasse-Vaugirard (Ouest et Etat) et d'Enfer (ligne de Limours) ne sont pas reliées avec le chemin de fer de Petite-Ceinture ; celle de Paris-Bastille n'est pas aménagée pour les transbordements prescrits plus haut.

(4) Les détachements de moins de vingt hommes, sans chevaux ni matériel, traver-

UNIVERSIDAD DE NOMAGRICULTURA DE NUEVO LEON
DIRECCION GENERAL DE BIBLIOTECAS

3° Le transit à travers Paris de tous les détachements *indistinctement* doit être annoncé télégraphiquement, avec l'indication de l'effectif (hommes, chevaux et matériel), par les soins de la gare de départ, *au moins vingt-quatre heures à l'avance*, au chef de la gare d'arrivée à Paris. Ce dernier prend sans retard les mesures nécessaires, suivant le cas, pour commander les omnibus ou pour aviser la direction du chemin de fer de Ceinture qui aura à préparer un train spécial.

Dans le cas où le détachement doit traverser plusieurs réseaux avant d'arriver à Paris, c'est la dernière gare de jonction qui donne l'avis ci-dessus à la gare d'arrivée.

4° L'autorité militaire, en déterminant les numéros des trains de grandes lignes à emprunter, doit tenir compte des retards possibles, et laisser un intervalle de *quatre heures au moins* entre l'heure de l'arrivée à Paris par une ligne et celle du départ de Paris par une autre ligne (1).

Le transport, soit par la voie ferrée du chemin de fer de Petite-Ceinture, soit en omnibus, est gratuit. Cette mention figure explicitement sur le bon de chemin de fer.

En cas de mobilisation, les dispositions du présent article ne sont pas applicables aux détachements voyageant sans chevaux ni voitures. Ces détachements devront se rendre à pied de la gare d'arrivée à celle de réexpédition.

---

sant Paris, à destination ou en provenance de la ligne de Bretagne ou du réseau de l'Etat, débarquent ou s'embarquent à la gare de Montparnasse (Ouest); ceux à destination ou en provenance de la ligne de Limours débarquent ou s'embarquent à la gare d'Enfer; ils n'ont droit, ni les uns ni les autres, au transport gratuit en omnibus à travers Paris.

La gare de Paris-Bastille n'ayant pas d'omnibus à sa disposition, les détachements en provenance de la ligne de Vincennes doivent traverser Paris à pied. Les détachements à destination de la ligne de Vincennes sont transportés gratuitement en omnibus, quand leur point d'arrivée est l'une des gares de Paris, Saint-Lazare, Paris-Nord, Paris-Est, Paris-Lyon, Paris-Orléans.

Les détachements de plus de vingt hommes et tous ceux avec matériel et chevaux, en provenance ou à destination de la ligne de Limours, ne peuvent être transportés sur la Petite-Ceinture, et leur mouvement doit se faire par la Grande-Ceinture, en utilisant la gare de Palaiseau comme gare de jonction. Ces mêmes détachements, en provenance ou à destination de la ligne de Vincennes, s'embarquent ou débarquent directement sur la Petite-Ceinture, à la gare de Charonne-Marchandises, sans entrer en gare de Paris-Bastille.

(1) La gare des Batignolles (Ouest) n'est reliée avec les gares de Versailles (Chantiers ou Matelots), têtes des lignes de Bretagne (Rennes, Brest, Granville, etc.), que par le raccordement de Viroflay, qui n'est pas ouvert au service des voyageurs et sur lequel passent seuls les trains de marchandises. En conséquence, les détachements en provenance ou à destination des lignes de Bretagne ou du réseau de l'Etat qui devront traverser Paris, en empruntant les trains ordinaires de l'exploitation et la Petite-Ceinture, seront dirigés sur les gares de Versailles (Chantiers) et des Batignolles, de manière à pouvoir emprunter les trains de marchandises réguliers prévus par les tableaux de service entre les Batignolles et Versailles (Chantiers).

Afin de faciliter l'établissement des itinéraires, les indications nécessaires sont portées, à chaque changement de service, à la connaissance des autorités militaires intéressées.

Chaque fois que les correspondances le permettront, et quand il ne devra pas en résulter une augmentation sensible dans la durée du trajet et dans la dépense, les itinéraires des détachements devront toujours être tracés de manière à contourner Paris en utilisant le chemin de fer de Grande-Ceinture. On tiendra compte de cette circonstance que le trajet sur la Grande-Ceinture est taxé d'après les tarifs appliqués sur les grandes lignes.

Séjour des détachements hors des gares.

Art. 34. Dans les villes de garnison dont les gares servent de point de bifurcation à plusieurs lignes de chemins de fer, le commandant d'armes est informé par le commandant de la région (art. 16) et prévenu à l'avance, par le chef de gare, du passage des détachements d'un effectif supérieur à vingt hommes, qui auraient à attendre plus de trois heures un train de correspondance.

S'il existe une caserne à proximité de la gare, et si cette caserne peut les recevoir, ces détachements y sont conduits par les soins du commandant d'armes (1).

S'il n'existe pas de caserne à proximité suffisante, ou si celles qui existent ne peuvent recevoir les détachements, le commandant d'armes se concerte avec la municipalité pour prendre les mesures les plus propres à abriter la troupe de passage; celle-ci ne doit séjourner dans la gare que dans le cas de nécessité absolue.

Pour les détachements d'un effectif inférieur à vingt hommes, lorsque les circonstances locales ne permettent pas de leur assurer un abri en dehors de la gare dans une caserne ou un établissement municipal affecté d'une façon permanente à cet usage, les hommes sont maintenus dans les salles d'attente ou, à défaut, dans des locaux abrités, s'il est possible, où le chef de gare les fait conduire. A cet effet, les chefs de détachement se mettent en relation, dès leur arrivée, avec le chef de gare, qui leur fournit les renseignements nécessaires.

CHAPITRE III.

TRANSPORT PAR LES TRAINS ORDINAIRES DE L'EXPLOITATION DU MATÉRIEL NON ACCOMPAGNÉ.

Ordre de transport du matériel.

Art. 35. Toute expédition de matériel non accompagné donne

---

(1) Cette caserne doit être assez rapprochée de la gare pour que, défalcation faite du temps nécessaire aux opérations de débarquement et d'embarquement et de la durée des trajets à faire à pied, les hommes puissent y avoir un repos absolu de deux heures au moins.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN ® DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

lieu à une déclaration, à une note de remise ou à un ordre de transport remis à la compagnie de chemin de fer en même temps que l'expédition elle-même, et précisant la nature et la quantité du matériel, le nombre, le poids en toutes lettres, les marques, l'espèce et le contenu sommaire des colis, ainsi que la vitesse à employer.

Les objets sont transportés, quant à leur conditionnement et d'après leur nature, suivant les usages commerciaux.

Remise du matériel à transporter.

Art. 36. La remise du matériel et des objets à transporter est faite par l'expéditeur au préposé de la compagnie dans le lieu d'expédition.

Il est procédé contradictoirement à la constatation du poids et à la reconnaissance du matériel et des colis. Après ces constatations, il est établi une lettre de voiture administrative signée par l'expéditeur et par le préposé de la compagnie.

Ce dernier prend en charge le matériel et les colis qui lui sont confiés et en donne récépissé. La lettre de voiture indique la nature et le poids des objets à transporter, et, s'il s'agit de caisses ou de colis emballés, le nombre, le poids, l'espèce et le contenu sommaire des colis.

Lettre de voiture.

Art. 37. La lettre de voiture mentionne le poids total de l'expédition, exprimé en toutes lettres; elle spécifie la date et le numéro de l'ordre de transport.

Elle mentionne le service qui expédie, et indique le nom ou la fonction et l'adresse du destinataire.

Elle relate les marques et numéros des objets, caisses ou colis à transporter.

Elle indique si le matériel à transporter doit passer en douane au départ ou à l'arrivée, afin que le temps de séjour en douane soit ajouté au délai de transport.

La lettre de voiture administrative est exempte du timbre suivant décisions du Ministre des finances des 18 fructidor an VIII, 3 septembre 1850 et 3 février 1855.

Reconnaissance du matériel à l'arrivée.

Art. 38. A l'arrivée du matériel à destination, la reconnaissance en est faite sans désemparer par le destinataire, qui en constate l'arrivée le jour même et à sa date, au dos de la lettre de voiture. Il en donne récépissé.

Si la lettre de voiture fait défaut, le destinataire n'en prend

pas moins charge des colis, et il en fait mention sur un récépissé provisoire.

Dans le cas où les transports sont adressés *en gare*, le camionnage ou la réexpédition à l'arrivée devant être faits par les soins de l'administration de la guerre, le chef de gare avise le destinataire de l'arrivée du matériel attendu. La date de cet avis est l'objet d'une mention spéciale au dos de la lettre de voiture.

Camionnage à l'arrivée.

Art. 39. Toutes les fois que le camionnage à l'arrivée ne doit pas être fait par les compagnies de chemins de fer, l'expéditeur, avant de mettre un transport en route, s'assure que les mesures nécessaires sont prises pour effectuer ce camionnage en temps utile. Il est indispensable, en effet, pour éviter l'encombrement des gares, que les quantités de matériel ou d'objets expédiés ne dépassent jamais les forces du camionnage à l'arrivée.

Dispositions complémentaires.

Art. 40. A moins de stipulations contraires du cahier des charges ou de conventions spéciales intervenues ou à intervenir, toutes les circonstances du transport non prévues par les dispositions précédentes, notamment la désignation des lieux d'enlèvement et de livraison, les difficultés que pourraient faire naître, au départ et à l'arrivée, la reconnaissance contradictoire des colis, les limites maxima de poids et de dimensions des masses indivisibles, les prix et délais de transport, le magasinage, le camionnage et les transports en deçà et au delà du chemin de fer, sont régies par les règles du droit commun et les usages commerciaux.

TITRE III.

TRANSPORT PAR TRAINS FACULTATIFS MILITAIRES OU SPÉCIAUX MILITAIRES DES TROUPES ET DU MATÉRIEL QUI LES ACCOMPAGNE.

CHAPITRE Ier.

DEMANDE DES TRAINS.

Demande des trains facultatifs militaires.

Art. 41. Les trains facultatifs militaires sont mis en marche par les compagnies de chemins de fer chaque fois que l'autorité militaire en fait la demande.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN ® DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

lieu à une déclaration, à une note de remise ou à un ordre de transport remis à la compagnie de chemin de fer en même temps que l'expédition elle-même, et précisant la nature et la quantité du matériel, le nombre, le poids en toutes lettres, les marques, l'espèce et le contenu sommaire des colis, ainsi que la vitesse à employer.

Les objets sont transportés, quant à leur conditionnement et d'après leur nature, suivant les usages commerciaux.

Remise du matériel à transporter.

Art. 36. La remise du matériel et des objets à transporter est faite par l'expéditeur au préposé de la compagnie dans le lieu d'expédition.

Il est procédé contradictoirement à la constatation du poids et à la reconnaissance du matériel et des colis. Après ces constatations, il est établi une lettre de voiture administrative signée par l'expéditeur et par le préposé de la compagnie.

Ce dernier prend en charge le matériel et les colis qui lui sont confiés et en donne récépissé. La lettre de voiture indique la nature et le poids des objets à transporter, et, s'il s'agit de caisses ou de colis emballés, le nombre, le poids, l'espèce et le contenu sommaire des colis.

Lettre de voiture.

Art. 37. La lettre de voiture mentionne le poids total de l'expédition, exprimé en toutes lettres; elle spécifie la date et le numéro de l'ordre de transport.

Elle mentionne le service qui expédie, et indique le nom ou la fonction et l'adresse du destinataire.

Elle relate les marques et numéros des objets, caisses ou colis à transporter.

Elle indique si le matériel à transporter doit passer en douane au départ ou à l'arrivée, afin que le temps de séjour en douane soit ajouté au délai de transport.

La lettre de voiture administrative est exempte du timbre suivant décisions du Ministre des finances des 18 fructidor an VIII, 3 septembre 1850 et 3 février 1855.

Reconnaissance du matériel à l'arrivée.

Art. 38. A l'arrivée du matériel à destination, la reconnaissance en est faite sans désemparer par le destinataire, qui en constate l'arrivée le jour même et à sa date, au dos de la lettre de voiture. Il en donne récépissé.

Si la lettre de voiture fait défaut, le destinataire n'en prend

pas moins charge des colis, et il en fait mention sur un récépissé provisoire.

Dans le cas où les transports sont adressés *en gare*, le camionnage ou la réexpédition à l'arrivée devant être faits par les soins de l'administration de la guerre, le chef de gare avise le destinataire de l'arrivée du matériel attendu. La date de cet avis est l'objet d'une mention spéciale au dos de la lettre de voiture.

Camionnage à l'arrivée.

Art. 39. Toutes les fois que le camionnage à l'arrivée ne doit pas être fait par les compagnies de chemins de fer, l'expéditeur, avant de mettre un transport en route, s'assure que les mesures nécessaires sont prises pour effectuer ce camionnage en temps utile. Il est indispensable, en effet, pour éviter l'encombrement des gares, que les quantités de matériel ou d'objets expédiés ne dépassent jamais les forces du camionnage à l'arrivée.

Dispositions complémentaires.

Art. 40. A moins de stipulations contraires du cahier des charges ou de conventions spéciales intervenues ou à intervenir, toutes les circonstances du transport non prévues par les dispositions précédentes, notamment la désignation des lieux d'enlèvement et de livraison, les difficultés que pourraient faire naître, au départ et à l'arrivée, la reconnaissance contradictoire des colis, les limites maxima de poids et de dimensions des masses indivisibles, les prix et délais de transport, le magasinage, le camionnage et les transports en deçà et au delà du chemin de fer, sont régies par les règles du droit commun et les usages commerciaux.

TITRE III.

TRANSPORT PAR TRAINS FACULTATIFS MILITAIRES OU SPÉCIAUX MILITAIRES DES TROUPES ET DU MATÉRIEL QUI LES ACCOMPAGNE.

CHAPITRE Ier.

DEMANDE DES TRAINS.

Demande des trains facultatifs militaires.

Art. 41. Les trains facultatifs militaires sont mis en marche par les compagnies de chemins de fer chaque fois que l'autorité militaire en fait la demande.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN ® DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

Cette demande doit parvenir aux compagnies dans les délais ci-après, comptés avant l'heure du départ réglementaire :

1° *Six heures* à l'avance, si le train prévu sur le réseau d'une seule compagnie ne doit emprunter dans son parcours que des lignes à double voie ;

2° *Vingt-quatre heures* à l'avance, si le train prévu sur le réseau d'une seule compagnie doit partir d'une station autre que celles indiquées comme point de départ des trains facultatifs militaires, et désignées sur le tableau indicatif (*note n°* 3), ou si ce train doit emprunter des sections à voie unique ;

3° *Vingt-quatre heures* à l'avance, si le train doit emprunter le réseau de deux ou plusieurs compagnies.

La demande de train est faite par l'autorité militaire à la compagnie sur le réseau de laquelle se trouve la gare de départ du train projeté, en s'adressant : 1° soit au chef de l'exploitation (pour les mouvements ordonnés directement par le Ministre) (art. 16); 2° soit à l'agent supérieur accrédité auprès du commandant de corps d'armée ; 3° soit au chef de gare de l'une des localités désignées sur le tableau indicatif (*note* n° 3).

Si le train doit emprunter plusieurs réseaux, la compagnie expéditrice donne, en temps utile, aux compagnies voisines, avis de la marche du train, afin que la remise puisse en être faite aux gares de jonction.

Demande des trains spéciaux militaires.

Art. 42. Les trains spéciaux militaires sont demandés aux compagnies de chemins de fer dans les conditions indiquées à l'article 16 ci-dessus.

CHAPITRE II.

EXÉCUTION DU TRANSPORT.

Règles d'exécution.

Art. 43. Les transports sont exécutés conformément aux règles ci-après, qui se subdivisent en :

Règles techniques ;
Règles militaires.

SECTION Ire.

RÈGLES TECHNIQUES.

Disposition générale.

Art. 44. Le matériel employé pour les transports militaires se compose des machines, voitures et wagons dont disposent les compagnies pour les transports commerciaux (1).

Mesures de sécurité.

Art. 45. Les mesures relatives à la sécurité des trains sont celles prescrites par les règlements approuvés par le Ministre des travaux publics pour l'exploitation, sauf les modifications stipulées dans le présent règlement, notamment en ce qui concerne la composition des trains, le nombre des fourgons et des freins, etc.

Matériel à employer pour le transport des hommes.

Art. 46. 1° *Emploi des voitures à voyageurs.*

Les voitures de 1re classe sont réservés aux officiers généraux et supérieurs ; les voitures de 2e classe aux officiers subalternes ; les sous-officiers et la troupe voyagent dans les voitures de 3e classe, à moins qu'il n'en soit disposé autrement par le bon de chemin de fer.

Les bons de chemin de fer mentionnent la classe des places qui doivent être attribuées aux fonctionnaires assimilés.

Pour les transports stratégiques, comme pour ceux exécutés d'urgence, l'observation de la règle qui précède n'est pas strictement obligatoire, et, à défaut de voitures de la classe à laquelle ils ont droit, les officiers de tout grade doivent s'embarquer *dans les voitures disponibles à l'heure fixée pour le départ du train.*

De même, si les voitures de 3e classe font défaut pour le transport de la troupe, celle-ci doit être embarquée dans les voitures de 2e classe. Il est rendu compte, comme il est prescrit à l'article 23, de ces exceptions à la règle générale.

Enfin, dans tous les trains facultatifs militaires ou spéciaux militaires, le commandant d'un corps ou d'un détachement peut autoriser les officiers subalternes et les sous-officiers à occuper respectivement les places de 1re et de 2e classe qui demeureraient vacantes.

Ces exceptions n'entraînent, soit au profit de l'Etat, soit au profit des compagnies, aucune modification dans le décompte du bon de chemin de fer. Ce bon doit toujours être arrêté comme si chacun avait occupé la place à laquelle le règlement lui donne droit.

2° *Nombre de places occupées dans chaque compartiment.*

Les hommes, armés ou non, voyageant sans leur équipement, occupent dans les voitures à voyageurs le nombre de places indiqué dans chaque compartiment pour les voyageurs ordinaires.

(1) Les conditions à remplir par le matériel roulant (wagons à marchandises et trucs) en vue des transports militaires sont indiquées dans la note n° 5.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN ®
DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

Les hommes équipés n'occupent dans chaque compartiment que huit places sur dix ; les places restantes sont destinées au rangement des effets ; elles sont payées aux compagnies conformément aux traités et conventions en vigueur.

3° *Emploi des wagons à marchandises pour les transports de troupes.*

Les sous-officiers et la troupe peuvent être embarqués dans des wagons à marchandises couverts, si le nombre des voitures à voyageurs est insuffisant. Des dispositions sont prises pour que tous les hommes embarqués puissent être assis (Voir planches I à VII). Les frais de construction, de remisage, d'entretien et de gardiennage des bancs nécessaires à cet aménagement sont à la charge de l'administration de la guerre.

Les compagnies de chemins de fer font inscrire sur chaque paroi longitudinale du wagon, dans un cartouche disposé à cet effet, le nombre d'hommes que ce wagon peut contenir. Ce chiffre s'applique à toutes les armes, que les hommes soient ou non équipés.

Si, par exception et en raison de circonstances imprévues, le total des places disponibles dans les wagons à voyageurs ou aménagés était inférieur à celui des hommes à transporter, l'excédent de ces derniers serait réparti entre les wagons en sus de leur contenance réglementaire, et au besoin dans les fourgons de service.

Matériel à employer pour le transport des chevaux.

Art. 47. 1° *Wagons-écuries* (1).

Les wagons-écuries à stalles, avec compartiments pour palefreniers ou gardiens, quand il y en a de disponibles, sont affectés par ordre de préférence au transport des chevaux des officiers généraux, des officiers supérieurs, des officiers subalternes et des chevaux difficiles; mais le nombre des véhicules de cette nature étant très restreint, leur fourniture n'est pas obligatoire pour les compagnies.

2° *Wagons à bestiaux et à marchandises.*

Les chevaux de l'armée sont habituellement transportés dans les wagons couverts que les compagnies emploient pour le transport des bestiaux et des marchandises ; ils sont placés parallèlement à la voie (Voir planche VIII), dans les wagons qui ont la longueur nécessaire, $5^m,40$ au minimum. Ces wagons ont été aménagés et sont reconnaissables au cartouche portant l'indication de leur contenance.

Exceptionnellement, c'est-à-dire lorsque les wagons disponibles ont moins de $5^m,40$ de longueur, les chevaux sont placés dans le sens perpendiculaire à la voie (Voir planches IX et X).

(1) Les wagons-écuries, s'ouvrant par bout, sont absolument exclus des trains militaires.

La contenance des wagons est alors calculée d'après les données moyennes qui sont indiquées aux appendices II et III (*Transports de cavalerie*, règle n° 29 ; *Transports d'artillerie*, règle n° 30).

Les wagons à employer pour le transport des chevaux doivent avoir au minimum $1^m,70$ d'ouverture en hauteur sous le linteau de la porte; cette dimension suffit pour les chevaux dessellés de toutes armes. Les wagons de $1^m,80$ peuvent recevoir les chevaux de cavalerie légère sellés avec le paquetage complet. Les wagons de $1^m,90$ admettent les chevaux de cavalerie de réserve sellés.

En cas d'urgence, si les wagons couverts font défaut, on peut employer des wagons découverts à hautes ridelles.

Les wagons à frein à guérite sont admis pour le transport des chevaux et pour celui des selles, lorsqu'il restera $1^m,70$ entre le plancher du wagon et le fond de la guérite. Ils sont exclus pour les chevaux, mais admis pour les hommes, si cette hauteur est moindre.

En règle générale, les chevaux voyagent dessellés ; si, par exception, ils doivent voyager sellés, mention de cette circonstance est faite sur la demande de train.

Les selles sont rangées dans les wagons où se trouvent les chevaux auxquels elles appartiennent, sauf le cas où les chevaux sont placés dans le sens perpendiculaire à la voie ; elles sont alors rangées dans des fourgons à bagages ou dans des wagons à marchandises.

Les wagons normalement destinés aux chevaux reçoivent un aménagement spécial, savoir :

a) Au plafond : 1° des crochets d'attache pour une lanterne ; 2° des anneaux pour attacher la longe des chevaux embarqués.

b) De chaque côté des portes, des anneaux pour les cordes de poitrail.

Les anneaux d'attache du plafond servent seuls à donner aux chevaux le point d'appui qui leur est nécessaire pour résister aux chocs. Chaque cheval doit être attaché en conséquence. La corde de poitrail ne sert qu'à empêcher les chevaux de pénétrer dans l'espace central où se tiennent les gardes d'écurie. Elle n'a pas la force nécessaire pour donner aux chevaux un point d'appui réel.

3° *Nombre de chevaux à placer dans chaque wagon.*

Le nombre de chevaux qui peuvent être placés en long est inscrit dans le cartouche.

Ce nombre est applicable aux états-majors, à l'infanterie, la cavalerie de ligne, la cavalerie légère, le train, l'artillerie, les chevaux de trait et les animaux de bât; pour la cavalerie de réserve (cuirassiers et gendarmes seulement), il est diminué de deux unités.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN ® DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

Matériel à employer pour le transport des bagages des corps, des voitures, du matériel de guerre et des approvisionnements.

Art. 48. 1° *Bagages des corps.*

Les bagages des corps, quand ils ne sont point portés par les voitures régimentaires, sont chargés dans les fourgons qui entrent dans la composition du train, ou, à défaut, dans des wagons couverts à marchandises.

2° *Voitures et matériel de guerre.*

Les voitures d'artillerie, des équipages militaires, des équipages de pont, et généralement toutes les voitures employées pour l'armée, sont placées sur des wagons plats. A moins d'impossibilité, elles conservent leur chargement.

Les *règles militaires* font connaître le nombre de véhicules à placer sur chaque wagon et les mesures à prendre pour chaque nature de véhicules.

Les wagons doivent être, par les soins et aux frais des compagnies, pourvus de prolonges et de cales en bois destinées à assujettir les chargements.

3° *Approvisionnements.*

Les wagons employés pour le transport des approvisionnements de l'armée sont ceux qui servent aux transports ordinaires des marchandises. Le transport des poudres et munitions de guerre s'effectue conformément aux prescriptions de la *note* 4.

Les wagons découverts doivent être munis, par les soins de la gare de départ, de bâches ou prélarts pour abriter les denrées et matières qui craignent la mouille.

Matériel qui peut être employé en cas d'urgence.

Art. 49. En cas d'ordre de départ subit ou de nécessité reconnue par l'autorité militaire, et à défaut de matériel normal en quantité suffisante, il est fait usage, pour le transport des hommes, de tous les wagons disponibles dans une gare, de quelque nature qu'ils soient.

Composition des trains.

Art. 50. Les divers véhicules entrant dans la composition des trains militaires sont répartis, autant que possible, comme il est dit ci-après :

Un fourgon de service;
Les voitures à voyageurs ou à marchandises aménagées, également réparties, autant que possible, en avant et en arrière de la voiture des officiers;
Les wagons à chevaux;
Les trucs portant les voitures;
Un fourgon de service.

Dans le cas exceptionnel du transport des chevaux dans le sens perpendiculaire à la voie, les wagons réservés pour les selles et le fourrage sont répartis en avant et en arrière des wagons à chevaux.

Les véhicules des trains employés au transport des équipages de pont ou des batteries de montagne doivent, en raison de la nature spéciale des chargements, être disposés comme il est indiqué à l'appendice III.

Les trains militaires dans la composition desquels il n'entre que quatre voitures contenant des voyageurs sont, au point de vue du nombre total des véhicules, considérés comme trains de marchandises.

Lorsque les trains militaires comprennent plus de quatre voitures contenant des voyageurs, le nombre total des véhicules ne doit pas dépasser cinquante.

Précautions à observer en cas de fractionnement, de rebroussement, de double ou de triple traction. — Nombre et position des freins.

Art. 51. Si le profil de la ligne ne permet pas de former un train militaire complet pour le parcours entier ou si le train complet formé au départ doit être fractionné en route pour le franchissement d'une section à pentes fortes ou pour tout autre motif, le chargement des trains partiels ou des fractions de train doit s'exécuter successivement pour éviter tout désordre, et les fractions de train ne sont rattachées l'une à l'autre qu'au moment du départ.

Chacune des fractions de train doit, autant que possible, pendant le trajet commun, contenir les officiers appartenant aux compagnies, pelotons ou sections qui s'y trouvent embarqués.

Tout train militaire doit être formé comme s'il devait franchir une bifurcation ou une gare présentant un rebroussement. La position des freins et des wagons contenant des munitions sera donc réglée de façon qu'on puisse continuer la marche sans avoir à modifier l'ordre dans lequel les voitures sont attelées.

En cas de double ou de triple traction, les compagnies sont dispensées de l'obligation de mettre derrière les machines deux voitures ne contenant pas d'hommes.

Relativement au nombre et à la position des freins, les trains militaires sont assimilés aux trains de marchandises, la vitesse étant sensiblement la même.

Formation du train.

Art. 52. Lorsque la gare de départ présente des quais ou des trottoirs d'une longueur égale à celle du train militaire à charger, le train est formé à l'avance le long de ces trottoirs ou de ces quais.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN ® DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

Si, au contraire, le quai de chargement ne peut recevoir qu'un petit mombre de voitures à la fois, les wagons qui entrent dans la composition du train sont garés sur des voies spéciales et amenés au quai de chargement dans l'ordre adopté pour la composition du train.

Cet ordre est indiqué à l'avance par le chef de gare à l'officier envoyé à la gare par la troupe qui doit s'embarquer.

L'embarquement des hommes et des bagages non chargés sur les voitures régimentaires peut d'ailleurs se faire, au besoin, en dehors des trottoirs et des quais, sur la voie de garage où stationnent les voitures destinées à les recevoir.

Agrès pour l'embarquement et le débarquement des chevaux et des voitures.

Art. 53. Pour l'embarquement et le débarquement des chevaux et des voitures sur un quai, on emploie des ponts volants assez solides pour qu'ils ne fléchissent pas sous le poids des chevaux ou des voitures, et raccordant, par une pente douce, le plancher des wagons avec le terre-plein du quai, ou les wagons plats entre eux.

Ces ponts volants sont, soit des modèles en usage dans les diverses compagnies, soit des modèles spéciaux adoptés par le Ministre de la guerre (1).

Pour l'embarquement et le débarquement en dehors des quais des chevaux et du matériel, on emploie des rampes mobiles mises à la disposition des compagnies de chemins de fer par le Ministre de la guerre (1).

Personnel chargé de l'embarquement et du débarquement du matériel et des manœuvres de gare.

Art. 54. Les bagages des corps, qui ne sont pas transportés sur les équipages réglementaires, sont chargés et déchargés par les hommes des gares, auxquels doivent être adjoints des hommes de corvée pris dans la troupe à embarquer.

L'embarquement et le débarquement des chevaux, des voitures et du matériel de guerre, sont effectués par les hommes de la troupe.

Le brêlage et le calage des voitures sont faits et défaits par les agents du chemin de fer avec le matériel fourni par la compagnie.

La manœuvre des wagons, l'accrochage et le décrochage sont exclusivement faits par les hommes des gares. Ces derniers doivent vérifier si les chargements de matériel peuvent passer sous le gabarit.

Le chef de gare s'assure que le brêlage des voitures est suffi-

(1) Voir à l'appendice VI la description du pont volant et des rampes mobiles.

samment solide et le fait compléter s'il y a lieu. Un officier ou sous-officier du corps vérifie cette opération avec le chef de gare.

Quelques instants avant que l'ordre de monter en voiture soit donné à la troupe, les agents du train abaissent les vitres des portières qui pourraient être brisées par le passage des sacs, des armes et autres objets que portent les hommes de troupe.

Quand les hommes sont montés en voitures, les agents du train ferment les portières, et la gare donne le signal du départ.

Marche des trains. — Haltes.

Art. 55. La marche des trains militaires à prévoir sur les lignes est calculée par les compagnies d'après les règles en usage ou les indications spéciales des commissions de réseau.

La vitesse normale de marche des trains militaires composés de plus de 24 voitures ne doit pas dépasser 40 kilomètres à l'heure; elle peut descendre jusqu'à 15, lorsque, sur certaines rampes, cette réduction exceptionnelle est indispensable pour éviter de fractionner des trains déjà remorqués en double ou même en triple traction.

En dehors des arrêts nécessités par le service technique des trains, d'autres arrêts sont ménagés pour les besoins des hommes et des chevaux.

Ils sont, autant que possible, combinés avec les arrêts techniques, et comprennent :

1° Des haltes de quinze minutes;

2° Des haltes d'une heure environ, à des intervalles convenablement ménagés, pour que les troupes puissent prendre deux repas par vingt-quatre heures de route.

En cas de retard, les haltes de quinze minutes peuvent être réduites à dix minutes et les haltes d'une heure à quarante-cinq minutes au minimum.

Dans les stations indiquées par les commissions de réseau pour les arrêts d'une heure, à défaut de bornes-fontaines dans le voisinage des quais, des tonneaux pleins d'eau sont préparés à l'avance par les compagnies de chemins de fer pour faire boire les chevaux au passage.

En cas d'insuffisance de matériel appartenant aux compagnies, l'eau est distribuée à l'aide des seaux (1) en toile dont ces stations sont approvisionnées par l'administration de la guerre.

Les noms des stations dans lesquelles il doit y avoir une halte sont annoncés distinctement à haute voix par les agents du train. A la station qui précède chaque halte-repas, les agents du train préviennent les gardes d'écurie du côté où on ouvrira les portes,

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

afin que les piles de selles puissent être déplacées en conséquence, s'il y a lieu, avant l'arrivée. A la dernière halte qui précède la gare d'arrivée, les agents du train vont de compartiment en compartiment prévenir les hommes, afin que ceux-ci puissent rectifier leur tenue et se préparer à descendre.

Arrivée des trains.

Art. 56. La gare prévenue de l'arrivée d'un train militaire doit prendre toutes les mesures nécessaires pour que ce train puisse entrer immédiatement et être déchargé dans le plus court délai possible.

Le débarquement des bagages, des chevaux et du matériel doit être effectué rapidement, par les hommes de troupe et les hommes de la gare, ainsi que cela a été dit pour le chargement.

L'autorité militaire et les agents du chemin de fer ne doivent pas perdre de vue qu'un train conservé en gare devient un obstacle pour les trains qui le suivent jusqu'à ce que la voie de stationnement soit dégagée. En conséquence, les trains doivent être déchargés au complet dès leur arrivée et dans les délais réglementaires (appendice I, règle 22; II, règle 23; III, règles 24 et 41) ou indiqués par les consignes locales.

Cette règle est absolue.

Si, dans une gare de débarquement, les compagnies ont un service de factage et de camionnage organisé, l'autorité militaire peut utiliser ces moyens de transports pour la conduite en ville des bagages amenés par le train. Ces transports sont payés aux prix fixés par les tarifs en vigueur.

Si l'arrivée a lieu la nuit, les trottoirs et les quais de débarquement sont éclairés par les soins de la gare; il en est de même des cours dans lesquelles les troupes se forment pour quitter la gare.

Avant le départ des troupes, les agents du train visitent les voitures avec un ou plusieurs sous-officiers désignés à cet effet, et remettent à ces derniers les objets que les hommes pourraient y avoir oubliés.

Relations générales des agents de l'exploitation avec les militaires transportés.

Art. 57. Les relations générales des agents de l'exploitation avec le chef de la troupe embarquée reposent sur l'observation d'un double principe :

Les agents de l'exploitation n'ont à s'immiscer dans aucune question de discipline militaire, et le chef de la troupe embarquée ne doit intervenir en rien dans tout ce qui constitue les opérations techniques de formation ou de conduite du train.

Les opérations de l'embarquement au départ et du débarquement à l'arrivée s'effectuent sous les ordres du chef de détachement, conformément aux règles militaires.

Aussitôt l'embarquement terminé et les portières fermées, la direction du train, pendant la marche et jusqu'au moment de l'arrivée, appartient au chef de train exclusivement.

Dans les gares, les officiers n'ont pas à donner des ordres aux agents du chemin de fer ; ils doivent toujours s'adresser au chef de gare de service, à moins qu'il n'y ait une *Commission de gare*, qui sera toujours, dans ce cas, l'organe des transmissions des demandes à adresser aux agents du chemin de fer.

Les agents du chemin de fer doivent s'adresser exclusivement, et par l'intermédiaire du chef de gare, au commissaire militaire ou, à son défaut, au commandant de la troupe.

A chaque arrêt d'au moins dix minutes, le chef de train se porte d'abord au compartiment occupé par le chef du détachement pour l'informer de la durée exacte de l'arrêt, afin que les dispositions puissent être prises pour faire descendre les hommes ou, au contraire, les maintenir dans les wagons (1). Les portières ne sont ouvertes par les autres agents que sur l'ordre du chef de train donné à ce moment sur la demande du chef du détachement.

A son arrivée à la gare de départ, le chef de détachement remet au chef de gare le bon de chemin de fer qui lui a été délivré avec la feuille de route, après avoir rempli et signé la mention relative à l'exécution du service. Il reçoit en échange un *billet collectif* (2) qui assure le transport de son détachement jusqu'à destination.

Si le transport ne doit pas être effectué tout entier et sans interruption sur les lignes d'un seul ou de plusieurs des sept grands réseaux, y compris les deux ceintures de Paris, le chef de détachement remet seulement au chef de la gare de départ le bon afférent à la première partie du transport et reçoit le billet collectif correspondant. La même opération est répétée à chacune des gares à partir desquelles le transport est assuré par un bon spécial.

Le chef de détachement consigne au dos du bon de chemin de fer les modifications survenues en route aux effectifs constatés au départ, et toutes autres circonstances du transport ; cette pièce, qui doit accompagner le train, lui est représentée, à sa demande, pour qu'il y inscrive ses observations.

Les mutations ou observations consignées sur le bon de chemin de fer sont également inscrites au verso du billet collectif et signées contradictoirement par le commandant du détachement et par le chef de la gare où la mutation a lieu.

---

(1) Les hommes ne descendent de wagon que dans les haltes de dix minutes et au-dessus.

(2) Le modèle de billet collectif joint sous le n° 9 au présent règlement est celui qui a été adopté par les sept grands réseaux de chemins de fer.

Ce modèle n'est pas obligatoire, et les chefs de détachement sont tenus d'accepter tout billet collectif qui leur serait délivré sous une autre forme.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN ® DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

A son arrivée à destination, le commandant du détachement remet à son chef de corps le billet collectif avec un bulletin de renseignements, modèle nº 7, s'il y a lieu. Ces pièces sont transmises au Ministre, ainsi qu'il a été dit à l'article 21.

Si, par suite de retards ou de toute autre cause accidentelle, le chef de gare ou le chef de train reconnaissent l'impossibilité de se conformer à l'itinéraire fixé, ils doivent en donner avis immédiat au chef de la troupe, et se concerter avec lui sur les modifications à apporter à cet itinéraire, notamment en ce qui concerne les arrêts à prévoir pour les repas à donner aux hommes.

SECTION II.

RÈGLES MILITAIRES.

Prescriptions générales.

Art. 58. Les *règles militaires* déterminent la conduite à tenir par les militaires de tous grades des troupes qui voyagent en chemin de fer.

La régularité du service à l'arrivée dépendant principalement de la régularité dans les opérations au départ et dans les arrêts, rien ne doit être négligé pour assurer cette régularité. Les commandants de détachement sont personnellement responsables de la ponctuelle observation des principes contenus dans le présent règlement.

Leurs chefs hiérarchiques y tiennent la main ; ils portent notamment une attention spéciale à la stricte observation, par chaque commandant de détachement, des consignes de gare, des instructions particulières arrêtées pour le transport de la troupe ou données par les commissaires militaires des gares.

Les règles spéciales à chaque arme font l'objet des appendices I, II, III et IV.

TITRE IV.

TRANSPORTS DU DÉPARTEMENT DE LA MARINE.

TRANSPORTS ORDINAIRES.

Dispositions applicables, en temps de paix, aux troupes et au matériel de la marine.

Art. 59. Les dispositions du présent règlement concernant les transports ordinaires sont applicables, sans préjudice des règles

administratives spéciales, au service du département de la marine :

1º Aux marins et militaires des troupes de la marine ;
2º Au matériel de ce département.

Autorités qui ordonnent le transport des corps et des détachements du département de la marine.

Art. 60. Le Ministre de la marine et les préfets des cinq arrondissements maritimes ont seul qualité pour ordonner que les corps ou détachements de la marine et le matériel qui les accompagne voyagent par chemin de fer.

Ces autorités supérieures ont la faculté de déléguer leur pouvoir de prescrire des transports de troupe par voie ferrée à un ou plusieurs de leurs subordonnés, dans les conditions indiquées à l'article 6.

Autorités ayant qualité pour délivrer les ordres de transport du matériel de la marine sans troupe.

Art. 61. Les transports de matériel sans troupe ne sont exécutés qu'en vertu d'ordres de transport délivrés directement :

1º Par le Ministre de la Marine ;
2º Par les préfets maritimes ;
3º Par les commissaires généraux, les chefs de service et les fonctionnaires compétents du commissariat, dans les ports militaires et les ports de commerce ;
4º Par les directeurs des établissements de la marine, hors des ports.

Officiers attachés à la majorité générale chargés, dans les ports militaires, du service des transports par voie ferrée.

Art. 62. Les autorités maritimes exercent, pour la direction et la surveillance des transports de la marine, les attributions qui sont dévolues par le présent règlement aux autorités militaires correspondantes.

Dans chaque chef-lieu d'arrondissement maritime, un officier attaché à la majorité générale est spécialement chargé de toutes les relations du commandement avec les administrations de chemins de fer qui desservent la région.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN ® DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

A son arrivée à destination, le commandant du détachement remet à son chef de corps le billet collectif avec un bulletin de renseignements, modèle nº 7, s'il y a lieu. Ces pièces sont transmises au Ministre, ainsi qu'il a été dit à l'article 21.

Si, par suite de retards ou de toute autre cause accidentelle, le chef de gare ou le chef de train reconnaissent l'impossibilité de se conformer à l'itinéraire fixé, ils doivent en donner avis immédiat au chef de la troupe, et se concerter avec lui sur les modifications à apporter à cet itinéraire, notamment en ce qui concerne les arrêts à prévoir pour les repas à donner aux hommes.

SECTION II.

RÈGLES MILITAIRES.

Prescriptions générales.

Art. 58. Les *règles militaires* déterminent la conduite à tenir par les militaires de tous grades des troupes qui voyagent en chemin de fer.

La régularité du service à l'arrivée dépendant principalement de la régularité dans les opérations au départ et dans les arrêts, rien ne doit être négligé pour assurer cette régularité. Les commandants de détachement sont personnellement responsables de la ponctuelle observation des principes contenus dans le présent règlement.

Leurs chefs hiérarchiques y tiennent la main ; ils portent notamment une attention spéciale à la stricte observation, par chaque commandant de détachement, des consignes de gare, des instructions particulières arrêtées pour le transport de la troupe ou données par les commissaires militaires des gares.

Les règles spéciales à chaque arme font l'objet des appendices I, II, III et IV.

TITRE IV.

TRANSPORTS DU DÉPARTEMENT DE LA MARINE.

TRANSPORTS ORDINAIRES.

Dispositions applicables, en temps de paix, aux troupes et au matériel de la marine.

Art. 59. Les dispositions du présent règlement concernant les transports ordinaires sont applicables, sans préjudice des règles

administratives spéciales, au service du département de la marine :

1º Aux marins et militaires des troupes de la marine ;
2º Au matériel de ce département.

Autorités qui ordonnent le transport des corps et des détachements du département de la marine.

Art. 60. Le Ministre de la marine et les préfets des cinq arrondissements maritimes ont seul qualité pour ordonner que les corps ou détachements de la marine et le matériel qui les accompagne voyagent par chemin de fer.

Ces autorités supérieures ont la faculté de déléguer leur pouvoir de prescrire des transports de troupe par voie ferrée à un ou plusieurs de leurs subordonnés, dans les conditions indiquées à l'article 6.

Autorités ayant qualité pour délivrer les ordres de transport du matériel de la marine sans troupe.

Art. 61. Les transports de matériel sans troupe ne sont exécutés qu'en vertu d'ordres de transport délivrés directement :

1º Par le Ministre de la Marine ;
2º Par les préfets maritimes ;
3º Par les commissaires généraux, les chefs de service et les fonctionnaires compétents du commissariat, dans les ports militaires et les ports de commerce ;
4º Par les directeurs des établissements de la marine, hors des ports.

Officiers attachés à la majorité générale chargés, dans les ports militaires, du service des transports par voie ferrée.

Art. 62. Les autorités maritimes exercent, pour la direction et la surveillance des transports de la marine, les attributions qui sont dévolues par le présent règlement aux autorités militaires correspondantes.

Dans chaque chef-lieu d'arrondissement maritime, un officier attaché à la majorité générale est spécialement chargé de toutes les relations du commandement avec les administrations de chemins de fer qui desservent la région.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN ® DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

MODÈLES

UANL
UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN
DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

MINISTÈRE
DE LA GUERRE.

(2)

BUREAU

d

Règlement sur les transports ordinaires, art. 14 et Note ministérielle du 9 février 1886.

MODÈLE N° 1.

N° 112
de la Nomenclature.

DEMANDE DE MOUVEMENT PAR VOIE DE (1)

adresssée par (3)

au Ministre de la Guerre.

DÉSIGNATION DES CORPS à mettre en mouvement.	EFFECTIF.								TONNAGE approximatif. (Matériel et bagages.)	EMPLACEMENT du corps ou détachement faisant mouvement.	DATE à laquelle LE CORPS ou détachement est prêt à être mis en mouvement.	POINT sur lequel LE CORPS ou détachement doit être dirigé.	DATE à laquelle LE CORPS ou détachement doit être rendu à destination. (Dernier délai.)	MOTIF de LA DEMANDE et observations.
	Officiers.	Sous-officiers.	Troupe.	Chevaux de selle.	Chevaux de trait.	Mulets.	VOITURES à 2 roues.	VOITURES à 4 roues.						

(1) Terre ou fer.
(2) Indication de la direction ou du service du ministère.
(3) Indication de l'autorité qui forme la demande.

APPROUVÉ : A Paris, le 18 . A , le 18 .

Le Ministre de la guerre, *Le Général commandant le e corps d'armée,*

— 40 —

MINISTÈRE
DE LA GUERRE.

ÉTAT-MAJOR GÉNÉRAL.

4e BUREAU.

SECTION
des
MOUVEMENTS DE TROUPE.

Règlement sur les transports ordinaires, art. 14, et Note ministérielle du 9 février 1886.

MODÈLE N° 2.

ORDRE DE MOUVEMENT.

Le mouvement sera exécuté par voie (1)

M. le Général commandant le e corps d'armée est chargé de donner en temps utile les ordres et avis nécessaires pour l'exécution de ce mouvement (2).

1 DÉSIGNATION DU CORPS à mettre en mouvement.	2 EFFECTIF ET TONNAGE.									3 EMPLACEMENT de LA TROUPE.	4 DATE ET LIEU de départ.	5 ITINÉRAIRE A SUIVRE.	6 ÉPOQUE de PASSAGE.		7 DESTINATION, DATE et lieu d'arrivée.	8 COMPTE RENDU de L'EXÉCUTION du mouvement.	9 OBSERVATIONS.
	Officiers.	Sous-officiers.	Troupe.	CHEVAUX de selle.	CHEVAUX de trait.	Mulets.	VOITURES à 2 roues.	VOITURES à 4 roues.	TONNAGE approximatif, matériel et bagages.				Arrivée.	Départ.			

A Paris, le

Le Ministre de la guerre,

A Monsieur

(1) De fer, de terre ou de mer.

(2) Après exécution du mouvement, une expédition du présent tableau sera renvoyée au Ministre (4e bureau de l'état-major général), complétée par les indications de la colonne 8, et, s'il y a lieu, par celles de la colonne 9.

— 41 —

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN
DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

e CORPS D'ARMÉE.

PLACE d

AVIS DE TRANSPORT
PAR LES TRAINS ORDINAIRES DE L'EXPLOITATION.

Règlement sur les transports ordinaires, article 18.

MODÈLE N° 5.

N° 131 de la Nomenclature.

Mouvement à exécuter par chemin de fer, en vertu d'un ordre du général commandant le e corps d'armée en date du

DÉSIGNATION DES CORPS à transporter.	EFFECTIF.	TONNAGE APPROXIMATIF.	GARE ET HEURE de DÉPART.	GARE D'ARRIVÉE.	DATE de DÉPART.	OBSERVATIONS.
	Officiers { supérieurs. subalternes. Hommes de troupe.... Chevaux..... Voitures { à 2 roues.. à 4 roues..	Matériel et bagages.				

RÉPONSE DE LA GARE.

Le train n° partant de la gare d , à h. m. emmènera le détachement désigné ci-contre.

A , le 18 .

Le Chef de gare,

(Indication des circonstances principales du trajet : arrêts, changements de trains, etc.)

A , le 18 .

Le Chef de corps,

Règlement sur les transports ordinaires, art. 21 et 27.

MODÈLE N° 6.

N° 127 de la nomenclature.

• CORPS D'ARMÉE.
• DIVISION.
PLACE d

SÉRIE N°
REGISTRE N°
FEUILLE N°

TIMBRE DE LA GARE DE DÉPART :
N° d'expédition :
Date de l'expédition :

EXERCIC
EFFEC- TIF.
• TRIME

NOMBRE DE PLACES ou nombre d'animaux ou de voitures. (*En toutes lettres.*)

POIDS.

TALON DU BON DE
pour le transport à exécuter par
de
par
voyageant
M. , (gra
au
délivrée à , le
sous le n° .

§ 2. — BAGAGES (7).

Poids total des bagages et effets des magasins transportés avec la troupe .....
A déduire pour 30 kilogrammes de bagages transportés en franchise pour chaque place taxée (11).....
RESTE.....

§ 1er. — HOMM

1re classe.. Officiers généraux et o
2e classe.. Officiers subalternes.. Officiers subalternes.. Hommes de troupe ..
3e classe... Cantinières et enfants Places inoccupées à la
Chevaux d'officiers..... Chevaux et mulets de troupe..... Animaux de boucherie. Bœufs et vaches..... Moutons.....
Voitures, caissons et prolonges sur

§ 2. — BAGAG

Total des bagages et effets des ma
A déduire : les 30 kilogrammes tra

MATÉRIEL, APPROVISIONNEMENTS, ETC.

Canons démontés ou sur affûts..... Affûts démontés ou sur roues..... Chargement des voitures..... Voitures, caissons et prolonges dém Approvisionnements.....

POIDS TOTAL (en chiffres).....

(12) DÉTAIL DES CHEVAUX

ARME :

OFFICIERS. Grade.	Effectif de chaque grade.	Nombre de chevaux.	TOTAUX.
TROUPE. Hommes ayant un cheval.....			
Cond^ts ayant deux chevaux..			
TOTAL.....			

DÉLIVRÉ par nous, Sous-Inte
présent bon de chemin de fer, accu
revue d'effectif passée avant le
A

Le présen
à un
tenu p

Transports ordinaires.

Intercal.

J a compagnie
d ériel ci-contre.

18 .

DÉSI... DES ... où les ...iel, ...o- ...ne- ...effe...s,	VISA DU CHEF de la gare où la mutation a eu lieu. 11

N. B. — L... rigoureuseme... 18 .

(1) Le pré... cas de mutat...

e CORPS D'ARMÉE.

e DIVISION.

e BRIGADE. (1)

Annexe au rapport mensuel.

Règlement sur les transports ordinaires, article 21.

MODÈLE N° 7.

N° 132 de la nomenclature des imprimés du ministère de la guerre.

(1) Corps ou établissement.

BULLETIN DE RENSEIGNEMENTS
SUR LE TRANSPORT D'UN DÉTACHEMENT
PAR VOIES FERRÉES.

Officiers et hommes du

allant de *à*

(Ordre du général commandant le e corps d'armée en date du .)

DÉPART.			ARRIVÉE.			ARRÊTS AUX GARES DE JONCTION.
GARE d'arrivée.	DATES. Jour.	Heure.	GARE de départ.	DATES. Jour.	Heure.	

OBSERVATIONS.

Vu :

Le Chef de corps, *Le Chef de détachement,*

A M. le Ministre de la guerre (*Etat-major général. — 4e bureau.*)

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN
DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

MINISTÈRE
DE LA GUERRE.

ÉTAT-MAJOR GÉNÉRAL.

4e BUREAU.

Règlement sur les transports ordinaires, article 22.

MODÈLE N° 8.

N° 132 *bis* de la nomenclature des imprimés du ministère de la guerre.

BULLETIN D'AVIS

adressé à
au sujet du transport d'un détachement de
allant de à
exécuté le

OBSERVATIONS.

A M.

ACCUSÉ DE RÉCEPTION.

Reçu le précent bulletin d'avis le 18 .

RÉPONSE.

Le

A M. le Ministre de la guerre (*Etat-major général. — 4e bureau.*)

GARE EXPÉDITRICE :

Règlement sur les transports ordinaires, article 57.

MODÈLE N° 9.

GARE DESTINATAIRE :

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER DE

GRANDE VITESSE.

COMPAGNIE DESTINATAIRE :

TRANSPORTS DE TROUPES EFFECTUÉS SUR BONS DE CHEMIN DE FER.

BILLET COLLECTIF N°

ITINÉRAIRE (2) :

Délivré le 48 , train n°
pour le transport d'un détachement du (1)

Bon de chemin de fer (feuillet n°), délivré à
le 48 .

— COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER DE —

EFFECTIF.			NOMBRE.
Hommes...	1re classe..	Officiers généraux et officiers supérieurs..	
		Officiers subalternes.....	
	2e classe...	Officiers subalternes.....	
	3e classe...	Hommes de troupe.....	
		Cantinières et enfants de troupe.....	
		Places inoccupées à taxer.....	
Chevaux d'officiers.....			
Chevaux et mulets de troupe.....			
Animaux de boucherie...			
Voitures, fourgons, caissons et prolonges sur roues.....		à 2 roues.....	
		à 4 roues.....	
			POIDS.
Bagages et effets des magasins.....		Poids total.....	
Matériel, approvisionnements, etc.		Canons démontés ou sur affûts.....	
		Affûts démontés ou sur roues.....	
		Chargements des voitures.....	
		Voitures, fourgons, caissons et prolonges démontés...	
		Approvisionnements.....	

(1) Indiquer le corps.
(2) Lorsque le transport peut être effectué par des itinéraires différents, indiquer, d'après le bon de chemin de fer, les points qui déterminent l'itinéraire à suivre.

Ce billet sera remis au chef du détachement par la gare de départ en échange du bon de chemin de fer. Il ne sera pas retiré à l'arrivée.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN
DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

MUTATIONS SURVENUES PENDANT LA ROUTE.

DÉSIGNATION des stations où les mutations ont été effectuées.	NATURE ET MOTIFS DES MUTATIONS.	MILITAIRES occupant des places			CHEVAUX ou mulets.	VOITURES, caissons et prolonges.		POIDS		VISA du chef de la gare où la mutation a eu lieu.
		de 1re classe.	de 2e classe.	de 3e classe.		à 2 roues.	à 4 roues.	des bagages.	du matériel approvisionnements.	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11

N. B. Les ratures et les surcharges doivent être rigoureusement approuvées. S'il n'y a pas de mutations, le commandant du détachement doit écrire le mot néant au milieu du présent tableau.

A , le 18 .

Le Chef du détachement,

TABLE DES MATIÈRES

Pages.

Rapport au Président de la République et décret du 18 novembre 1889..... 1

PRINCIPES GÉNÉRAUX.

Articles.

1er. Division des transports militaires..... 3
2. Définition des transports ordinaires..... 3

TITRE Ier.

AUTORITÉS AYANT QUALITÉ POUR PRESCRIRE LES TRANSPORTS ORDINAIRES PAR VOIE FERRÉE. — ÉTABLISSEMENT ET TRANSMISSION DES ORDRES DE MOUVEMENT ET DES PIÈCES JUSTIFICATIVES DES TRANSPORTS. — CONTRÔLE DE L'EXÉCUTION DES TRANSPORTS.

CHAPITRE PREMIER.

AUTORITÉS AYANT QUALITÉ POUR PRESCRIRE LES TRANSPORTS PAR VOIE FERRÉE.

3. Autorités qui ordonnent le transport des isolés..... 4
4. Autorités qui ordonnent le transport des corps ou des détachements..... 4
5. Autorités ayant qualité pour délivrer les ordres de transport du matériel... 5
6. Délégation de pouvoir..... 5
7. Relations des commandants de corps d'armée avec les compagnies de chemins de fer..... 6
8. Livrets de marche des trains à envoyer par les compagnies de chemins de fer..... 6

CHAPITRE II.

TRAINS A EMPLOYER POUR LES TRANSPORTS.

9. Nature des trains à employer pour les transports..... 7
10. Emploi des trains ordinaires de l'exploitation..... 7
11. Emploi des trains facultatifs militaires ou spéciaux militaires..... 7
12. Trains facultatifs militaires..... 8
13. Trains spéciaux militaires..... 8

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN
DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

MUTATIONS SURVENUES PENDANT LA ROUTE.

DÉSIGNATION des stations où les mutations ont été effectuées.	NATURE ET MOTIFS DES MUTATIONS.	MILITAIRES occupant des places			CHEVAUX ou mulets.	VOITURES, caissons et prolonges.		POIDS		VISA du chef de la gare où la mutation a eu lieu.
		de 1re classe.	de 2e classe.	de 3e classe.		à 2 roues.	à 4 roues.	des bagages.	du matériel approvisionnements.	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11

N. B. Les ratures et les surcharges doivent être rigoureusement approuvées. S'il n'y a pas de mutations, le commandant du détachement doit écrire le mot néant au milieu du présent tableau.

A , le 18 .

Le Chef du détachement,

TABLE DES MATIÈRES

Pages.

Rapport au Président de la République et décret du 18 novembre 1889..... 1

PRINCIPES GÉNÉRAUX.

Articles.

1er. Division des transports militaires..... 3
2. Définition des transports ordinaires..... 3

TITRE Ier.

AUTORITÉS AYANT QUALITÉ POUR PRESCRIRE LES TRANSPORTS ORDINAIRES PAR VOIE FERRÉE. — ÉTABLISSEMENT ET TRANSMISSION DES ORDRES DE MOUVEMENT ET DES PIÈCES JUSTIFICATIVES DES TRANSPORTS. — CONTRÔLE DE L'EXÉCUTION DES TRANSPORTS.

CHAPITRE PREMIER.

AUTORITÉS AYANT QUALITÉ POUR PRESCRIRE LES TRANSPORTS PAR VOIE FERRÉE.

3. Autorités qui ordonnent le transport des isolés..... 4
4. Autorités qui ordonnent le transport des corps ou des détachements..... 4
5. Autorités ayant qualité pour délivrer les ordres de transport du matériel... 5
6. Délégation de pouvoir..... 5
7. Relations des commandants de corps d'armée avec les compagnies de chemins de fer..... 6
8. Livrets de marche des trains à envoyer par les compagnies de chemins de fer..... 6

CHAPITRE II.

TRAINS A EMPLOYER POUR LES TRANSPORTS.

9. Nature des trains à employer pour les transports..... 7
10. Emploi des trains ordinaires de l'exploitation..... 7
11. Emploi des trains facultatifs militaires ou spéciaux militaires..... 7
12. Trains facultatifs militaires..... 8
13. Trains spéciaux militaires..... 8

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN
DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

CHAPITRE III.

DEMANDE, APPROBATION ET TRANSMISSION DES ORDRES DEE MOUVEMENT.

Articles. Pages.

14. Demande de mouvement. 9
15. Tracé des itinéraires. 9
16. Ordres donnés directement par le Ministre pour le transport des troupes par trains facultatifs militaires ou spéciaux militaires. 11
17. Ordres donnés par les commandants de corps d'armée pour les transports par trains facultatifs militaires ou spéciaux militaires. 11
18. Ordres à donner pour le transport des troupes par les trains ordinaires de l'exploitation. — Avis de transport. 12
19. Avis supplémentaires à donner dans le cas du transport de nombreux détachements par les trains ordinaires. 12
20. Bons de chemins de fer. 13

CHAPITRE IV.

CONTRÔLE DE L'EXÉCUTION DES TRANSPORTS.

21. Comptes rendus d'exécution. 14
22. Bulletins d'avis. 15

TITRE II.

TRANSPORT DES MILITAIRES ISOLÉS, DES DÉTACHEMENTS ET DU MATÉRIEL PAR LES TRAINS ORDINAIRES DE L'EXPLOITATION.

CHAPITRE PREMIER.

TRANSPORT DES MILITAIRES ISOLÉS.

23. Dispositions générales. 15
24. Notifications à faire par l'autorité militaire aux compagnies de chemins de fer. 16
25. Dispositions préalables à prendre par les chefs de corps. 16
26. Attributions des commissaires de surveillance administrative. 17
27. Surveillance des isolés. 17

CHAPITRE II.

TRANSPORTS DES DÉTACHEMENTS PAR LES TRAINS ORDINAIRES DE L'EXPLOITATION.

28. Dispositions communes à tous les détachements. 19
29. Délais à observer. 19
30. Emploi des diverses espèces de véhicules. 20
31. Règles générales d'exécution des transports de détachements par les trains ordinaires de l'exploitation. 20
32. Avis télégraphiques à donner par les gares de départ aux gares de bifurcation ou de formation des trains de voyageurs et par ces dernières. 20
33. Traversée de Paris par les détachements. 21
34. Séjour des détachements hors des gares. 23

CHAPITRE III.

TRANSPORT DU MATÉRIEL NON ACCOMPAGNÉ PAR LES TRAINS ORDINAIRES DE L'EXPLOITATION.

Articles. Pages.

35. Ordres de transport du matériel. 23
36. Remise du matériel à transporter. 24
37. Lettre de voiture. 24
38. Reconnaissance du matériel à l'arrivée. 24
39. Camionnage à l'arrivée. 25
40. Dispositions complémentaires. 25

TITRE III.

TRANSPORT DES TROUPES ET DU MATÉRIEL QUI LES ACCOMPAGNE PAR TRAINS FACULTATIFS MILITAIRES OU SPÉCIAUX MILITAIRES.

CHAPITRE PREMIER.

DEMANDE DES TRAINS.

41. Demande des trains facultatifs militaires. 25
42. Demande des trains spéciaux militaires. 26

CHAPITRE II.

EXÉCUTION DU TRANSPORT.

43. Règles d'exécution. 26

Section Ire. — *Règles techniques.*

44. Disposition générale. 26
45. Mesures de sécurité. 27
46. Matériel à employer pour le transport des hommes. 27
47. Matériel à employer pour le transport des chevaux. 28
48. Matériel à employer pour le transport des bagages des corps, des voitures, du matériel de guerre et des approvisionnements. 30
49. Matériel qui peut être employé en cas d'urgence. 30
50. Composition des trains. 30
51. Précautions à observer en cas de fractionnement, de rebroussement, de double ou de triple traction. — Nombre et position des freins. 31
52. Formation du train. 31
53. Agrès d'embarquement et de débarquement des chevaux et des voitures. 32
54. Personnel chargé de l'embarquement et du débarquement du matériel et des manœuvres de gare. 32
55. Marche des trains. — Haltes. 33
56. Arrivée des trains. 34
57. Relations générales des agents de l'exploitation avec les militaires transportés. 34

Section II. — *Règles militaires.*

58. Prescriptions générales. 36

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN ® DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

TITRE IV.

TRANSPORTS DU DÉPARTEMENT DE LA MARINE.

Articles.		Pages.
59.	Dispositions applicables en temps de paix aux troupes et au matériel de la marine	36
60.	Autorités qui ordonnent le transport des corps et des détachements du département de la marine	37
61.	Autorités ayant qualité pour délivrer les ordres de transport du matériel de la marine sans troupe	37
62.	Officiers attachés à la majorité générale chargés, dans les ports militaires, du service des transports par voie ferrée	37
Modèles		39

Paris. — Imprimerie L. Baudoin et Cᵉ, 2, rue Christine.

RÈGLEMENT

DU 19 NOVEMBRE 1889

SUR LES

TRANSPORTS STRATÉGIQUES

(GUERRE ET MARINE)

RAPPORT

AU PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Paris, le 19 novembre 1889.

Monsieur le Président,

Vous avez bien voulu, par décret du 18 novembre, sanctionner le règlement sur les *transports ordinaires*, par chemins de fer, du personnel et du matériel militaires.

J'ai l'honneur de présenter ci-joint à votre haute approbation le règlement sur les *transports stratégiques*.

Veuillez agréer, Monsieur le Président, l'hommage de mon respectueux dévouement.

Le Ministre de la Guerre,

Signé : C. de Freycinet.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN ®
DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

TITRE IV.

TRANSPORTS DU DÉPARTEMENT DE LA MARINE.

Articles.		Pages.
59.	Dispositions applicables en temps de paix aux troupes et au matériel de la marine	36
60.	Autorités qui ordonnent le transport des corps et des détachements du département de la marine	37
61.	Autorités ayant qualité pour délivrer les ordres de transport du matériel de la marine sans troupe	37
62.	Officiers attachés à la majorité générale chargés, dans les ports militaires, du service des transports par voie ferrée	37
Modèles		39

Paris. — Imprimerie L. Baudoin et Cᵉ, 2, rue Christine.

RÈGLEMENT

DU 19 NOVEMBRE 1889

SUR LES

TRANSPORTS STRATÉGIQUES

(GUERRE ET MARINE)

RAPPORT

AU PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Paris, le 19 novembre 1889.

Monsieur le Président,

Vous avez bien voulu, par décret du 18 novembre, sanctionner le règlement sur les *transports ordinaires*, par chemins de fer, du personnel et du matériel militaires.

J'ai l'honneur de présenter ci-joint à votre haute approbation le règlement sur les *transports stratégiques*.

Veuillez agréer, Monsieur le Président, l'hommage de mon respectueux dévouement.

Le Ministre de la Guerre,

Signé : C. de Freycinet.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN ®
DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

DÉCRET

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,

Vu le décret du 20 octobre 1884, modifiant le règlement du 1er juillet 1874 sur les transports militaires par chemins de fer;

La loi du 28 décembre 1888, modifiant les articles 22 et suivants de la loi du 13 mars 1875, relatifs au service des chemins de fer;

Les décrets du 5 février 1889, relatifs à l'organisation de la commission militaire supérieure des chemins de fer, aux commissions de réseau et aux sections de chemins de fer de campagne;

Le décret du 10 octobre 1889, relatif à l'organisation des services de l'arrière aux armées;

Le décret du 18 novembre 1889, relatif aux transports ordinaires par chemins de fer;

Sur le rapport du Ministre de la guerre,

DÉCRÈTE :

Art. 1er. Le règlement sur les transports militaires par chemins de fer (*transports stratégiques*), annexé au présent décret, sera mis immédiatement en vigueur.

Art. 2. Les Ministres de la guerre et de la marine sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret.

Fait à Paris, le 19 novembre 1889.

Signé : CARNOT.

Par le Président de la République.:

Le Ministre de la guerre, Signé : C. DE FREYCINET.

Le Sénateur, Ministre de la marine, Signé : BARBEY.

RÈGLEMENT

SUR LES

TRANSPORTS STRATÉGIQUES

(GUERRE ET MARINE)

TITRE Ier.

PRINCIPES GÉNÉRAUX. — PRÉPARATION.

CHAPITRE Ier.

PRINCIPES GÉNÉRAUX.

Définition et division des transports stratégiques.

Art. 1er. Les transports stratégiques ont pour objet les déplacements, par grandes masses, des troupes et du matériel de guerre, ainsi que les divers mouvements préparatoires ou complémentaires de ces déplacements.

Ces transports nécessitent l'emploi de tout ou partie des ressources en matériel et en personnel des compagnies de chemins de fer; ils ont pour conséquence de restreindre ou de supprimer complètement sur une ou plusieurs lignes le service ordinaire de l'exploitation commerciale.

Sur l'avis qui leur est notifié par le Ministre de la guerre, les compagnies doivent mettre à la disposition de l'administration de la guerre la totalité de leurs moyens de transport sur les lignes désignées spécialement ou sur toute l'étendue de leur réseau.

Sur les lignes ou sur les réseaux mis ainsi à la disposition de l'administration de la guerre, les compagnies de chemins de fer ne peuvent effectuer aucun transport de voyageurs, marchandises ou autres, sans l'autorisation du Ministre de la guerre ou de ses délégués.

Les transports stratégiques comprennent :

Les transports de mobilisation, les transports de concentration, les transports de troupes nécessités par les opérations, les trans-

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN
DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

DÉCRET

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,

Vu le décret du 20 octobre 1884, modifiant le règlement du 1er juillet 1874 sur les transports militaires par chemins de fer;

La loi du 28 décembre 1888, modifiant les articles 22 et suivants de la loi du 13 mars 1875, relatifs au service des chemins de fer;

Les décrets du 5 février 1889, relatifs à l'organisation de la commission militaire supérieure des chemins de fer, aux commissions de réseau et aux sections de chemins de fer de campagne;

Le décret du 10 octobre 1889, relatif à l'organisation des services de l'arrière aux armées;

Le décret du 18 novembre 1889, relatif aux transports ordinaires par chemins de fer;

Sur le rapport du Ministre de la guerre,

DÉCRÈTE :

Art. 1er. Le règlement sur les transports militaires par chemins de fer (*transports stratégiques*), annexé au présent décret, sera mis immédiatement en vigueur.

Art. 2. Les Ministres de la guerre et de la marine sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret.

Fait à Paris, le 19 novembre 1889.

Signé : CARNOT.

Par le Président de la République.:

Le Ministre de la guerre, Signé : C. DE FREYCINET.

Le Sénateur, Ministre de la marine, Signé : BARBEY.

RÈGLEMENT

SUR LES

TRANSPORTS STRATÉGIQUES

(GUERRE ET MARINE)

TITRE Ier.

PRINCIPES GÉNÉRAUX. — PRÉPARATION.

CHAPITRE Ier.

PRINCIPES GÉNÉRAUX.

Définition et division des transports stratégiques.

Art. 1er. Les transports stratégiques ont pour objet les déplacements, par grandes masses, des troupes et du matériel de guerre, ainsi que les divers mouvements préparatoires ou complémentaires de ces déplacements.

Ces transports nécessitent l'emploi de tout ou partie des ressources en matériel et en personnel des compagnies de chemins de fer; ils ont pour conséquence de restreindre ou de supprimer complètement sur une ou plusieurs lignes le service ordinaire de l'exploitation commerciale.

Sur l'avis qui leur est notifié par le Ministre de la guerre, les compagnies doivent mettre à la disposition de l'administration de la guerre la totalité de leurs moyens de transport sur les lignes désignées spécialement ou sur toute l'étendue de leur réseau.

Sur les lignes ou sur les réseaux mis ainsi à la disposition de l'administration de la guerre, les compagnies de chemins de fer ne peuvent effectuer aucun transport de voyageurs, marchandises ou autres, sans l'autorisation du Ministre de la guerre ou de ses délégués.

Les transports stratégiques comprennent :

Les transports de mobilisation, les transports de concentration, les transports de troupes nécessités par les opérations, les trans-

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN
DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

ports de ravitaillement, les transports d'évacuation, les transports de dislocation.

Ils se divisent en deux catégories :

1° Transports dans la zone de l'intérieur ;

2° Transports dans la zone des armées.

La *zone de l'intérieur* est celle qui comprend les chemins de fer restant sous les ordres directs du Ministre de la guerre ; la *zone des armées* est celle qui comprend les chemins de fer mis à la disposition du commandant en chef des armées.

Division du réseau entre la zone de l'intérieur et la zone des armées.

Art. 2. Au moment de la mobilisation et après entente avec le commandant en chef, le Ministre détermine la *ligne de démarcation* des deux zones et fixe la date à partir de laquelle le service des chemins de fer est placé sous l'autorité du commandant en chef dans la zone des armées.

La ligne de démarcation peut varier au cours des opérations ; les changements sont concertés entre le Ministre et le commandant en chef.

Les divers tracés de cette ligne sont portés, dans le plus bref délai, à la connaissance des services intéressés.

Autorités qui ordonnent les transports stratégiques.

Art. 3. Les transports sont ordonnés par le Ministre et le commandant en chef des armées respectivement dans les zones placées sous leur autorité à partir de la date mentionnée à l'article 2.

Toutefois, les mouvements relatifs à la mobilisation et à la concentration qui doivent avoir lieu dans la zone des armées continuent, après cette date, à y être exécutés dans les conditions prévues dès le temps de paix, à moins que des cas de force majeure n'obligent le commandant en chef à les modifier.

Les transports, qui transitent d'une zone dans l'autre, sont toujours l'objet d'une entente préalable entre les autorités compétentes des deux zones.

Autorité chargée de la direction dans la zone de l'intérieur.

Art. 4. Les transports ordonnés par le Ministre de la guerre sont réglés par le chef d'état major général et exécutés par les soins des *commissions de réseau* instituées par le décret du 5 février 1889 (art. 1 et 7) (1).

(1) Art. 1er. Le service militaire des chemins de fer, prévu par la loi du 28 décembre 1888, est dirigé par le chef de l'état-major général, sous l'autorité du Ministre de la guerre.

Un bureau de l'état-major général (actuellement 4e bureau) est chargé de centraliser ce service.

Art. 7. En temps de guerre, la commission de réseau prend en main le service complet du réseau, sous l'autorité du Ministre de la guerre.

Elle entre en fonctions, à ce titre, dès le premier jour de la mobilisation.

Elle est aidée :

1° Par des sous-commissions de réseau, composées chacune d'un sous-commissaire militaire nommé par le Ministre et d'un sous-commissaire technique désigné par la commission de réseau ;

2° Par des commissions de gare, formées d'un officier et du chef de gare.

Un personnel technique et militaire peut être attaché à ces divers organes, si les besoins du service l'exigent.

(1) Décret du 10 octobre 1889. — Art. 3. Le service des chemins de fer aux armées est réglé dans les conditions prescrites par la loi du 28 décembre 1888 et le décret du 5 février 1889. Il comprend tout ce qui est relatif à l'organisation, l'entretien, l'exploitation, la construction et la destruction des voies ferrées.

L'officier général ou supérieur placé à sa tête a le titre de *directeur des chemins de fer aux armées*. Il exerce ses attributions sur toutes les lignes ou portions de lignes mises à la disposition du commandant en chef, en conformité de la loi précitée.

Il est assisté d'un ingénieur des chemins de fer et d'un personnel militaire et technique.

Il assure le service par l'intermédiaire des commissions de réseau ou de chemins de fer de campagne :

1° Au moyen du personnel des compagnies nationales et du réseau de l'État, sur toutes les parties qui peuvent lui être confiées ;

2° Au moyen des troupes de chemins de fer sur les autres parties.

Les stations qui séparent les sections exploitées par le personnel des compagnies des sections exploitées par les troupes de chemins de fer sont appelées *stations de transition*.

Autorités chargées de la direction dans la zone des armées.

Art. 5. Les transports ordonnés par le commandant en chef des armées sont réglés par le *directeur des chemins de fer aux armées*, placé sous les ordres du *directeur général des chemins de fer et des étapes*.

Ils sont exécutés par les soins :

1° Des *commissions de réseau* à l'aide du personnel des chemins de fer nationaux, sur toutes les parties qui peuvent lui être confiées ;

2° Des *commissions de chemins de fer de campagne*, à l'aide des troupes de chemins de fer, sur les autres parties.

Les stations qui séparent les sections exploitées par les commissions de réseau de celles exploitées par les commissions de chemins de fer de campagne portent le nom de *stations de transition*. Leur emplacement est déterminé par le directeur général des chemins de fer et des étapes sur la proposition du directeur des chemins de fer aux armées (1).

Fournitures à faire par les compagnies. — Tarifs et taxe relative au péage.

Art. 6. Les tarifs à appliquer aux transports de mobilisation,

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN ®
DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

de concentration, d'évacuation et de ravitaillement, en deçà des stations de transition, ainsi qu'aux transports de dislocation après la guerre, peuvent faire l'objet de conventions spéciales passées, dès le temps de paix, avec toutes les compagnies de chemins de fer intéressées.

Les machines, voitures et wagons nécessaires pour le service sur les lignes au delà des stations de transition, sont loués à l'administration de la guerre aux conditions en usage entre les grandes compagnies de chemins de fer et conformément à un tarif établi par un décret rendu en conseil d'Etat (1).

Si elles en sont requises, les compagnies fournissent le combustible, les matières grasses et autres objets de consommation courante ou d'usage journalier, dans les conditions spécifiées par l'article 64 du décret du 2 août 1877 (1).

Les dépenses des transports effectués au delà des stations de transition, sur le réseau français, étant directement soldées par l'Etat, les compagnies sur le réseau desquelles s'effectuent ces mouvements n'ont plus droit qu'au payement de la taxe de péage calculée et réduite conformément au cahier des charges qui régit chacune d'elles. Des conventions spéciales peuvent être établies entre les compagnies et le ministère de la guerre pour régler les conditions de perception de cette taxe ou, s'il y a lieu, la nature et la perception d'indemnités susceptibles de la remplacer.

Des conventions analogues sont établies lorsqu'il est nécessaire de faire assurer par les compagnies nationales l'exploitation de lignes situées en territoire ennemi.

Alimentation des troupes (hommes et chevaux) pendant les transports stratégiques.

Art. 7. L'alimentation des troupes (hommes et chevaux) pendant les transports stratégiques est réglée par une instruction ministérielle spéciale (2).

---

(1) Décret du 2 août 1877. — Art. 62. L'emploi des machines, voitures et wagons provenant des compagnies dont la direction militaire des chemins de fer de campagne peut avoir besoin, donne lieu à une indemnité de location réglée conformément à un tarif qui sera établi par un décret rendu en Conseil d'Etat.

Art. 64. En cas de réquisition de combustibles, matières grasses et autres objets, par application de l'article 30 de la loi du 3 juillet 1877, les prix à percevoir par chaque compagnie appelée à fournir ces objets se composent : 1° du prix d'achat de ces matières ; 2° des frais de transport sur des voies étrangères à la compagnie qui les a fournies ; 3° des frais de transport sur le réseau exploité par ladite compagnie, calculés sur le pied de 3 centimes par tonne et par kilomètre.

(2) Décision ministérielle du 20 juillet 1888 (appendice VIII) sur les transports militaires par chemins de fer.

CHAPITRE II.

PRÉPARATION DES TRANSPORTS STRATÉGIQUES.

Préparation des transports de mobilisation.

Art. 8. Chaque commandant de corps d'armée établit, pour toutes les troupes stationnées dans la région sous ses ordres, les états des transports prévus pour assurer la mobilisation (isolés, détachements, matériel). Ces états indiquent, pour chaque mouvement, l'effectif à transporter, le point d'embarquement, les jour et heure à partir desquels le transport peut être exécuté, la destination. Ils sont adressés au Ministre (*État-major général*).

Après les avoir fait compléter par les commissions de réseau intéressées, qui indiquent les jour et heure de départ, l'itinéraire, les jour et heure de débarquement, et prescrivent, en conséquence, les mesures éventuelles d'exécution qui concernent les chemins de fer, le Ministre renvoie les états au commandant de corps d'armée chargé de prendre toutes les autres dispositions préparatoires nécessaires.

Préparation des transports de concentration.

Art. 9. *Dispositions générales.* — Pour chacune des éventualités qu'il juge utile de prévoir, le Ministre fixe la composition des diverses armées et leur zone de concentration ; il détermine les *lignes de transport* à suivre par les corps d'armée et les bases du service sur chacune d'elles (nombre de trains, ordre d'enlèvement des unités, choix des haltes-repas, gares d'embarquement, de débarquement, etc.) Chaque commission de réseau arrête dans leurs détails, après approbation du chef d'état-major général, l'organisation et le service des lignes de transport dans la partie comprise sur son réseau.

Les lignes de transport doivent, autant que possible, être indépendantes les unes des autres sur toute leur longueur, et réservées exclusivement au transport d'un ou plusieurs corps d'armée suivant le même itinéraire.

Sur chaque ligne de transport, d'après le nombre de trains, les haltes-repas et les moyens de débarquement dont on dispose, et après entente entre les commissions de réseau intéressées, le chef d'état-major général arrête le *tableau de marche* des trains à utiliser chaque jour.

Ce tableau, qui constitue l'indicateur des trains à mettre en marche, sert de base à la préparation des transports de concentration.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN ®

Sur la proposition de chaque commission de réseau, le Ministre détermine le nombre des *sous-commissions de réseau* qui devront concourir à l'exécution du plan de transport, ainsi que les emplacements et la nature des *commissions de gare*.

Transport des troupes, etc. — Chaque commandant de corps d'armée établit, pour les troupes et services se mobilisant dans la région sous ses ordres, les états indiquant leur décomposition en *unités de transport*, le lieu de mobilisation, le jour et l'heure à partir desquels chacune de ces unités est prête à partir. Ces états sont adressés au Ministre, et par celui-ci aux commissions de réseau.

L'état-major général détermine pour chaque unité la marche qu'elle doit suivre jusqu'à son point de débarquement; il établit les ordres d'exécution destinés au commandement et aux troupes. Ces ordres sont remis au chef d'état-major général, qui en assure la distribution, la conservation et la remise éventuelle aux intéressés.

D'après les dispositions ainsi arrêtées pour l'emploi des diverses sections de réseau, l'état-major général communique aux commissions de réseau intéressées celles des dispositions qui les concernent. Chaque commission de réseau arrête ensuite les mesures préparatoires et d'exécution de son ressort. Elle établit tous les documents nécessaires et en assure la distribution et la conservation.

Transport du matériel n'appartenant pas aux corps d'armée. — Le matériel et les approvisionnements n'appartenant pas aux corps d'armée, et qui doivent être déplacés après l'ordre de mobilisation, font l'objet d'états dressés au ministère de la guerre et centralisés par l'état-major général. Ces états indiquent :

1° La nature, le tonnage et le volume du matériel à transporter, le personnel d'escorte, s'il y a lieu, les points où le matériel est entreposé et ceux de destination, l'affectation, enfin la date à partir de laquelle le transport peut être fait;

2° La répartition de ce matériel en trains, les points d'embarquement et de débarquement, ainsi que le degré d'urgence des expéditions.

Ces états sont adressés par le Ministre (*État-major général, 4e Bureau*) aux commissions de réseau, qui fixent les trains à employer et tiennent compte de ces transports dans les ordres qu'elles établissent pour le service technique.

Les ordres nécessaires à l'exécution éventuelle de ces transports, en ce qui concerne les services militaires auxquels ressortissent le matériel ou les approvisionnements, sont établis, distribués et conservés comme il est dit ci-dessus.

Préparation des transports de ravitaillement et d'évacuation.

Art. 10. Le Ministre fixe le tracé des *lignes de communication* qu'il assigne aux armées pour le début des opérations.

Il détermine à cet effet :

1° Pour le ravitaillement :

Les établissements (grands dépôts de personnel ou de matériel, magasins, arsenaux) ou les portions du territoire qui devront normalement pourvoir aux besoins de chaque armée, ou des corps qui la composent;

La gare dite *de rassemblement* (1), qui, pour chaque région de corps d'armée, servira de point de réunion et de départ à tous les envois provenant de la région à destination de l'armée et inversement;

Les gares dites *stations-magasins*, par lesquelles transiteront tous les envois de matériel dirigés sur l'armée;

Les gares dites *têtes d'étapes de guerre*, qui seront les points de débarquement de tous les envois faits aux armées et inversement.

2° Pour les évacuations :

Les régions dans lesquelles devront être placés les malades ou blessés de chaque armée;

Les *points de répartition*, qui seront la première destination des trains d'évacuation dirigés sur la région (toutes les fois que les gares de rassemblement, qui répondent à d'autres nécessités, ne pourront être utilisées).

Il fixe ensuite les voies ferrées par lesquelles devra s'effectuer la communication normale des régions avec les armées, en passant par les points qui viennent d'être indiqués, et détermine les bases de l'organisation de ces lignes de communication (emplacements de haltes-repas et d'infirmerie de gare, nombre de trains réguliers ou facultatifs à faire chaque jour, etc.). Les commissions de réseau arrêtent, en conséquence, les détails du service, et prennent toutes les dispositions éventuelles d'exécution.

Des dispositions semblables sont prises pour l'approvisionnement ou le ravitaillement des places fortes et des grands centres de population.

Préparation du service des chemins de fer aux armées.

Art. 11. Cette préparation comprend :

1° La détermination des lignes à mettre par le Ministre à la disposition de chaque commandant de groupe d'armées, ou d'armée opérant isolément; celle du point de démarcation qui, sur

(1) Cette gare est celle désignée sous le nom de gare de *point de départ d'étapes* dans les règlements antérieurs.

chacune de ces lignes, séparera la zone restant sous les ordres du Ministre de celle attribuée au commandant en chef; la fixation de la date à partir de laquelle chaque commandant en chef exercera son autorité sur les voies ferrées au delà de la ligne de démarcation;

2° La désignation du personnel qui doit assurer le service des chemins de fer dans la zone des armées (directeur et personnel adjoint, commissions de réseau spéciales, s'il y a lieu (1), commissions et commandements de chemins de fer de campagne);

3° La préparation des mesures d'ordre technique nécessitées par le partage éventuel d'un réseau entre la zone des armées et celle de l'intérieur, notamment le chiffre du matériel roulant qui peut être nécessaire à chaque commission de réseau opérant dans la zone des armées;

4° L'étude de l'utilisation possible des chemins de fer de types divers;

5° L'étude de l'organisation, de l'instruction et de l'emploi des troupes de chemins de fer.

TITRE II.

TRANSPORTS EXÉCUTÉS DANS LA ZONE DE L'INTÉRIEUR.

CHAPITRE Ier.

DISPOSITIONS GÉNÉRALES.

Personnel chargé de faire exécuter les transports.

Art. 12. Le *chef d'état-major général* est chargé d'assurer l'exécution des transports ordonnés par le Ministre de la guerre et de donner toutes les instructions relatives à ce service.

Les transports sont exécutés dans chaque réseau (y compris les lignes secondaires qui y sont rattachées) par les soins et sous la

(1) Décret du 5 février 1889. — Art. 8. Au quartier général de chaque groupe d'armées ou de chaque armée opérant isolément, le service des chemins de fer, dans la zone fixée par le Ministre, est dirigé, sous l'autorité du commandant en chef, par un officier général ou supérieur, assisté d'un ingénieur des chemins de fer.

L'exécution du service est assurée :

1° Par des commissions de réseau sur les lignes exploitées par les compagnies nationales;

2° Par une commission des chemins de fer de campagne.

Les commissions de réseau sont formées, comme précédemment, par un commissaire militaire et un commissaire technique. Le commissaire technique est l'agent qui, aux termes de la loi du 28 décembre 1888, peut être désigné dès le temps de paix pour représenter l'administration du réseau auprès du commandant en chef. Si un réseau

responsabilité d'une *commission de réseau* qui peut être assistée d'une ou plusieurs *sous-commissions de réseau* et qui dispose de *commissions de gare*.

Les sous-commissions de réseau, dans la zone qui leur est attribuée, sont les agents d'exécution de la commission de réseau.

Les commissions de gare sont les agents locaux d'exécution des commissions de réseau, dont elles relèvent soit directement, soit par l'intermédiaire des sous-commissions de réseau, s'il en a été établi.

Leur mission générale est d'assurer, dans les gares où elles siègent, l'exécution du service et des instructions des commissions de réseau. L'appendice VII fixe les détails de leur composition, de leur service, les attributions générales des commissions et les fonctions respectives du membre militaire et du membre technique qui les composent.

Les commissions de gare sont les intermédiaires obligés entre les troupes qui s'embarquent dans les gares, y débarquent ou les traversent, d'une part, et les agents du chemin de fer, d'autre part.

Dispositions communes aux divers organes de chemins de fer.

Art. 13. Dès le début de la mobilisation, ou plus tôt si le Ministre en donne l'ordre, les commissions de réseau, sous-commissions de réseau et commissions de gare sont en permanence au poste qui leur est assigné dès le temps de paix; chacune d'elles est pourvue en temps utile de tous les renseignements et instructions nécessaires à l'exécution du service.

Les commissions de gare sont en relations constantes par le télégraphe des compagnies avec la commission (ou la sous-commission) de réseau dont elles relèvent, et lui adressent chaque jour un rapport écrit.

La spécialité de fonctions de chacun des agents militaire ou technique, des commissions et sous-commissions, doit être maintenue, dans l'exécution du service, de la façon la plus absolue. Toutefois, ces agents ne doivent pas perdre de vue que leur association a principalement pour but de concilier, dans les cas pres-

tout entier se trouve compris dans la zone d'opérations, la commission nommée en l'article 2 passe avec son personnel sous les ordres du commandant en chef.

La commission des chemins de fer de campagne se compose d'un officier et d'un agent technique. Elle a sous ses ordres :

1° Des sections de chemins de fer de campagne, recrutées dans le personnel des compagnies et du réseau de l'Etat;

2° Des troupes de sapeurs de chemin de fer appartenant à l'arme du génie.

Des sections de télégraphie sont en outre mises à sa disposition, suivant les besoins.

Le général en chef peut, au cours des opérations, apporter dans cette organisation les modifications commandées par les circonstances. Mais il doit faire en sorte d'associer toujours l'élément technique avec l'élément militaire.

Le membre militaire a voix prépondérante.

chacune de ces lignes, séparera la zone restant sous les ordres du Ministre de celle attribuée au commandant en chef; la fixation de la date à partir de laquelle chaque commandant en chef exercera son autorité sur les voies ferrées au delà de la ligne de démarcation;

2° La désignation du personnel qui doit assurer le service des chemins de fer dans la zone des armées (directeur et personnel adjoint, commissions de réseau spéciales, s'il y a lieu (1), commissions et commandements de chemins de fer de campagne);

3° La préparation des mesures d'ordre technique nécessitées par le partage éventuel d'un réseau entre la zone des armées et celle de l'intérieur, notamment le chiffre du matériel roulant qui peut être nécessaire à chaque commission de réseau opérant dans la zone des armées;

4° L'étude de l'utilisation possible des chemins de fer de types divers;

5° L'étude de l'organisation, de l'instruction et de l'emploi des troupes de chemins de fer.

TITRE II.

TRANSPORTS EXÉCUTÉS DANS LA ZONE DE L'INTÉRIEUR.

CHAPITRE Ier.

DISPOSITIONS GÉNÉRALES.

Personnel chargé de faire exécuter les transports.

Art. 12. Le *chef d'état-major général* est chargé d'assurer l'exécution des transports ordonnés par le Ministre de la guerre et de donner toutes les instructions relatives à ce service.

Les transports sont exécutés dans chaque réseau (y compris les lignes secondaires qui y sont rattachées) par les soins et sous la

(1) Décret du 5 février 1889. — Art. 8. Au quartier général de chaque groupe d'armées ou de chaque armée opérant isolément, le service des chemins de fer, dans la zone fixée par le Ministre, est dirigé, sous l'autorité du commandant en chef, par un officier général ou supérieur, assisté d'un ingénieur des chemins de fer.

L'exécution du service est assurée :

1° Par des commissions de réseau sur les lignes exploitées par les compagnies nationales;

2° Par une commission des chemins de fer de campagne.

Les commissions de réseau sont formées, comme précédemment, par un commissaire militaire et un commissaire technique. Le commissaire technique est l'agent qui, aux termes de la loi du 28 décembre 1888, peut être désigné dès le temps de paix pour représenter l'administration du réseau auprès du commandant en chef. Si un réseau

responsabilité d'une *commission de réseau* qui peut être assistée d'une ou plusieurs *sous-commissions de réseau* et qui dispose de *commissions de gare*.

Les sous-commissions de réseau, dans la zone qui leur est attribuée, sont les agents d'exécution de la commission de réseau.

Les commissions de gare sont les agents locaux d'exécution des commissions de réseau, dont elles relèvent soit directement, soit par l'intermédiaire des sous-commissions de réseau, s'il en a été établi.

Leur mission générale est d'assurer, dans les gares où elles siègent, l'exécution du service et des instructions des commissions de réseau. L'appendice VII fixe les détails de leur composition, de leur service, les attributions générales des commissions et les fonctions respectives du membre militaire et du membre technique qui les composent.

Les commissions de gare sont les intermédiaires obligés entre les troupes qui s'embarquent dans les gares, y débarquent ou les traversent, d'une part, et les agents du chemin de fer, d'autre part.

Dispositions communes aux divers organes de chemins de fer.

Art. 13. Dès le début de la mobilisation, ou plus tôt si le Ministre en donne l'ordre, les commissions de réseau, sous-commissions de réseau et commissions de gare sont en permanence au poste qui leur est assigné dès le temps de paix; chacune d'elles est pourvue en temps utile de tous les renseignements et instructions nécessaires à l'exécution du service.

Les commissions de gare sont en relations constantes par le télégraphe des compagnies avec la commission (ou la sous-commission) de réseau dont elles relèvent, et lui adressent chaque jour un rapport écrit.

La spécialité de fonctions de chacun des agents militaire ou technique, des commissions et sous-commissions, doit être maintenue, dans l'exécution du service, de la façon la plus absolue. Toutefois, ces agents ne doivent pas perdre de vue que leur association a principalement pour but de concilier, dans les cas pres-

tout entier se trouve compris dans la zone d'opérations, la commission nommée en l'article 2 passe avec son personnel sous les ordres du commandant en chef.

La commission des chemins de fer de campagne se compose d'un officier et d'un agent technique. Elle a sous ses ordres :

1° Des sections de chemins de fer de campagne, recrutées dans le personnel des compagnies et du réseau de l'Etat;

2° Des troupes de sapeurs de chemin de fer appartenant à l'arme du génie.

Des sections de télégraphie sont en outre mises à sa disposition, suivant les besoins.

Le général en chef peut, au cours des opérations, apporter dans cette organisation les modifications commandées par les circonstances. Mais il doit faire en sorte d'associer toujours l'élément technique avec l'élément militaire.

Le membre militaire a voix prépondérante.

sants, les exigences propres du service militaire avec celles du transport par chemins de fer, et de subordonner, s'il y a lieu, les unes aux autres d'après leur urgence relative.

Emploi du télégraphe.

Art. 14. Les membres des commissions et sous-commissions de réseau et des commissions de gare sont autorisés à se servir gratuitement du télégraphe de l'Etat et de celui des chemins de fer pour tout ce qui est relatif à leur service; mais cette correspondance même est subordonnée aux exigences du service et de la marche des trains.

Les agents des compagnies ont le droit de se servir du télégraphe dans les mêmes conditions qu'en temps ordinaire et sans que l'expédition de leurs dépêches soit soumise au visa de l'autorité militaire.

En dehors des dépêches mentionnées aux paragraphes précédents, aucun télégramme ne peut être admis à la transmission gratuite par les fils des compagnies, sans être visé par le commissaire militaire de gare.

CHAPITRE II.

RÈGLES D'EXÉCUTION DES TRANSPORTS.

Principes généraux.

Art. 15. Les transports stratégiques exécutés dans la zone de l'intérieur s'effectuent, en général, conformément au règlement sur les transports ordinaires, sauf les modifications de détail qui peuvent être prescrites par le Ministre.

Si le départ d'une fraction de troupes ne peut s'effectuer par le train qui lui a été assigné, il a lieu par une des marches réservées de la journée, sur l'ordre de la commission de réseau qui s'entend au préalable avec les commissions des réseaux de transit et de débarquement (1). Dans le cas où toutes les marches réservées auraient été prises, il en est rendu compte au Ministre, qui décide s'il faut attendre le lendemain ou qui désigne pour la journée primitivement fixée un nouvel itinéraire choisi parmi ceux qui figurent sur les graphiques militaires.

Le commandant de la troupe est informé de ces dispositions nouvelles par l'intermédiaire du commissaire militaire de la gare de départ.

(1) Voir l'appendice VII (art. 5 et 42) de la décision ministérielle du 20 juillet 1888 modifiant le règlement général pour les transports militaires par chemins de fer.

Les mêmes règles sont suivies quand, en cours de route, une fraction de troupe est arrêtée dans son transport pour une cause quelconque.

Dans le cas où la ligne a été obstruée ou interrompue, les agents militaires et techniques du réseau intéressé doivent prendre, dès que l'incident ou l'accident se produit, toutes les dispositions nécessaires pour en limiter les conséquences.

Si ces dispositions sont de nature à modifier les conditions prévues pour l'ensemble du mouvement sur les autres réseaux, il doit en être référé au Ministre, qui fixe les mesures définitives à prendre.

SECTION Ire.

RÈGLES TECHNIQUES PRÉLIMINAIRES DES TRANSPORTS.

Avis à donner au public de la suppression du service normal.

Art. 16. Dès que les compagnies ont reçu du Ministre de la guerre l'avis que tous leurs moyens de transport doivent être mis à la disposition de l'administration de la guerre, elles prennent, dans le plus court délai possible, toutes les mesures nécessaires pour assurer la suspension des transports commerciaux, tant pour les voyageurs que pour les marchandises à grande et à petite vitesse.

Les trains en cours de route peuvent continuer leur marche jusqu'à leur destination si les nécessités de la préparation ou de l'exécution des transports militaires le permettent; mais, une fois déchargés, les wagons et les voitures sont dirigés sur les points d'expédition des trains militaires.

Le texte de l'avis susmentionné est affiché dans toutes les gares par chacune des compagnies intéressées, pour informer le public de la suppression des trains ordinaires de l'exploitation et, par suite, de la suppression de tous les délais prévus pour le transport des marchandises.

Mesures relatives aux marchandises.

Art. 17. Sur tout le réseau, les chefs de gare préviennent les expéditeurs d'avoir à reprendre les marchandises non encore parties ou de donner, sur les notes d'expédition, déclaration de la reconnaissance de l'état de choses créé par les ordres du Ministre de la guerre.

Dans les gares désignées pour la formation, le départ, les arrêts ou l'arrivée des trains militaires, les marchandises non encore expédiées sont déchargées, s'il y a lieu, et peuvent, si besoin est, être camionnées d'office aux frais, risques et périls

des expéditeurs à leur domicile ou dans un entrepôt public ou privé.

Il en est de même des marchandises non enlevées par les destinataires.

Le commissaire militaire de la gare requiert, au besoin, les moyens de camionnage nécessaires.

Les dispositions du présent article ne sont pas applicables aux marchandises adressées directement aux corps de troupe et établissements de la guerre ou de la marine. Le transport de ces marchandises continue jusqu'à destination, de manière à ne pas gêner les mouvements de la mobilisation, d'après les ordres des commissions de réseau, si la mesure est nécessaire. Les tarifs ordinaires leur sont appliqués.

Augmentation du personnel de certaines gares.

Art. 18. Si les gares désignées comme points de formation, de départ, d'arrivée ou de halte des trains militaires ne comportent pas un personnel en rapport avec l'importance des opérations qu'elles ont à accomplir, les commissions de réseau dirigent sur ces gares un personnel complémentaire suffisant.

Des mesures analogues sont prises pour l'approvisionnement aux points convenables des agrès et objets nécessaires au service :

Ponts volants, rampes mobiles, cales;
Appareils d'éclairage ;
Tonneaux et seaux pour l'eau destinée aux chevaux ;
Appareils télégraphiques, etc.

Agents télégraphistes de l'Etat.

Art. 19. Dans les gares où le service télégraphique est fait par le personnel de l'Etat, le Ministre de la guerre, sur la proposition de la commission de réseau intéressée, demande, s'il y a lieu, des agents auxiliaires à la direction générale des postes et des télégraphes.

Exécution d'urgence, par les compagnies, des travaux indiqués par les commissions de réseau.

Art. 20. Les compagnies doivent exécuter d'urgence tous les travaux prévus dès le temps de paix pour le moment de la mobilisation ainsi que ceux qui peuvent leur être ordonnés au dernier moment par le Ministre.

Equipes volantes dans les gares de passage.

Art. 21. Dans les gares désignées à l'avance par les commissions de réseau, les compagnies entretiennent des équipes volantes pour visiter le matériel roulant, faire les réparations possibles et remplacer les voitures qui ne se trouveraient plus dans des conditions convenables de sécurité.

Reprise du service commercial.

Art. 22. Sur la proposition des commissions de réseau, le Ministre autorise, lorsqu'il le juge utile, la reprise complète ou partielle des transports commerciaux pour les voyageurs et les marchandises.

Lorsque, pour un réseau, cette reprise ne doit être que partielle, le Ministre fixe les lignes et, s'il y a lieu, les gares ouvertes aux transports commerciaux, le nombre maximum des trains qui pourront être affectés à ce service, enfin le matériel qui pourra être utilisé. Il arrête les conditions générales du transport. Les ordres de service établis par les commissions de réseau sont soumis à son approbation.

SECTION II.

FONCTIONNEMENT DES GARES DE RASSEMBLEMENT DANS LES TRANSPORTS DE RAVITAILLEMENT ET D'ÉVACUATION.

Réunion aux gares de rassemblement de tout le matériel et de tout le personnel expédiés de l'intérieur à l'armée et réexpédition.

Art. 23. Afin de prévenir toute confusion aux gares d'arrivée, tous les transports de personnel, de matériel et d'approvisionnements à destination, soit des services généraux de l'armée, soit des corps de troupe, et prenant leur origine dans la circonscription territoriale d'un corps d'armée, sont dirigés par les établissements ou les corps expéditeurs sur la gare de rassemblement assignée à cette région territoriale.

A partir de cette gare, les transports réunis, autant que possible, en trains complets pour une même destination, sont dirigés sans rompre charge, en suivant les lignes de communication déterminées :

1° Les transports de personnel, directement sur leur destination;

2° Les transports de matériel et d'approvisionnements, sur les stations-magasins, comme il est dit au titre IV.

Toutefois il peut être dérogé à l'obligation de centraliser préalablement les transports à la gare de rassemblement lorsque les services expéditeurs peuvent charger des trains complets.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN ® DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

Tableaux de service et instructions à adresser aux commissions des gares de rassemblement.

Art. 24. Les commissions des gares de rassemblement dirigent le personnel et le matériel sur leurs lignes respectives, en se conformant aux tableaux de service et aux instructions spéciales qu'elles reçoivent de la commission de réseau.

Réceptions et réexpéditions à l'intérieur faites par la gare de rassemblement.

Art. 25. Tous les transports de l'armée vers l'intérieur, à l'exception des malades et des blessés, sont divisés par région de corps d'armée destinataire, par les soins des commissions de gare de la ligne de démarcation, au cas où cette division n'aurait point été faite à la station de transition ou au départ.

Les transports concernant chaque région sont dirigés ensuite, par les soins de ces commissions, vers la gare de rassemblement de cette région. La commission de cette dernière gare, après avoir reconnu les transports, en fait la réexpédition sur les établissements ou les dépôts destinataires.

TITRE III.

TRANSPORTS EXÉCUTÉS DANS LA ZONE DES ARMÉES.

CHAPITRE Ier.

PERSONNEL CHARGÉ DE DIRIGER ET DE FAIRE EXÉCUTER CES TRANSPORTS.

SECTION Ire.

DIRECTION D'ENSEMBLE DU SERVICE.

Autorité chargée de la direction d'ensemble.

Art. 26. Le *directeur général des chemins de fer et des étapes* a dans ses attributions la direction supérieure du service des chemins de fer au delà de la ligne de démarcation.

Il fait assurer la direction immédiate de ce service par le directeur des chemins de fer aux armées.

Les attributions du directeur général, en ce qui concerne le service des chemins de fer, sont fixées par le décret du 10 octobre 1889.

Relations du directeur général avec le Ministre.

Art. 27. Le directeur général se tient en relations constantes et journalières avec le Ministre (*Etat-major général*) en vue d'assurer la coordination du service sur les lignes de la zone des armées et sur les lignes de l'intérieur. Ces relations ont notamment pour objet :

1° Le tracé des lignes de communication des armées en ce qui concerne les voies ferrées, les emplacements des principaux points de ces lignes (gares de rassemblement, stations-magasins, têtes d'étapes de guerre) et des en-cas mobiles ;

2° Les demandes de matériel et de personnel à faire passer temporairement, ou d'une façon permanente, de la zone de l'intérieur à la zone des armées et inversement ;

3° La communication réciproque de tous les tableaux de marche des trains militaires ;

4° Des informations journalières et réciproques sur les transports dirigés de l'intérieur sur les stations de la ligne de démarcation ou de l'armée sur ces mêmes stations ;

5° Le déplacement en avant ou en arrière des stations de la ligne de démarcation, des stations-magasins, etc., et les modifications à apporter, en conséquence, à l'exploitation des lignes, etc.

SECTION II.

DIRECTEUR DES CHEMINS DE FER AUX ARMÉES.

Personnel à la disposition du directeur.

Art. 28. Le *directeur des chemins de fer aux armées* réside, en principe, auprès du directeur général des chemins de fer et des étapes.

Il est assisté d'un ingénieur des chemins de fer et :

1° D'un personnel dont le tableau n° 1, annexé au présent règlement, indique la composition ;

2° D'une commission de réseau par compagnie disposant, elle-même, de sous-commissions de réseau, s'il y a lieu, et de commissions de gare, pour assurer le service sur les lignes dont l'exploitation est confiée aux compagnies nationales, en deçà des stations de transition ;

3° D'une ou plusieurs commissions de chemins de fer de campagne, disposant de commandements de gare, pour assurer le service sur les autres lignes de la zone des armées au delà des stations de transition.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN ®

Tableaux de service et instructions à adresser aux commissions des gares de rassemblement.

Art. 24. Les commissions des gares de rassemblement dirigent le personnel et le matériel sur leurs lignes respectives, en se conformant aux tableaux de service et aux instructions spéciales qu'elles reçoivent de la commission de réseau.

Réceptions et réexpéditions à l'intérieur faites par la gare de rassemblement.

Art. 25. Tous les transports de l'armée vers l'intérieur, à l'exception des malades et des blessés, sont divisés par région de corps d'armée destinataire, par les soins des commissions de gare de la ligne de démarcation, au cas où cette division n'aurait point été faite à la station de transition ou au départ.

Les transports concernant chaque région sont dirigés ensuite, par les soins de ces commissions, vers la gare de rassemblement de cette région. La commission de cette dernière gare, après avoir reconnu les transports, en fait la réexpédition sur les établissements ou les dépôts destinataires.

TITRE III.

TRANSPORTS EXÉCUTÉS DANS LA ZONE DES ARMÉES.

CHAPITRE Ier.

PERSONNEL CHARGÉ DE DIRIGER ET DE FAIRE EXÉCUTER CES TRANSPORTS.

SECTION Ire.

DIRECTION D'ENSEMBLE DU SERVICE.

Autorité chargée de la direction d'ensemble.

Art. 26. Le *directeur général des chemins de fer et des étapes* a dans ses attributions la direction supérieure du service des chemins de fer au delà de la ligne de démarcation.

Il fait assurer la direction immédiate de ce service par le directeur des chemins de fer aux armées.

Les attributions du directeur général, en ce qui concerne le service des chemins de fer, sont fixées par le décret du 10 octobre 1889.

Relations du directeur général avec le Ministre.

Art. 27. Le directeur général se tient en relations constantes et journalières avec le Ministre (*Etat-major général*) en vue d'assurer la coordination du service sur les lignes de la zone des armées et sur les lignes de l'intérieur. Ces relations ont notamment pour objet :

1° Le tracé des lignes de communication des armées en ce qui concerne les voies ferrées, les emplacements des principaux points de ces lignes (gares de rassemblement, stations-magasins, têtes d'étapes de guerre) et des en-cas mobiles ;

2° Les demandes de matériel et de personnel à faire passer temporairement, ou d'une façon permanente, de la zone de l'intérieur à la zone des armées et inversement ;

3° La communication réciproque de tous les tableaux de marche des trains militaires ;

4° Des informations journalières et réciproques sur les transports dirigés de l'intérieur sur les stations de la ligne de démarcation ou de l'armée sur ces mêmes stations ;

5° Le déplacement en avant ou en arrière des stations de la ligne de démarcation, des stations-magasins, etc., et les modifications à apporter, en conséquence, à l'exploitation des lignes, etc.

SECTION II.

DIRECTEUR DES CHEMINS DE FER AUX ARMÉES.

Personnel à la disposition du directeur.

Art. 28. Le *directeur des chemins de fer aux armées* réside, en principe, auprès du directeur général des chemins de fer et des étapes.

Il est assisté d'un ingénieur des chemins de fer et :

1° D'un personnel dont le tableau n° 1, annexé au présent règlement, indique la composition ;

2° D'une commission de réseau par compagnie disposant, elle-même, de sous-commissions de réseau, s'il y a lieu, et de commissions de gare, pour assurer le service sur les lignes dont l'exploitation est confiée aux compagnies nationales, en deçà des stations de transition ;

3° D'une ou plusieurs commissions de chemins de fer de campagne, disposant de commandements de gare, pour assurer le service sur les autres lignes de la zone des armées au delà des stations de transition.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN ®

Attributions du directeur des chemins de fer aux armées.

Art. 29. Le directeur des chemins de fer aux armées est chargé de la direction d'ensemble du service dans la zone des armées.

Il adresse au directeur général toutes les demandes et propositions relatives à l'établissement et au maintien de la coordination entre le service sur les lignes de la zone des armées et celui des lignes de la zone de l'intérieur, d'une part, ainsi qu'entre le service des chemins de fer et celui des étapes des diverses armées du groupe, d'autre part.

Indépendamment des objets visés à l'article 27 ci-dessus, ces demandes ou propositions concernent notamment :

1° La répartition des lignes exploitées de l'arrière entre les armées, en raison de leurs besoins normaux ou accidentels; la désignation des commissions de réseau ou de chemins de fer de campagne avec lesquelles chaque direction d'étapes devra se tenir en relations directes ;

2° L'étendue des ressources mises à la disposition de chacune de ces commissions et les limites dans lesquelles elle pourra donner directement satisfaction aux demandes des directeurs d'étapes ;

3° Le déplacement des stations tête d'étapes de guerre, et celui des stations-magasins ou des en-cas mobiles qui se trouvent dans la zone des armées ;

4° Le déplacement de la ligne de démarcation ou des stations de transition ;

5° La détermination des lignes où l'exploitation devra être, soit abandonnée, soit rétablie, en raison des événements de guerre, les lignes et ouvrages d'art à détruire ou à rétablir.

Conformément aux instructions d'ensemble du directeur général, le directeur des chemins de fer établit et adresse aux commissions de réseau ou de chemins de fer de campagne des instructions pour l'organisation du service ; il approuve les tableaux de marche qu'elles établissent ; il reçoit leurs demandes et répartit entre elles le personnel et le matériel militaire ou technique (notamment les troupes de chemins de fer et le parc de réparation des ouvrages d'art) mis à la disposition des armées ; il reçoit leurs demandes de crédit et y fait donner satisfaction ; il adresse aux commissions de chemins de fer de campagne les ordres de service spéciaux nécessaires pour régler les détails qui ne sauraient être prévus, dès le temps de paix, relativement à la comptabilité des transports sur les lignes qu'elles exploitent.

Dans la limite des instructions d'ensemble qu'il reçoit du directeur général, il a la plus grande initiative pour le choix et l'exécution des mesures destinées à assurer le service. Il prend, à cet effet, les avis des commissions de réseau et des commissions de

chemins de fer de campagne, mais il est seul responsable des décisions qu'il arrête.

SECTION III.

PERSONNEL CHARGÉ DE L'EXÉCUTION DU SERVICE SUR LES LIGNES EXPLOITÉES PAR LES COMMISSIONS DE RÉSEAU.

Commissions de réseau.

Art. 30. Sur les lignes de la zone des armées dont l'exploitation est confiée au personnel des chemins de fer nationaux, le service est exécuté par les *commissions de réseau* organisées et composées conformément aux prescriptions du décret du 5 février 1889 (art. 8) (1).

Les commissions de reseau fonctionnant dans la zone des armées ont les mêmes attributions que celles établies dans la zone de l'intérieur. Elles sont immédiatement subordonnées au directeur des chemins de fer aux armées. Elles lui adressent un rapport journalier et lui présentent toutes leurs demandes et propositions.

Sous-commissions de réseau et commissions de gare.

Art. 31. Les commissions de réseau peuvent être assistées de *sous-commissions de réseau*. Elles disposent de *commissions de gare*.

Les sous-commissions de réseau et commissions de gare ont la

(1) Décret du 5 février 1889. — Art. 8. Au quartier général de chaque groupe d'armées ou de chaque armée opérant isolément, le service des chemins de fer, dans la zone fixée par le Ministre, est dirigé, sous l'autorité du commandant en chef, par un officier général ou supérieur, assisté d'un ingénieur des chemins de fer.

L'exécution du service est assurée :

1° Par des commissions de réseau sur les lignes exploitées par les compagnies nationales ;

2° Par une commission des chemins de fer de campagne.

Les commissions de réseau sont formées, comme précédemment, par un commissaire militaire et un commissaire technique. Le commissaire technique est l'agent qui, aux termes de la loi du 28 décembre 1888, peut être désigné dès le temps de paix pour représenter l'administration du réseau auprès du commandant en chef. Si un réseau tout entier se trouve compris dans la zone d'opérations, la commission nommée en l'article 2 passe avec son personnel sous les ordres du commandant en chef.

La commission des chemins de fer de campagne se compose d'un officier et d'un agent technique. Elle a sous ses ordres :

1° Des sections de chemins de fer de compagne, recrutées dans le personnel des compagnies et du réseau de l'Etat ;

2° Des troupes de sapeurs de chemin de fer appartenant à l'arme du génie.

Des sections de télégraphie sont en outre mises à sa disposition, suivant les besoins.

Le général en chef peut, au cours des opérations, apporter dans cette organisation les modifications commandées par les circonstances Mais il doit faire en sorte d'associer toujours l'élément technique avec l'élément militaire.

Le membre militaire a voix prépondérante.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN ® DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

même composition et les mêmes attributions que les organes similaires qui fonctionnent dans la zone de l'intérieur. Leur nombre et leur emplacement sont fixés par le directeur des chemins de fer sur la proposition des commissions de réseau intéressées. Le personnel militaire nécessaire à leur formation est fourni, s'il y a lieu, par le Ministre, sur la demande du directeur général, provoquée par le directeur des chemins de fer.

Personnel auxiliaire et matériel d'exécution.

Art. 32. Les commissions de réseau disposent, pour assurer l'exécution du service, du personnel des compagnies affecté normalement aux lignes comprises dans la zone des armées. Lorsque ce personnel devient insuffisant, il peut être renforcé par prélèvement sur les autres lignes de la même compagnie demeurées dans la zone de l'intérieur. Le directeur général, sur la proposition du directeur des chemins de fer, saisi par la commission de réseau, adresse les demandes nécessaires au Ministre.

Il en est de même pour la fourniture du matériel roulant, lorsque l'importance du service l'exige.

Dans certains cas, le directeur des chemins de fer peut mettre momentanément à la disposition d'une commission de réseau, dans un but déterminé, des fractions de troupes de chemins de fer.

Relations des commissions de réseau et du personnel qui leur est subordonné avec le service des étapes.

Art. 33. Les relations des commissions et des sous-commissions de réseau et des commissions de gare avec les directeurs et commandants d'étapes sont les mêmes que celles qui sont définies à l'article 39 ci-après, entre le service des étapes et les commissions de chemins de fer de campagne ou leurs agents.

SECTION IV.

COMMISSIONS DE CHEMINS DE FER DE CAMPAGNE.

Composition.

Art. 34. L'exploitation militaire des sections de voie ferrée au delà des stations de transition est confiée à des *commissions de chemins de fer de campagne* dont le nombre est déterminé par le directeur général des chemins de fer et des étapes.

Le personnel de ces commissions est nommé, pour la première formation, par le Ministre de la guerre et mis à la disposition des armées, quand il est nécessaire, sur la demande du directeur

général des chemins de fer et des étapes. Les modifications qu'il peut y avoir lieu d'apporter ultérieurement dans la composition des commissions sont prescrites par le directeur des chemins de fer aux armées.

Chaque commission comprend :

Un officier supérieur, président ;

Un ingénieur de chemins de fer qui, à défaut de dispositions spéciales prescrites par le directeur des chemins de fer, est le commandant de la section de chemins de fer de campagne mise à la disposition de la commission ou l'un de ces commandants désigné par le président de la commission s'il existe plusieurs sections.

Le président est, en toutes circonstances, le chef militaire de la commission, et le membre technique doit déférer aux ordres qu'il donne lorsqu'il juge que les circonstances lui imposent de couvrir la responsabilité technique particulière de cet ingénieur en engageant la sienne.

La date d'entrée en fonctions de chaque commission et les limites du réseau qui lui est affecté sont fixées par le directeur des chemins de fer.

Personnel d'exécution et matériel d'exploitation.

Art. 35. Le personnel d'exécution comprend :

1° Une ou plusieurs compagnies de *sapeurs de chemin de fer ;*
2° Une ou plusieurs *sections de chemins de fer de campagne ;*
3° Une ou plusieurs *sections télégraphiques de deuxième ligne.*

Le matériel d'exploitation et, s'il y a lieu, le matériel de la voie nécessaire, peut être fourni aux commissions de chemins de fer de campagne par les chemins de fer nationaux, sur l'ordre du Ministre de la guerre, provoqué par le directeur général des chemins de fer et des étapes.

La livraison est faite aux stations de transition.

Personnel auxiliaire.

Art. 36. Un détachement de gendarmerie peut être mis à la disposition du président de la commission pour la police des trains et des gares.

Il lui est également fourni un personnel adjoint dont la composition est indiquée par le tableau n° 2 annexé au présent règlement.

Désignation à l'avance du personnel de trois commissions.

Art. 37. Le personnel de trois commissions de chemins de fer de campagne est tenu constamment au complet.

En temps de paix, chacune de ces commissions se réunit, au

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN ®
DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

moins pendant quinze jours par an, pour étudier une section du réseau français suivant un programme déterminé par le Ministre.

Attributions.

Art. 38. Les commissions de chemins de fer de campagne reçoivent leurs instructions du directeur des chemins de fer aux armées, qui se maintient en communications constantes avec leurs présidents.

Elles sont chargées :

Des travaux de construction, de réparation et de destruction de la voie et des ouvrages d'art, du choix et de l'installation des stations ouvertes aux services des transports ;

De l'exploitation des sections qui leur sont affectées ;

De l'exécution des travaux d'entretien de la voie ;

De la police des trains et des gares ainsi que du service des infirmeries de gare et des haltes-repas pour les troupes transportées.

Les attributions spéciales de chacun des membres sont celles définies par le décret du 5 février 1889 pour les commissions de réseau. Le président adresse seul des ordres au commandant des sapeurs de chemins de fer mis à la disposition de la commission, et en général aux troupes militaires de la commission.

Relations des commissions avec les directions des étapes d'armée.

Art. 39. Les commissions restent en relations constantes avec la *direction des étapes* de l'armée à laquelle le réseau est affecté.

Elles communiquent à cette direction les tableaux de marche des trains, en reçoivent les demandes de transport et lui font connaître la suite qui peut y être donnée.

Elles donnent satisfaction aux demandes de transport dans la limite du nombre de trains réguliers ou facultatifs que le directeur des chemins de fer a mis à leur disposition après approbation des tableaux de marche de la section.

Si les demandes excèdent les moyens prévus, elles prennent les ordres du directeur des chemins de fer.

Elles se concertent avec les autorités d'étapes pour les mesures de protection de la voie, des gares et des trains.

SECTION V.

COMMANDEMENTS DE GARE.

Composition.

Art. 40. Les présidents de commissions de chemins de fer de campagne ont sous leurs ordres directs les *commandements de gare*, dont ils déterminent les résidences dans les gares principales des sections que ces commissions exploitent.

Ces commandements sont ainsi composés :

Un officier, commandant militaire ;

Un chef de gare.

Ce chef de gare et le personnel technique en sous-ordre sont fournis par les sections de chemins de fer de campagne ou, en cas de nécessité, par les compagnies de sapeurs de chemins de fer.

Dans chaque région de corps d'armée, deux commandants de gare sont désignés à l'avance, dès le temps de paix, par le Ministre de la guerre, sur la proposition annuelle des commandants de corps d'armée.

Attributions.

Art. 41. Les commandements de gare sont les agents d'exécution locaux dont la commission de chemins de fer de campagne dispose, sur chaque section, pour l'accomplissement de la tâche définie précédemment, en ce qui concerne l'exploitation (art. 38).

Ils ne reçoivent d'ordres que de la commission dont ils dépendent, et ils lui adressent un rapport quotidien (1).

Le commandant de gare est commandant d'armes dans sa gare et dans ses dépendances ; il exerce sur le personnel de son commandement la même autorité que le président de la commission de chemins de fer de campagne sur les membres de cette commission.

Il est chargé spécialement de faire respecter les ordres techniques par toutes les troupes de passage, quel que soit le grade du chef qui les commande.

Relations des commandants de gare avec le service des étapes.

Art. 42. Les commandants de gare se maintiennent en relations constantes avec les *commandants d'étapes* établis dans la localité, et se concertent avec eux pour toutes les mesures intéressant :

Le débarquement et l'embarquement du personnel et du matériel ;

Le logement et l'alimentation des troupes appelées à stationner ;

Les distributions de vivres au personnel du service des chemins de fer, lorsqu'il y a lieu ;

(1) Voir le tableau C annexé à l'appendice VII et la décision ministérielle du 20 juillet 1888 modifiant le règlement général pour les transports militaires par chemins de fer.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN ®
DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

La sécurité et la défense de la gare et de la voie dans le rayon du commandement d'étapes.

A défaut de commandement d'étapes, le service des étapes peut être confié au commandant de gare. Dans ce cas, il relève, au point de vue de ce service, de l'autorité d'étapes de la circonscription à laquelle il appartient.

Dans les stations têtes d'étapes de guerre, il est toujours établi un commandement d'étapes en même temps qu'un commandement de gare. Le commandant de gare a pour devoir de veiller à ce que tous les wagons soient immédiatement déchargés, puis rechargés, s'il y a lieu, pour être réexpédiés, et à ce que les abords de la gare ne soient jamais encombrés.

Il appartient au commandant d'étapes de faire emmagasiner les denrées ou le matériel qui doivent sortir de la gare, de loger les troupes qui doivent séjourner, et de former les convois à diriger sur l'armée.

Personnel mis temporairement à la disposition des commandants de gare.

Art. 43. Les détachements de gendarmerie et les troupes d'étapes affectés par le service des étapes à la police ou à la défense d'une gare, ainsi que les plantons et corvées, passent, pendant la durée de leur mission, sous l'autorité du commandant de gare.

SECTION VI.

Service des chemins de fer dans une armée opérant isolément.

Art. 44. Le *directeur des chemins de fer et des étapes* possède, conformément au décret du 10 octobre 1889 (art. 13), (1) les attributions ci-dessus indiquées pour le directeur général des chemins de fer et des étapes.

Le service est assuré, sous sa direction, par la ou les commissions de réseau et de chemins de fer de campagne affectées à l'armée.

(1) Décret du 10 octobre 1889. — Art. 13. Lorsqu'une armée opère isolément, la direction des services de l'arrière est exercée par un officier général placé sous l'autorité immédiate du chef d'état-major général et qui porte le titre de *directeur des chemins de fer et des étapes*.

Ses attributions sont, en ce qui concerne le service des chemins de fer, celles qui sont dévolues par le présent décret au directeur général des chemins de fer et des étapes.

En ce qui concerne le service des étapes, il réunit les pouvoirs du directeur général à ceux des directeurs des étapes d'une armée.

CHAPITRE II.

RÈGLES D'EXÉCUTION DES TRANSPORTS.

Principe général.

Art. 45. Les transports stratégiques exécutés dans la zone des armées s'effectuent, en général, conformément aux dispositions du règlement sur les transports ordinaires, sauf les modifications que le directeur général des chemins de fer et des étapes juge nécessaire de prescrire en raison des circonstances de guerre.

SECTION Ire.

RÈGLES D'EXPLOITATION.

Transports privés.

Art. 46. Dans la zone des armées, les lignes ferrées sont fermées au transport des voyageurs civils et des objets privés, sauf exceptions ordonnées par le directeur général des chemins de fer et des étapes, et portées à la connaissance du Ministre pour les transports qui doivent passer de la zone de l'intérieur dans celle des armées et réciproquement.

On entend par objets privés tous ceux que l'administration de la guerre n'a pas pris effectivement en charge. Toutefois, ne sont pas considérés comme objets privés le bétail et les approvisionnements adressés directement aux corps de troupe ou aux services des armées.

Par dérogation aux dispositions du paragraphe 1er, le commandant des armées peut autoriser l'ouverture au service commercial de certaines lignes de la zone des armées. Le directeur général des chemins de fer et des étapes exerce dans cette zone les attributions dévolues au Ministre dans la zone de l'intérieur, en vue de régler le détail du service sur les lignes ouvertes au trafic privé (art. 22).

Les dispositions arrêtées pour cette exploitation sont notifiées au Ministre toutes les fois qu'elles se rapportent à des lignes en correspondance directe avec celles de la zone de l'intérieur.

Stations têtes d'étapes de guerre.

Art. 47. Les emplacements et les affectations des stations têtes d'étapes de guerre sont modifiées en raison des circonstances. Ces stations sont, en principe, aussi rapprochées que possible des

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN
DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

troupes; mais elles doivent aussi présenter les ressources nécessaires pour que l'exploitation y fonctionne facilement. Des *annexes temporaires* sont créées, au besoin, dans des stations voisines.

Le directeur général prend, à cet effet, les mesures nécessaires et les notifie aux commandants d'armée, au directeur des étapes de chaque armée, ainsi qu'au Ministre (*État-major général*).

Ordre de service pour le mouvement et la comptabilité.

Art. 48. La circulation des trains sur les lignes en deçà des stations de transition s'effectue conformément aux règlements des compagnies exploitantes. Au delà des stations de transition, les sections de chemins de fer de campagne continuent à se conformer, autant que possible, pour l'exploitation, aux règlements des compagnies qui les ont fournies. Elles appliquent également les règles de comptabilité en vigueur dans ces compagnies pour les transports effectués sur les lignes qui leur sont confiées. Des ordres de service spéciaux règlent les détails qui ne sauraient être prévus en temps de paix.

SECTION II.

PROTECTION DE LA VOIE ET DES TRAINS.

Protection contre les opérations stratégiques de l'ennemi.

Art. 49. La protection des voies ferrées contre les opérations stratégiques de l'ennemi est du ressort des opérations militaires dirigées par le grand état-major général.

Il n'appartient qu'au commandant en chef des armées, aux commandants d'armée ou aux commandants de corps d'armée opérant isolément, d'ordonner les dispositions d'ensemble nécessaires pour assurer cette protection.

Les corps qui couvrent les stations de tête dans la ligne de déploiement des armées les protègent directement.

Protection de la voie ou des trains contre les partisans ou les habitants.

Art. 50. La voie, les ouvrages d'art et les trains doivent être mis à l'abri des tentatives de destruction exécutées, soit par des partisans, soit en pays ennemi par des habitants.

Cette tâche incombe aux commandants d'étapes dépendant des directions des étapes ou des commandements territoriaux particuliers, après entente avec les commissions de réseau ou de chemins de fer de campagne intéressées.

« Les propositions concernant la sécurité des voies ferrées sont

établies de concert avec la commission de chemins de fer intéressée et transmises par le directeur des étapes au directeur général des chemins de fer et des étapes.

« Celui-ci prononce après avoir pris l'avis du service des chemins de fer. Dans le cas d'urgence, le directeur des étapes prend les mesures provisoires que nécessitent les circonstances. Dans le même cas, les commissions de chemins de fer ainsi que les commissaires militaires et les commandants de gare ont le droit d'adresser des réquisitions de troupes aux commandants d'étapes ou aux commandants des colonnes mobiles; les uns et les autres y déférent dans la mesure du possible et rendent compte aussitôt au commandant du gîte principal d'étapes dont ils relèvent ou au directeur des étapes (1). »

Mesures à prendre sur les sections menacées par les détachements ennemis.

Art. 51. Sur les sections dont la voie est exposée aux tentatives de l'ennemi, la plus grande prudence doit présider à l'expédition et à la conduite des trains. Leur expédition doit être précédée de l'échange avec les postes en avant de renseignements sur l'état du chemin à parcourir. Ces dépêches sont précédées elles-mêmes de l'échange de signes convenus entre les agents qui correspondent et destinés à prémunir contre les surprises.

Cas où le chef de la troupe embarquée prend la direction du train.

Art. 52. Si l'on prévoit que le train peut être attaqué, le chef de la troupe embarquée, prévenu, prend la direction du train; il prescrit alors les mesures de précaution que commandent les circonstances; les agents techniques de l'exploitation doivent déférer à ses ordres.

---

(1) Règlement sur le service des étapes. — Art. 46. Le directeur des étapes fait étudier par son état-major les mesures à prendre et les instructions générales à donner pour assurer la sécurité en arrière de l'armée. Il rend compte au chef d'état-major général des dispositions qu'il a prises.

Les propositions concernant la sécurité des voies ferrées sont établies de concert avec la commission de ligne ou la commission de chemins de fer de campagne intéressée, et transmises par le directeur des étapes au directeur général des chemins de fer et des étapes. Celui-ci prononce après avoir pris l'avis du service des chemins de fer. Dans le cas d'urgence, le directeur des étapes prend les mesures provisoires que nécessitent les circonstances. Dans le même cas, les commissions de ligne et les commissions de chemins de fer de campagne, ainsi que les commissaires militaires et les commandants de gare, ont le droit d'adresser des réquisitions de troupes aux commandants d'étapes ou aux commandants des colonnes mobiles; les uns et les autres y déférent dans la mesure du possible et rendent compte aussitôt au commandant du gîte principal d'étapes dont ils relèvent ou au directeur des étapes.

Les détachements de gendarmerie et les troupes d'étapes affectés à la police ou à la défense d'une gare passent, pendant la durée de leur mission, sous l'autorité du commandant de gare.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN ® UANL

Escorte d'infanterie donnée aux trains de matériel.

Art. 53. Les trains de matériel reçoivent, dans les mêmes circonstances, par les soins des commandants d'étapes sur la réquisition des commissaires ou commandants de gare, une escorte d'infanterie placée dans les premières voitures et qui se tient prête à descendre au premier signal.

Le chef de l'escorte prend la direction du train comme il est dit à l'article précédent.

Destruction de la voie et des ouvrages d'art.

Art. 54. Il est de règle absolue qu'aucun ouvrage d'art ne peut être détruit ou mis hors de service sans l'ordre formel du commandant en chef des armées ou des généraux qu'il a délégués spécialement à cet effet.

La destruction de la voie et des ouvrages d'art rentre dans les attributions des autorités (1) du service des chemins de fer qui la font assurer, soit par les troupes de chemins de fer, soit par toute autre troupe susceptible d'être utilisée à cet effet.

TITRE IV.

TRANSPORT DU MATÉRIEL EN TEMPS DE GUERRE.

Règle générale.

Art. 55. Les règles qui régissent l'exécution des transports ordinaires de matériel et qui ont été développées dans le règlement sur les transports ordinaires sont applicables aux transports de matériel dans la zone de l'intérieur et dans celle des armées, avec les modifications qui vont être indiquées.

(1) Ces autorités sont :

Le directeur général des chemins de fer et des étapes;
Le directeur des chemins de fer aux armées;
Les commissions de réseau;
Les commissions de chemins de fer de campagne.

CHAPITRE Ier.

TRANSPORTS DANS LA ZONE DE L'INTÉRIEUR.

SECTION Ire.

GARES DE RASSEMBLEMENT, STATIONS-MAGASINS, EN-CAS MOBILES.

Gares de rassemblement. — Personnel à y attacher.

Art. 56. Le matériel qui, conformément aux articles 23 et 25 du présent règlement, doit être expédié sur la gare de rassemblement, est envoyé à l'adresse du comptable entrepositaire attaché à la commission siégeant dans cette gare.

Un personnel est mis à la disposition de la commission de gare pour assister le comptable dans toutes les opérations de reconnaissance et de réexpédition du matériel transitant (1).

Conditionnement des colis des corps de troupe.

Art. 57. Tous les colis à destination d'un corps de troupe à l'armée doivent être solidement conditionnés et porter sur deux de leurs faces, au moins, l'indication en gros caractères du corps de troupe, de la division, du corps d'armée et de l'armée, ainsi que de la nature du matériel.

Stations-magasins.

Art. 58. Les stations-magasins, tout en servant à maintenir disponibles, à une distance peu considérable du théâtre de la guerre, les approvisionnements de toute nature, constituent un régulateur indispensable du mouvement des approvisionnements, soit vers l'armée, soit vers l'intérieur en cas d'évacuation ou de retraite.

Les emplacements et les affectations de ces stations sont fixés comme il est dit aux articles 10 et 27; ils sont notifiés aux commandants d'armée et de corps d'armée par les soins du général commandant en chef, et aux commandants de région territoriale par le Ministre.

(1) Appendice VII, tableau A, de la décision ministérielle du 20 juillet 1888 modifiant le règlement général pour les transports militaires par chemins de fer.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN
DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

Escorte d'infanterie donnée aux trains de matériel.

Art. 53. Les trains de matériel reçoivent, dans les mêmes circonstances, par les soins des commandants d'étapes sur la réquisition des commissaires ou commandants de gare, une escorte d'infanterie placée dans les premières voitures et qui se tient prête à descendre au premier signal.

Le chef de l'escorte prend la direction du train comme il est dit à l'article précédent.

Destruction de la voie et des ouvrages d'art.

Art. 54. Il est de règle absolue qu'aucun ouvrage d'art ne peut être détruit ou mis hors de service sans l'ordre formel du commandant en chef des armées ou des généraux qu'il a délégués spécialement à cet effet.

La destruction de la voie et des ouvrages d'art rentre dans les attributions des autorités (1) du service des chemins de fer qui la font assurer, soit par les troupes de chemins de fer, soit par toute autre troupe susceptible d'être utilisée à cet effet.

TITRE IV.

TRANSPORT DU MATÉRIEL EN TEMPS DE GUERRE.

Règle générale.

Art. 55. Les règles qui régissent l'exécution des transports ordinaires de matériel et qui ont été développées dans le règlement sur les transports ordinaires sont applicables aux transports de matériel dans la zone de l'intérieur et dans celle des armées, avec les modifications qui vont être indiquées.

(1) Ces autorités sont :

Le directeur général des chemins de fer et des étapes;
Le directeur des chemins de fer aux armées;
Les commissions de réseau;
Les commissions de chemins de fer de campagne.

CHAPITRE Ier.

TRANSPORTS DANS LA ZONE DE L'INTÉRIEUR.

SECTION Ire.

GARES DE RASSEMBLEMENT, STATIONS-MAGASINS, EN-CAS MOBILES.

Gares de rassemblement. — Personnel à y attacher.

Art. 56. Le matériel qui, conformément aux articles 23 et 25 du présent règlement, doit être expédié sur la gare de rassemblement, est envoyé à l'adresse du comptable entrepositaire attaché à la commission siégeant dans cette gare.

Un personnel est mis à la disposition de la commission de gare pour assister le comptable dans toutes les opérations de reconnaissance et de réexpédition du matériel transitant (1).

Conditionnement des colis des corps de troupe.

Art. 57. Tous les colis à destination d'un corps de troupe à l'armée doivent être solidement conditionnés et porter sur deux de leurs faces, au moins, l'indication en gros caractères du corps de troupe, de la division, du corps d'armée et de l'armée, ainsi que de la nature du matériel.

Stations-magasins.

Art. 58. Les stations-magasins, tout en servant à maintenir disponibles, à une distance peu considérable du théâtre de la guerre, les approvisionnements de toute nature, constituent un régulateur indispensable du mouvement des approvisionnements, soit vers l'armée, soit vers l'intérieur en cas d'évacuation ou de retraite.

Les emplacements et les affectations de ces stations sont fixés comme il est dit aux articles 10 et 27; ils sont notifiés aux commandants d'armée et de corps d'armée par les soins du général commandant en chef, et aux commandants de région territoriale par le Ministre.

(1) Appendice VII, tableau A, de la décision ministérielle du 20 juillet 1888 modifiant le règlement général pour les transports militaires par chemins de fer.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN
DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

Conditions que ces stations doivent remplir.

Art. 59. Les stations-magasins doivent réunir, autant que possible, les conditions suivantes :

De bonnes communications routières ;

De vastes espaces propres au déchargement, avec un développement de quais suffisant ;

Des hangars à marchandises, des abris, ou au moins des emplacements pour en construire, avec des abords pavés ou empierrés ;

Une gare spacieuse, susceptible d'agrandissement ;

Tous les accessoires fixes nécessaires aux mouvements intérieurs des gares (réservoirs d'eau, plaques tournantes, grues, etc.).

Personnel. — Hangars et magasins.

Art. 60. Chaque station-magasin est placée sous le commandement d'un officier supérieur, qui est commissaire ou commandant de gare et en même temps commandant d'étapes si la station-magasin est située dans la zone des étapes.

Un fonctionnaire de l'intendance dirige l'ensemble des services administratifs de la station.

La composition du personnel auxiliaire est déterminée par une instruction ministérielle (1).

Les hangars et magasins sont répartis et organisés d'une manière distincte par service (artillerie, génie, télégraphie, santé, subsistances, habillement, campement et colis des corps).

Règle relative au déchargement.

Art. 61. En règle générale, le matériel et les denrées destinés à l'armée, qu'ils proviennent des gares de rassemblement ou de tout autre expéditeur, ne sont dirigés que sur les stations-magasins où ils doivent être immédiatement déchargés.

Les agents de chaque service procèdent sans délai à la reconnaissance, à la réception et à l'emmagasinement du matériel.

Exceptions à la règle précédente et réexpéditions.

Art. 62. Lorsque, pour satisfaire aux demandes de denrées ou de matériel parvenues de l'armée au moment de l'arrivée des trains aux stations-magasins, il y a avantage à utiliser tout ou partie de leur chargement pour les expéditions à faire sur les

(1) Appendice VII, tableau A, de la décision ministérielle du 20 juillet 1883 modifiant le règlement général pour les transports militaires par chemins de fer.

stations têtes d'étapes de guerre, on doit, dans l'intérêt même de la rapidité et de la facilité des mouvements, s'abstenir de procéder au déchargement des wagons qui pourraient entrer dans la composition des trains à former le jour même pour l'armée.

Cette disposition est toujours mise en pratique lorsqu'il s'agit du matériel composant les parcs de siège de l'artillerie ou ceux du génie et qui, à ce titre, ne peut être considéré comme faisant partie des approvisionnements courants.

Les mêmes règles sont observées toutes les fois qu'il y a avantage reconnu pour les expéditions de l'armée vers l'intérieur, en cas d'évacuation ou de retraite.

Dans ces divers cas, les trains sont reconnus par les agents comptables et réexpédiés sans rompre charge, avec un convoyeur, en se conformant aux règles détaillées plus loin.

En-cas mobiles.

Art. 63. Afin d'assurer sur la ligne la plus avancée l'approvisionnement en munitions de guerre et en subsistances qui est absolument indispensable pour tous les cas, le directeur général des chemins de fer et des étapes, après entente avec les chefs de service intéressés, prend, de concert avec le Ministre (*Etat-major général*), pour les stations-magasins situées dans la zone de l'intérieur, les dispositions nécessaires pour que deux ou trois trains de munitions et de subsistances soient toujours formés et garés dans des stations situées sur chaque ligne de communication par voie ferrée, en avant de la station-magasin la plus rapprochée de l'armée. Ces trains, tous chargés, constituent des magasins roulants, qui portent le nom d'*en-cas mobiles*.

Les *en-cas mobiles* doivent être remplacés par de nouveaux trains dès que les premiers expédiés ont été déchargés.

Les stationnements des wagons ainsi immobilisés sont constatés contradictoirement par les agents comptables de la guerre et les agents des compagnies, afin de permettre à ces dernières de facturer, suivant les tarifs approuvés, les loyers de wagons qui leur sont dus.

Destination des approvisionnements des stations-magasins.

Art. 64. Les approvisionnements constitués dans les stations-magasins sont destinés, quelle que soit leur origine et sans distinction de corps, au service de l'armée pour laquelle ils ont été réunis.

Il n'est fait d'exception à cette règle que pour les colis et le matériel propres à chaque corps de troupe.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN ®

SECTION II.

DEMANDES D'ORDRES DE TRANSPORT.

Règle générale.

Art. 65. A dater du jour où paraît le décret de mobilisation, il est interdit aux autorités militaires de remettre aux gares des *ordres de transport* sans avoir accompli les formalités décrites à l'article suivant.

Demandes d'ordres de transport et leur classement.

Art. 66. Le directeur général des chemins de fer et des étapes, d'une part; les divers services du ministère de la guerre et les autorités militaires territoriales, d'autre part, adressent au Ministre (*Etat-major général*) des *demandes d'ordre de transport*, en double expédition, pour tous les envois de matériel que les dépôts des corps de troupe ou les établissements militaires ont à effectuer.

Ces demandes sont établies d'une façon distincte par service pour chacune des gares qui doivent recevoir des ordres de transport.

Le Ministre classe les envois par ordre d'urgence d'après les indications fournies par le directeur général des chemins de fer et des étapes et les autorités ci-dessus désignées, mais de manière à donner satisfaction, avant tout, aux besoins des armées.

Les demandes sont ensuite transmises à la commission de réseau du point de départ qui détermine le train par lequel le transport sera effectué et inscrit snr chacune d'elles :

1° Un numéro de classement par gare;

2° La mention de la date à laquelle le transport sera effectué et l'indication du train de départ et de l'itinéraire.

Une des deux expéditions est renvoyée par l'intermédiaire du Ministre (*Etat-major général*) à l'autorité dont elle émane, afin que l'ordre de transport soit établi d'après ses indications; l'autre expédition est conservée par la commission de réseau qui donne les avis nécessaires au personnel de la compagnie de départ et aux commissions de réseau (ou de chemins de fer de campagne), de transit et d'arrivée.

Désignation par le Ministre des gares ouvertes à la remise directe des ordres de transport.

Art. 67. Le Ministre (*Etat-major général*), après s'être rendu compte du mouvement général du matériel transporté sur le

réseau de l'intérieur, peut rendre ultérieurement aux autorités compétentes (art. 5 et 61 du règlement sur les transports ordinaires) le droit d'adresser directement des ordres de transport, pour toutes ou pour certaines destinations, aux gares situées sur certaines lignes qu'il désigne spécialement.

Toute décision prise à ce sujet par le Ministre (*Etat-major général*) est immédiatement notifiée aux autorités militaires et aux commissions de réseau intéressées.

Comptes rendus adressés par les commissions des gares de rassemblement.

Art. 68. Les commissions des gares de rassemblement rendent compte, dans leur rapport journalier, aux commissions ou sous-commissions de réseau dont elles relèvent, et les commissions de réseau au Ministre (*Etat-major général*), de l'importance des expéditions mises en mouvement et de celles restant à effectuer.

Ces renseignements précisent la nature des denrées et leur tonnage.

Avis transmis d'une commission de réseau à l'autre.

Art. 69. Autant que possible, chaque commission de réseau avise journellement la commission qui la suit, dans le sens du mouvement, de l'importance approximative des remises qui lui seront faites dans la journée du lendemain.

SECTION III.

LETTRES DE VOITURE ET FACTURES D'EXPÉDITION. — CONVOYEURS. CHARGEMENT ET DÉCHARGEMENT DES WAGONS.

Etablissement de ces pièces, leur destination.

Art. 70. Tout transport de matériel et de denrées donne lieu à l'établissement d'une lettre de voiture, comme il est dit à l'article 37 du règlement sur les transports ordinaires. Chaque expédition de l'intérieur à une station-magasin, en passe-debout par une gare de rassemblement, constitue deux transports distincts, savoir :

1° Un transport entre le lieu d'origine à l'intérieur et la gare de rassemblement;

2° Un autre transport entre cette gare et la station-magasin;

Et *vice versâ* pour les expéditions des stations-magasins sur l'intérieur.

Chacun d'eux donne lieu à l'établissement d'une lettre de voiture.

En outre, une facture d'expédition, établie par le comptable

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN
DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

expéditeur suivant les prescriptions du règlement sur la comptabilité-matières, est adressée directement au comptable de la sation-magasin.

Une ampliation de cette facture est transmise au comptable entrepositaire de la gare de rassemblement sous le couvert du commissaire militaire de cette gare.

Reconnaissance du matériel.

Art. 71. Le commissaire militaire de la gare de rassemblement fait reconnaître le matériel par le personnel compétent au moyen des lettres de voiture ou des factures d'expédition, et le fait réunir, autant que possible, par nature distincte, par wagon.

Toutefois, les wagons arrivant de l'intérieur à la gare de rassemblement complètement chargés de matériel à destination d'une station-magasin ne sont pas déchargés et sont réexpédiés tels qu'ils sont arrivés.

Marques extérieures des wagons.

Art. 72. Chaque wagon porte extérieurement une inscription sommaire indiquant :

1° La nature et l'importance du chargement ;
2° La gare expéditrice ;
3° La station-magasin destinataire.

Cette inscription est faite sur une étiquette de couleur rouge pour les wagons chargés de munitions et de substances explosives.

Convoyeurs.

Art. 73. L'autorité militaire peut, dans certains cas, en raison de la nature exceptionnelle du chargement transporté (pain ou denrées fraîches, munitions et artifices d'une nature particulière, accessoires et rechanges pour l'armement, etc.), faire accompagner chaque train destiné à l'armée par un convoyeur militaire ; ce convoyeur est muni d'un bon de chemin de fer, dressé dans la forme ordinaire, qu'il remet à la gare de départ en échange d'un titre assurant son transport.

Les convoyeurs sont tenus, pendant l'accomplissement de leur mission, à l'observation des règles intérieures de police auxquelles le personnel des compagnies est assujetti ; ils prennent place dans les vigies ou dans le fourgon du chef de train.

Dès l'arrivée à destination, ils préviennent l'autorité militaire destinataire de la présence en gare du matériel avec lequel ils ont voyagé ; ils sont, dans ce but, porteurs, à titre de renseignement, de doubles des factures d'expédition. Les convoyeurs sont, en général, choisis dans le personnel auxiliaire attaché à la gare de

rassemblement ; ils doivent rentrer à leur poste immédiatement après chaque voyage.

Transport de bétail.

Art. 74. Les transports de bétail sont toujours accompagnés d'un personnel spécial calculé à raison d'un toucheur par quatre wagons.

Le bétail n'a pas besoin de recevoir de fourrages ni de boire lorsque les trajets n'excèdent pas trente-six heures et ne se font pas pendant les chaleurs. Si le transport devait exiger un temps plus long, il faudrait décharger le bétail à une station convenablement aménagée pour le faire manger et boire. Pendant les chaleurs, on le fait boire toutes les vingt-quatre heures.

Chargement et déchargement des wagons.

Art. 75. Les opérations de chargement et de déchargement des wagons sont faites, dans les gares, sous la surveillance spéciale des commissaires ou commandants de gare, par les ouvriers ordinaires des compagnies de chemins de fer et, en cas d'insuffisance, par des ouvriers militaires ou par des travailleurs requis dans la population et mis à la disposition du chef de gare, pour le compte des compagnies.

CHAPITRE II.

TRANSPORTS PASSANT DE LA ZONE DE L'INTÉRIEUR DANS LA ZONE DES ARMÉES ET INVERSEMENT.

Réexpédition du matériel par les stations-magasins sur les stations têtes d'étapes de guerre.

Art. 76. Les stations-magasins réexpédient le matériel et les denrées sur les stations têtes d'étapes de guerre ou sur les magasins intermédiaires, conformément aux demandes du directeur des étapes de l'armée à laquelle elles sont respectivement affectées.

Les réexpéditions se font par des trains dont la marche est réglée par les tableaux de service ou par des instructions spéciales données par le Ministre (*Etat-major général*) et par le directeur des chemins de fer aux armées, chacun en ce qui le concerne.

Aux stations têtes d'étapes de guerre a lieu la remise des denrées, du matériel ou des colis au service compétent des étapes, qui en donne décharge à la gare et qui en assure, soit le chargement immédiat en gare sur les équipages de l'armée, soit le dépôt dans les magasins du lieu.

A ces mêmes stations têtes d'étapes de guerre, le service des étapes fait remise à la gare de tout le matériel à réexpédier en arrière.

Convoyeurs gardes-bagages.

Art. 77. Tous les trains expédiés des stations-magasins, ainsi que ceux qui pourraient exceptionnellement les traverser, sont pris en charge à la station-magasin par des convoyeurs gardes-bagages munis de bons de chemins de fer pour leur transport personnel et sont accompagnés par eux jusqu'à destination.

Les gardes-bagages sont responsables du chargement.

Factures militaires d'expédition.

Art. 78. Pour chaque envoi de la station-magasin à l'armée, le comptable militaire expéditeur établit en double une facture d'expédition par service.

Cette facture porte l'indication du numéro du wagon, de la nature, de la quantité et de la destination du chargement.

Les deux expéditions de la facture sont confiées au garde-bagages qui en remet une au comptable destinataire et rapporte l'autre, revêtue du récépissé de ce comptable, à l'expéditeur.

Lorsqu'un train de matériel ou de munitions à destination primitive d'une station-magasin (art. 23) est dirigé exceptionnellement sans rompre charge au delà de cette station (art. 62), les lettres de voitures qui l'accompagnent sont retirées du train et visées par les destinataires pour service exécuté. Après avoir reconnu le matériel rapidement et sans le décharger, les comptables intéressés établissent de suite, au moyen des factures d'origine, de nouvelles factures d'expédition, comme il est dit ci-dessus. Dans ce cas particulier, la reconnaissance du matériel ne pouvant s'opérer que d'une façon sommaire, les nouvelles factures portent la mention spéciale de *réexpédition d'urgence*.

Bordereau de chargement des trains.

Art. 79. Les factures militaires d'expédition sont énumérées dans un bordereau (modèle n° 3) qui tient lieu de la lettre de voiture ordinaire.

Ce bordereau est établi par le comptable militaire en double expédition et certifié par le chef de gare ou par son délégué, visé par le membre militaire de la commission de gare et signé pour prise en charge par le garde-bagages.

A la station de transition, une des expéditions de ce bordereau est remise au chef de gare, après avoir été visée par l'autorité militaire de gare pour constatation du transport effectué jusqu'à ce point.

L'autre expédition est visée par la même autorité pour continuation de route et accompagne le train jusqu'à la destination finale.

Emploi des bordereaux pour la justification des dépenses.

Art. 80. Le bordereau visé et remis à la station de transition au chef de gare est mis à l'appui des factures de transport établies par les compagnies, comme pièce justificative du service fait tant sur les lignes situées dans la zone de l'intérieur que sur celles situées entre la ligne de démarcation et les stations de transition.

L'autre expédition, visée et remise à la gare de destination finale au chef de gare, est mise à l'appui de la comptabilité de la section de chemins de fer de campagne à laquelle appartient cette gare.

CHAPITRE III.

TRANSPORTS DANS LA ZONE DES ARMÉES.

Dispositions générales.

Art. 81. Les gares de rassemblement et les stations-magasins qui se trouvent dans la zone des armées au moment de la délimitation de cette zone passent sous les ordres du commandant en chef.

Selon les circonstances, il peut aussi être créé dans cette zone de nouvelles stations-magasins, dont l'emplacement et l'affectation sont déterminés par le directeur général des chemins de fer et des étapes conformément aux instructions d'ensemble du commandant en chef.

La création de ces nouvelles stations-magasins ou les modifications apportées dans l'emplacement et l'affectation des anciennes n'entraînent pas, en général, la suppression des stations-magasins primitives qui sont destinées à servir de réserves de seconde ligne et de régulateurs pour les mouvements vers l'intérieur en cas d'évacuation ou de retraite.

Les stations-magasins créées dans la zone des armées sont destinées à recevoir le matériel et les denrées réunis sur place ou provenant des expéditions de l'intérieur et des stations-magasins situées en arrière.

La réception, l'emmagasinement et la réexpédition du matériel dans les gares de rassemblement et les stations-magasins situées dans la zone des armées se font d'après les règles développées ci-dessus.

Demandes d'ordres de transport dans la zone des armées

Art. 82. Le directeur général des chemins de fer et des étapes détermine, sur la proposition du directeur des chemins de fer aux

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN ®
DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

armées, les commissions de réseau ou de chemins de fer de campagne auxquelles les autorités militaires territoriales ou les directeurs des étapes devront adresser leurs demandes de transport.

Les commissions de réseau (ou de chemins de fer de campagne) donnent satisfaction à ces demandes de transport dans la limite du nombre des trains dont elles disposent.

Lorsque les demandes de transport dépassent ces limites, les commissions de réseau (ou de chemins de fer de campagne) en réfèrent immédiatement au directeur des chemins de fer aux armées qui prend les instructions du directeur général des chemins de fer et des étapes au sujet du classement par ordre d'urgence des transports demandés et de la mise en marche, s'il y a lieu, de trains spéciaux.

Avis transmis d'une commission de réseau ou de chemins de fer de campagne à l'autre.

Art. 83. Autant que possible, chaque commission de réseau ou de chemins de fer de campagne avise journellement la commission qui la suit, dans le sens du mouvement, de l'importance approximative des remises qui lui seront faites dans la journée du lendemain.

TITRE V.

TRANSPORT DES MALADES ET BLESSÉS EN ARRIÈRE DES ARMÉES.

CHAPITRE Ier.

DISPOSITIONS GÉNÉRALES.

Direction du service.

Art. 84. Le Ministre et le directeur général des chemins de fer et des étapes règlent, d'un commun accord, l'ensemble des mouvements nécessités par les évacuations des malades et blessés (art. 10 et 27).

Les mesures de détail d'exécution qui en résultent sont concertées, pour chaque armée, entre le directeur du service de santé, le directeur des étapes et la commission de réseau (ou de chemins de fer de campagne) correspondante. Ces autorités échangent des communications journalières sur tout ce qui peut intéresser le service des évacuations.

Organisation des lignes d'évacuation.

Art. 85. Au cours des opérations, l'affectation des régions

d'hospitalisation, le tracé et l'affectation des lignes d'évacuation peuvent être modifiés après entente entre le directeur général des chemins de fer et des étapes et le Ministre (*Etat-major général*) qui donnent les ordres nécessaires, chacun en ce qui le concerne.

Les lignes d'évacuation sur les voies ferrées partent des stations têtes d'étapes de guerre et aboutissent, à l'intérieur du territoire, à des gares dites : « Points de répartition. »

A chaque station tête d'étapes de guerre, un *hôpital d'évacuation* assure l'embarquement des malades et blessés dans les trains d'évacuation. Si des embarquements doivent être effectués dans d'autres gares, l'hôpital d'évacuation y détache une ou plusieurs sections pour assurer ces opérations (1).

Sur le parcours des lignes, des *infirmeries de gare* fournissent la nourriture et les médicaments aux évacués de passage.

Enfin, à la gare point de répartition, les malades et blessés sont répartis par les soins du service de santé de l'intérieur dans les différents établissements sanitaires de la région.

Répartition des malades et blessés.

Art. 86. La commission militaire de la station tête d'étapes de guerre reçoit, chaque jour, des directeurs du service de santé des régions territoriales affectées à l'hospitalisation des malades et blessés de l'armée dont il assure les évacuations, l'avis du nombre de places disponibles dans l'ensemble des établissements de ces régions.

D'après ces indications et les instructions données par la commission de réseau (ou de chemins de fer de campagne) dont elle relève, la commission de gare, après concert avec le médecin chef de l'hôpital d'évacuation (et, s'il y a lieu, avec un délégué de la Société française de secours aux blessés), fixe la composition et l'heure de départ des trains d'évacuation. Elle désigne la gare point de répartition sur laquelle chacun de ces trains sera dirigé.

A la gare d'arrivée, les trains sont reçus par le directeur régional du service de santé, ou son délégué, qui fixe la répartition des malades et blessés entre les divers établissements hospitaliers de la région. La commission de gare assure ensuite le transport à destination définitive par les premiers trains disponibles, conformément aux instructions de la commission de réseau.

(1) Règlement sur le service des étapes. — Art. 70. Lorsqu'une station affectée à la répartition des malades ou blessés a été désignée au delà de la base d'opérations, une section d'hôpital d'évacuation y fonctionne dans les conditions prévues au règlement sur les transports militaires par chemins de fer.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN ALERE FLAMMAM VERITATIS
UANL
UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN ® DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

armées, les commissions de réseau ou de chemins de fer de campagne auxquelles les autorités militaires territoriales ou les directeurs des étapes devront adresser leurs demandes de transport.

Les commissions de réseau (ou de chemins de fer de campagne) donnent satisfaction à ces demandes de transport dans la limite du nombre des trains dont elles disposent.

Lorsque les demandes de transport dépassent ces limites, les commissions de réseau (ou de chemins de fer de campagne) en réfèrent immédiatement au directeur des chemins de fer aux armées qui prend les instructions du directeur général des chemins de fer et des étapes au sujet du classement par ordre d'urgence des transports demandés et de la mise en marche, s'il y a lieu, de trains spéciaux.

Avis transmis d'une commission de réseau ou de chemins de fer de campagne à l'autre.

Art. 83. Autant que possible, chaque commission de réseau ou de chemins de fer de campagne avise journellement la commission qui la suit, dans le sens du mouvement, de l'importance approximative des remises qui lui seront faites dans la journée du lendemain.

TITRE V.

TRANSPORT DES MALADES ET BLESSÉS EN ARRIÈRE DES ARMÉES.

CHAPITRE Ier.

DISPOSITIONS GÉNÉRALES.

Direction du service.

Art. 84. Le Ministre et le directeur général des chemins de fer et des étapes règlent, d'un commun accord, l'ensemble des mouvements nécessités par les évacuations des malades et blessés (art. 10 et 27).

Les mesures de détail d'exécution qui en résultent sont concertées, pour chaque armée, entre le directeur du service de santé, le directeur des étapes et la commission de réseau (ou de chemins de fer de campagne) correspondante. Ces autorités échangent des communications journalières sur tout ce qui peut intéresser le service des évacuations.

Organisation des lignes d'évacuation.

Art. 85. Au cours des opérations, l'affectation des régions

d'hospitalisation, le tracé et l'affectation des lignes d'évacuation peuvent être modifiés après entente entre le directeur général des chemins de fer et des étapes et le Ministre (*Etat-major général*) qui donnent les ordres nécessaires, chacun en ce qui le concerne.

Les lignes d'évacuation sur les voies ferrées partent des stations têtes d'étapes de guerre et aboutissent, à l'intérieur du territoire, à des gares dites : « Points de répartition. »

A chaque station tête d'étapes de guerre, un *hôpital d'évacuation* assure l'embarquement des malades et blessés dans les trains d'évacuation. Si des embarquements doivent être effectués dans d'autres gares, l'hôpital d'évacuation y détache une ou plusieurs sections pour assurer ces opérations (1).

Sur le parcours des lignes, des *infirmeries de gare* fournissent la nourriture et les médicaments aux évacués de passage.

Enfin, à la gare point de répartition, les malades et blessés sont répartis par les soins du service de santé de l'intérieur dans les différents établissements sanitaires de la région.

Répartition des malades et blessés.

Art. 86. La commission militaire de la station tête d'étapes de guerre reçoit, chaque jour, des directeurs du service de santé des régions territoriales affectées à l'hospitalisation des malades et blessés de l'armée dont il assure les évacuations, l'avis du nombre de places disponibles dans l'ensemble des établissements de ces régions.

D'après ces indications et les instructions données par la commission de réseau (ou de chemins de fer de campagne) dont elle relève, la commission de gare, après concert avec le médecin chef de l'hôpital d'évacuation (et, s'il y a lieu, avec un délégué de la Société française de secours aux blessés), fixe la composition et l'heure de départ des trains d'évacuation. Elle désigne la gare point de répartition sur laquelle chacun de ces trains sera dirigé.

A la gare d'arrivée, les trains sont reçus par le directeur régional du service de santé, ou son délégué, qui fixe la répartition des malades et blessés entre les divers établissements hospitaliers de la région. La commission de gare assure ensuite le transport à destination définitive par les premiers trains disponibles, conformément aux instructions de la commission de réseau.

(1) Règlement sur le service des étapes. — Art. 70. Lorsqu'une station affectée à la répartition des malades ou blessés a été désignée au delà de la base d'opérations, une section d'hôpital d'évacuation y fonctionne dans les conditions prévues au règlement sur les transports militaires par chemins de fer.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN ALERE FLAMMAM VERITATIS
UANL
UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN ® DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

CHAPITRE II.

HÔPITAUX D'ÉVACUATION ET INFIRMERIES DE GARE.

Hôpitaux d'évacuation.

Art. 87. Les hôpitaux d'évacuation placés aux stations têtes d'étapes de guerre et les sections détachées comme il est dit à l'article 85, sont établis dans le voisinage immédiat de la gare et relèvent du service des étapes.

Infirmeries de gare.

Art. 88. Les infirmeries de gare sont établies dans des gares et bifurcations importantes.

Elles sont, en général, desservies par la Société de secours aux blessés.

Elles sont destinées :

1° A pourvoir à la nourriture des malades ou blessés traversant la gare dans des trains d'évacuation ;

2° A donner les secours médicaux urgents et à recevoir les malades dont l'état se serait aggravé, pendant le voyage, au point de ne pouvoir leur permettre de le continuer ;

3° A procurer, avec l'assistance des autorités militaires locales, le logement aux malades pendant les arrêts prolongés des trains ;

4° A assurer, au besoin, l'évacuation des malades provenant des établissements hospitaliers du voisinage.

Les infirmeries de gare, n'étant destinées qu'à recevoir momentanément les malades, doivent être installées dans le voisinage d'établissements hospitaliers, que l'on crée au besoin, et sur lesquels elles évacuent promptement les hommes qui ne peuvent continuer leur route.

Elles sont organisées dans la zone de l'intérieur par les soins du Ministre et dans la zone des armées par les soins du directeur des chemins de fer aux armées.

Elles relèvent du commissaire militaire (ou commandant) de gare intéressé au point de vue de la discipline et du service intérieur de la gare.

Un service alimentaire doit toujours être prêt à fonctionner dans les infirmeries de gares (1).

Des mesures sont prises pour que les distributions de vivres

(1) Un tableau figurant à l'appendice V, relatif aux infirmeries de gare (Règlement général pour les transports militaires, 2e partie, 20 juillet 1888), donne la composition du personnel desdites infirmeries.

puissent être faites dans les voitures mêmes à tous les malades qui ne sont pas en mesure de se déplacer.

CHAPITRE III.

TRAINS D'ÉVACUATION.

Emploi du matériel roulant des compagnies.

Art. 89. Les voitures à voyageurs sont réservées aux militaires atteints de blessures légères et pouvant être transportés assis.

Les voitures de 1re et de 2e classe sont affectées aux officiers, ainsi qu'aux malades qui ont le plus besoin de ménagements ; celles de 3e classe servent pour les moins souffrants.

Les voitures à voyageurs ne reçoivent pas d'aménagements spéciaux.

Les wagons à marchandises aménagés pour le transport des hommes ne sont utilisés pour les militaires malades ou blessés, pouvant voyager assis, que dans le cas d'absolue nécessité.

Les wagons à marchandises couverts servent au transport des militaires blessés ou gravement malades qui doivent être transportés couchés.

Ces wagons reçoivent des aménagements spéciaux (lits de camp, lits ou brancards suspendus, moyens d'éclairage, etc.) (1).

Les voitures qui ont servi à l'évacuation des malades et blessés ne sont employées à de nouveaux transports à destination de l'armée qu'après avoir été désinfectées. La désinfection est pratiquée immédiatement après le débarquement par les soins du service de santé du point d'arrivée.

Organisation des transports d'évacuation.

Art. 90. Les transports d'évacuation ont lieu au moyen :

1° Des trains sanitaires *permanents* } pour les malades ou
2° Des trains sanitaires *improvisés* } blessés couchés ;
3° Des voitures à voyageurs comprises dans les *trains ordinaires* ou constituant des *trains complets* pour les malades ou blessés assis.

A chaque train sanitaire sont affectés un ou plusieurs médecins, un officier ou adjudant-élève d'administration du service des hôpitaux et le nombre d'infirmiers nécessaires. (Ce personnel peut aussi être fourni par la Société de secours aux blessés.)

(1) Le détail de ces aménagements est exposé dans une notice jointe à l'appendice V de la 2e partie du règlement général pour les transports militaires par chemins de fer (20 juillet 1888).

Le médecin le plus ancien commande l'évacuation ; au point de vue des relations avec les agents de l'exploitation, il remplit les fonctions du chef de la troupe embarquée, telles qu'elles sont définies par le règlement sur les transports ordinaires.

L'exécution du service médical est réglée conformément aux dispositions du règlement sur le service de santé en campagne ; les militaires évacués sur l'intérieur doivent emporter avec eux tous leurs effets d'habillement, mais jamais leurs armes (1).

Trains sanitaires permanents.

Art. 91. Les *trains sanitaires permanents* sont composés de voitures spécialement construites ou aménagées pour le transport des malades et blessés les plus grièvement atteints, qui ne pourraient supporter le transport par les voitures ordinaires et qu'il importe cependant, dans l'intérêt de l'armée, d'évacuer du théâtre des opérations.

Ils sont organisés dès le temps de paix ou pendant la période de préparation à la guerre, dotés d'un personnel spécial et répartis par le Ministre entre les différentes armées, sur les propositions du directeur général des chemins de fer et des étapes.

Chaque voiture porte l'insigne de la convention de Genève et la désignation : *Train sanitaire permanent n°*.

Ces trains constituent de véritables hôpitaux roulants et sont administrés comme tels. Le service médical s'y fait sans interruption ; l'alimentation est préparée dans le train lui-même.

Trains sanitaires improvisés.

Art. 92. Les *trains sanitaires improvisés* se composent de voitures couvertes à marchandises des compagnies de chemins de fer, qui reçoivent, au moment du besoin, par les soins des hôpitaux d'évacuation, un aménagement temporaire facile à placer et à enlever.

Le fanion de la convention de Genève, accompagné du fanion national, est arboré sur la première voiture. En outre, sur chaque wagon, on inscrit un numéro d'ordre et l'on place alternativement sur l'une ou l'autre des faces latérales, l'insigne de la convention de Genève.

Lorsque le train, après avoir débarqué les hommes évacués, est employé à d'autres transports, ces insignes sont enlevés et ne demeurent que sur les voitures, qui rapportent à l'hôpital d'évacuation les objets d'aménagement.

L'exécution du service est confiée à un personnel fourni par

(1) L'appendice V de la 2e partie du règlement général pour les transports militaires par chemins de fer donne les règles relatives à l'embarquement et au débarquement des malades et blessés.

l'hôpital d'évacuation (ou par la Société de secours aux blessés) et désigné par le médecin-chef de cet hôpital. Ce personnel aménage les voitures avec le concours des agents des gares, installe les malades et blessés et assure le service médical pendant la route.

L'alimentation en cours de route est assurée par les infirmeries de gare.

Transports des malades et blessés assis.

Art. 93. Les malades et blessés en état de voyager assis peuvent être transportés par les trains ordinaires dans des voitures à voyageurs.

Ce transport par les trains ordinaires est surtout employé pour évacuer les militaires légèrement atteints sur les hôpitaux et dépôts de convalescents établis le long des voies ferrées dans la zone des armées. Des places sont réservées à quelques infirmiers de l'hôpital d'évacuation. L'un d'eux remplit les fonctions de chef de détachement.

En cas d'urgence, des trains complets peuvent être organisés au moyen de voitures à voyageurs pour le transport des malades voyageant assis, afin de parer aux agglomérations subites de malades et de blessés, en prévision d'épidémies (1) ou à la suite d'engagements importants. Ces évacuations portent le nom de *convois de malades*.

En règle générale, ces trains ne voyagent que de jour. Une infirmerie de gare désignée à cet effet, assure l'alimentation et procure le logement.

Précautions à prendre dans la formation des trains.

Art. 94. Dans les trains complets, les wagons contenant les malades ou blessés qui réclament les plus grands ménagements, sont toujours placés dans le milieu du train où les secousses et les chocs sont moins sensibles ; dans les trains qui admettent d'autres voitures que celles des blessés, ces dernières sont placées également au milieu du train.

Marche des trains d'évacuation.

Art. 95. Sur les lignes utilisées uniquement pour les besoins militaires, la vitesse des trains d'évacuation est celle des trains militaires ordinaires.

Sur les lignes où le service normal du temps de paix a été repris, il convient de donner aux trains d'évacuation une mar-

(1) Conformément au règlement sur le service de santé en campagne, les militaires atteints de maladies épidémiques ou contagieuses ne doivent pas être évacués. Ils doivent être soignés sur place.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN
DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

che un peu plus rapide qu'aux trains militaires ordinaires quand le profil le permet; toutefois, à moins de circonstances exceptionnelles, la vitesse moyenne de ces trains ne doit pas dépasser 40 *kilomètres* à l'heure.

Dans l'un et l'autre cas, on prévoit des arrêts suffisants pour que le service médical en cours de route puisse être fait convenablement.

Arrivée des malades, leur débarquement.

Art. 96. L'arrivée des malades à destination doit être annoncée de telle façon que l'autorité militaire locale puisse faire réunir à la gare des moyens de transport en quantité suffisante pour porter immédiatement les malades et blessés à l'hôpital.

CHAPITRE IV.

AVIS A DONNER, FEUILLES D'ÉVACUATION, BONS DE CHEMIN DE FER.

Avis à donner.

Art. 97. Dès que le départ d'un transport d'évacuation est arrêté, le commissaire militaire (ou commandant) de la gare de départ fait connaître par voie télégraphique, ou par tout autre moyen, aux commissaires des gares désignées pour les arrêts et l'arrivée, l'effectif de l'évacuation, l'heure d'arrivée aux gares, le nombre de rations à faire préparer.

Il prévient notamment le commissaire militaire de la gare d'arrivée du nombre de malades ou blessés gravement atteints qui doivent être transportés couchés à l'hôpital.

Le commissaire militaire de la gare d'arrivée communique immédiatement tous ces renseignements au directeur régional du service de santé et à l'autorité militaire locale.

Feuille d'évacuation.

Art. 98. Le comptable dans les trains permanents ou improvisés et l'un des infirmiers dans les trains ordinaires, sont porteurs d'une *feuille d'évacuation*, établie en double expédition par l'hôpital d'évacuation.

Aucun malade ou blessé n'est admis dans les trains d'évacuation s'il n'est porté sur cette feuille. Cette prescription doit être rigoureusement observée.

Si, par suite de circonstances de force majeure ou de l'encombrement et de la précipitation apportée dans l'embarquement, la feuille d'évacuation n'a pu être établie que d'une manière sommaire et incomplète, le comptable qui accompagne le train la

complète pendant la route. Il y inscrit les mutations qui se produisent et rapporte à l'hôpital d'évacuation du point de départ une des expéditions revêtue du récépissé du comptable de l'établissement qui a reçu l'évacuation à l'arrivée.

Bons de chemin de fer.

Art. 99. L'exécution de chaque transport est justifiée par des *bons de chemin de fer* établis dans les formes prescrites par le règlement sur les transports ordinaires (art. 20).

Il est toujours établi des bons distincts :

1° Pour les lignes au delà des stations de transition ;

2° Pour les lignes en deçà desdites stations.

TITRE VI.

TRANSPORTS DU DÉPARTEMENT DE LA MARINE.

Dispositions applicables aux troupes et au matériel de la marine.

Art. 100. Les dispositions du présent règlement sont applicables, sans préjudice des règles administratives spéciales, au service du département de la marine :

1° Aux marins et militaires des troupes de la marine;

2° Au matériel de ce département.

Classement des transports de la marine pendant la période des mouvements stratégiques.

Art. 101. Tous les transports de personnel et de matériel du département de la marine sont soumis aux règles développées ci-dessus. Le classement des demandes de transport (art. 66 et 67) est arrêté par le Ministre de la guerre, sur la demande motivée du Ministre de la marine.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN
DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

Règlement sur les transports stratégiques (Art. 28).

TABLEAU N° 1.

Personnel à la disposition du directeur des chemins de fer aux armées.

I. — PERSONNEL MILITAIRE.

COMPOSITION DU PERSONNEL.	OFFICIERS et fonctionnaires		TROUPE.				CHEVAUX DE SELLE		CHEVAUX DE TRAIT.	VOITURES A 2 CHEVAUX.
	du cadre actif.	de réserve ou de l'armée territoriale.	Sous-officiers.	Caporaux ou brigadiers.	Soldats.	Ordonnances.	Hommes du train ou conducteurs de voitures.	d'officiers.	de troupe.	
Officier supérieur d'état-major adjoint au directeur des chemins de fer aux armées	1	»	»	»	»	2	2	3	»	4	(A) 2
Capitaine du service d'état-major	1	»	»	»	»	2	»	3	»	»	»
Officier supérieur du génie, commandant les troupes de sapeurs de chemins de fer.	(B) 1	»	»	»	»	(B) 1	»	(B) 2	»	»	»
Sous-Intendant militaire	1	»	»	»	»	1	»	2	»	»	»
Officier d'administration des bureaux	1	»	»	»	»	1	»	»	»	»	»
Payeur principal	»	1	»	»	»	1	1	1	»	2	(C) 1
Payeurs adjoints ou commis de trésorerie	»	2	»	»	»	2	»	2	»	»	»
Secrétaires d'état-major	»	»	1	1	1	»	»	»	»	»	»
Commis aux écritures	»	»	1	1	2	»	»	»	»	»	»
Plantons ordonnances du train des équipages	»	»	»	»	12 (D)	»	»	»	»	»	»
Détachement du train des équipages (cadres, transport des voitures du personnel, cheval haut le pied)	»	»	1	1	»	»	(E) 3	»	2	(E) 5	(F) 2
Gardien de caisse ou de bureau	»	»	»	»	1	»	»	»	»	»	»
	5	3	3	3	16	10	6	13	2	11	5
TOTAUX	8		38					26			

(A) Fourgons à bagages.
(B) Pour mémoire, figure au tableau d'effectif des troupes du génie.
(C) Transports de fonds et de bagages.
(D) Les plantons font le service d'ordonnance auprès du personnel technique adjoint.
(E) Dont 1 pour le cheval haut le pied.
(F) Voitures de transport de personnel pour le personnel technique.

II. — PERSONNEL TECHNIQUE.

COMPOSITION DU PERSONNEL.	NOMBRE D'AGENTS.	CORRESPONDANCE AVEC LES DÉNOMINATIONS hiérarchiques du personnel des sections de chemins de fer de campagne.
Ingénieur de chemins de fer, adjoint au directeur	1	
1° Service général.		
Chef de bureau (assimilé au chef de bureau du service de la voie)	1	Sous-chef de service.
Secrétaires	3	Employés.
2° Exploitation.		
Inspecteur du service d'exploitation	1	Sous-chef de service.
Employés du mouvement	2	Employés.
3° Voie.		
Inspecteur du service de la voie	1	Sous-chef de service.
Employés du service de la voie	2	Employés.
4° Matériel et traction.		
Inspecteur du service du matériel et de la traction	1	Sous-chef de service.
Employés du matériel et de la traction	2	Employés.
TOTAL	14	

NOTA. — Le personnel fixé par le présent tableau pourra être augmenté suivant les besoins, et notamment lorsque l'extension du réseau exploité par les commissions de chemins de fer de campagne en fera reconnaître la nécessité.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN
DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

Règlement sur les transports stratégiques (Art. 36).

TABLEAU N° 2.

Commission de chemins de fer de campagne.

COMPOSITION DU PERSONNEL.	OFFICIERS et fonctionnaires		TROUPE.				CHEVAUX DE SELLE		CHEVAUX DE TRAIT.	VOITURES A 2 CHEVAUX.
	du cadre actif.	de réserve ou de l'armée territoriale.	Sous-officiers.	Caporaux ou brigadiers.	Soldats.	Ordonnances.	Hommes du train ou conducteurs de voitures.	d'officiers.	de troupe.	
1° Commission.										
Officier supérieur, président...	1	»	»	»	»	2	1	3	»	2	(A) 1
Ingénieur de chemin de fer.....	»	(B) 1	»	»	»	1	»	»	»	»	»
2° Personnel adjoint.										
Capitaine du service d'état-major, adjoint au président..	1	»	»	»	»	2	»	3	»	»	»
Secrétaires d'état-major.....	»	»	»	1	2	»	»	»	»	»	»
TOTAUX.....	2	1	»	1	2	5	1	6	»	2	1
	3		9					8		1	

(A) Fourgons à bagages et à archives.
(B) Pour mémoire. Figure au tableau d'effectifs d'une section de chemins de fer de campagne.

TRANSPORTS MILITAIRES par CHEMINS DE FER.

ANNÉE 18 .

e Trimestre.

M.

CHEMIN DE FER

d

Règlement sur les transports stratégiques (art. 79).

MODÈLE N° 3.

N° 136 de la nomenclature des imprimés du ministère de la guerre.

BORDEREAU ÉNUMÉRATIF des factures d'expédition du matériel expédié dans le train n° dirigé le 18 de la station-magasin de sur en passant par (1) vitesse.

N°s DES FACTURES d'expédition.	NOMS DES COMPTABLES expéditeurs.	DÉSIGNATION SOMMAIRE du matériel expédié.	NOMBRE DE COLIS ou d'objets.	NOMBRE DE TÊTES.	NATURE des colis.	POIDS BRUT du matériel expédié.	NUMÉROS des WAGONS sur lesquels le matériel a été chargé.	NOMBRE DE COLIS de chaque nature par wagon.	MUTATIONS SURVENUES pendant la route.
4	M. GLEY, officier d'administration principal, comptable du service des subsistances militaires.....	Sucre.....	50	»	Caisses..	50 00	K-51-912...	25	10 caisses prélevées sur le wagon K-51, pesant 1,000 kil., laissées à
		Café.....	100	»	Sacs....	50 00	K-51-912...	50	10 sacs prélevés sur le wagon K-51, pesant 50 kil., laissés à
		Farine....	»	»	Sacs....	100 00	J-350. F-110 F-715-718..	50	
		Bœufs.....	»	30	»	»	K-914-1010. L-715.....	6 bœufs.	Wagon K-914. — 6 bœufs laissés à
17	M. ARRIGAS, officier principal, comptable du service de l'habillement.....	Effets d'habillement.	50	»	Ballots..	50 00	J-1119.....	»	
		Effets de campem[t].	100	»	Caisses..	50 00	J-2715..... K-3945. ...	50	
30	M. DUBOSQ, garde principal d'artillerie.....	Obus vide..	1.000	»	En vrac.	70 00	A-21-33....	500	
35	M. MERLIN, adjoint du génie..	Pelles.....	100	»	En vrac.	40 00	C-21-23-25-29-30....	20 pelles.	Wagon C.25, laissé à
		Pioches...	100	»				20 pioches.	
		Brouettes..	100	»				20 brouettes.	
40	M. SAUVAGE, officier principal, comptable des hôpitaux militaires.....	Médicam[ts].	100	»	Caisses..	50 00	X-2-43.....	25	
		Linge.....	100	»	Ballots..	100 00	X-65-75-82-119.....	25	

Après vérification contradictoire, il a été constaté que le matériel ci-dessus détaillé a été livré en bon état au convoyeur garde-bagages, qui en prend charge au nom de l'Administration, pour être transporté à destination.

A , le 18 .

Le Convoyeur garde-bagages, *Le Chef de gare,*

VU :

Le Sous-Intendant militaire (2)

(1) Grande ou petite.
(2) Ou, à son défaut, le commissaire militaire ou commandant de gare.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN
DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

arriver à la station de transition de
le 18 .

Le Commissaire de gare,

ORDRE DE CONTINUATION DE ROUTE.

Le train énoncé au présent bordereau continuera sa route sur

A , le 18 .

Le Commissaire militaire de gare
de la station de transition,

Vu arriver à station finale et de destination
à la composition ci-contre
ou après avoir subi les réductions ci-après qui sont indiquées dans la colonne à ce destinée au recto .

Le 18

Le Commandant de gare
de la station tête d'étapes de guerre,

Vu :

Le Sous-Intendant militaire,

TABLE DES MATIÈRES

Pages

Rapport au Président de la République et décret du 19 novembre 1889..... 1

TITRE Ier.

PRINCIPES GÉNÉRAUX. — PRÉPARATION.

CHAPITRE PREMIER.

PRINCIPES GÉNÉRAUX.

Articles.
1er. Définition et division des transports stratégiques..... 3
2. Division du réseau entre la zone de l'intérieur et la zone des armées 4
3. Autorités qui ordonnent les transports stratégiques..... 4
4. Autorités chargées de la direction dans la zone de l'intérieur..... 4
5. Autorités chargées de la direction dans la zone des armées..... 5
6. Fournitures à faire par les compagnies. — Tarifs et taxe relative au péage. 5
7. Alimentation des troupes (hommes et chevaux) pendant les transports stratégiques..... 6

CHAPITRE II.

PRÉPARATION DES TRANSPORTS STRATÉGIQUES.

8. Préparation des transports de mobilisation..... 7
9. Préparation des transports de concentration..... 7
10. Préparation des transports de ravitaillement et d'évacuation..... 9
11. Préparation du service des chemins de fer aux armées..... 9

TITRE II.

TRANSPORTS EXÉCUTÉS DANS LA ZONE DE L'INTÉRIEUR.

CHAPITRE PREMIER.

DISPOSITIONS GÉNÉRALES.

12. Personnel chargé de faire exécuter les transports..... 10
13. Dispositions communes aux divers organes de chemins de fer..... 11
14. Emploi du télégraphe..... 12

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN ®
DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

arriver à la station de transition de
le 18 .

Le Commissaire de gare,

ORDRE DE CONTINUATION DE ROUTE.

Le train énoncé au présent bordereau continuera sa route sur

A , le 18 .

Le Commissaire militaire de gare
de la station de transition,

Vu arriver à station finale et de destination
à la composition ci-contre
ou après avoir subi les réductions ci-après qui sont indiquées dans la colonne à ce destinée au recto .

Le 18

Le Commandant de gare
de la station tête d'étapes de guerre,

Vu :

Le Sous-Intendant militaire,

TABLE DES MATIÈRES

Pages

Rapport au Président de la République et décret du 19 novembre 1889..... 1

TITRE Ier.

PRINCIPES GÉNÉRAUX. — PRÉPARATION.

CHAPITRE PREMIER.

PRINCIPES GÉNÉRAUX.

Articles.
1er. Définition et division des transports stratégiques..... 3
2. Division du réseau entre la zone de l'intérieur et la zone des armées 4
3. Autorités qui ordonnent les transports stratégiques..... 4
4. Autorités chargées de la direction dans la zone de l'intérieur..... 4
5. Autorités chargées de la direction dans la zone des armées..... 5
6. Fournitures à faire par les compagnies. — Tarifs et taxe relative au péage. 5
7. Alimentation des troupes (hommes et chevaux) pendant les transports stratégiques..... 6

CHAPITRE II.

PRÉPARATION DES TRANSPORTS STRATÉGIQUES.

8. Préparation des transports de mobilisation..... 7
9. Préparation des transports de concentration..... 7
10. Préparation des transports de ravitaillement et d'évacuation..... 9
11. Préparation du service des chemins de fer aux armées..... 9

TITRE II.

TRANSPORTS EXÉCUTÉS DANS LA ZONE DE L'INTÉRIEUR.

CHAPITRE PREMIER.

DISPOSITIONS GÉNÉRALES.

12. Personnel chargé de faire exécuter les transports..... 10
13. Dispositions communes aux divers organes de chemins de fer..... 11
14. Emploi du télégraphe..... 12

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN ®
DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

CHAPITRE II.

RÈGLES D'EXÉCUTION DES TRANSPORTS.

Articles. Pages.

15. Principes généraux 12

Section Ire. — *Règles techniques préliminaires des transports.*

16. Avis à donner au public de la suppression du service normal 13
17. Mesures relatives aux marchandises 13
18. Augmentation du personnel de certaines gares 14
19. Agents télégraphistes de l'Etat 14
20. Exécution d'urgence par les compagnies, des travaux indiqués par les commissions de réseau 14
21. Equipes volantes dans les gares de passage 14
22. Reprise du service commercial 15

Section II. — *Fonctionnement des gares de rassemblement dans les transports de ravitaillement et d'évacuation.*

23. Réunion, aux gares de rassemblement, de tout le matériel et de tout le personnel expédiés de l'intérieur à l'armée, et réexpédition 15
24. Tableaux de service et instructions à adresser aux commissions des gares de rassemblement 16
25. Réceptions et réexpéditions à l'intérieur faites par la gare de rassemblement 16

TITRE III.

TRANSPORTS EXÉCUTÉS DANS LA ZONE DES ARMÉES.

CHAPITRE PREMIER.

PERSONNEL CHARGÉ DE DIRIGER ET DE FAIRE EXÉCUTER CES TRANSPORTS.

Section Ire. — *Direction d'ensemble du service.*

26. Autorité chargée de la direction d'ensemble 16
27. Relations du directeur général avec le Ministre 17

Section II. — *Directeur des chemins de fer aux armées.*

28. Personnel à la disposition du directeur 17
29. Attributions du directeur des chemins de fer aux armées 18

Section III. — *Personnel chargé de l'exécution du service sur les lignes exploitées par les commissions de réseau.*

30. Commissions de réseau 19
31. Sous-commissions de réseau et commissions de gare 19
32. Personnel auxiliaire et matériel d'exécution 20
33. Relations des commissions de réseau et du personnel qui leur est subordonné avec le service des étapes 20

Section IV. — *Commissions de chemins de fer de campagne.*

Articles. Pages.

34. Composition 20
35. Personnel d'exécution et matériel d'exploitation 21
36. Personnel auxiliaire 21
37. Désignation à l'avance du personnel de trois commissions 21
38. Attributions 22
39. Relations des commissions avec les directions d'étapes d'armée 22

Section V. — *Commandements de gare.*

40. Composition 22
41. Attributions 23
42. Relations des commandements de gare avec le service des étapes 23
43. Personnel mis temporairement à la disposition des commandants de gare 24

Section VI.

44. Service des chemins de fer dans une armée opérant isolément 24

CHAPITRE II.

RÈGLES D'EXÉCUTION DES TRANSPORTS.

45. Principe général 35

Section Ire. — *Règles d'exploitation.*

46. Transports privés 25
47. Stations têtes d'étapes de guerre 25
48. Ordre de service pour le mouvement et la comptabilité 26

Section II. — *Protection de la voie et des trains.*

49. Protection contre les opérations stratégiques de l'ennemi 26
50. Protection de la voie et des trains contre les partisans ou les habitants 26
51. Mesures à prendre sur les sections menacées par les détachements ennemis 27
52. Cas où le chef de la troupe embarquée prend la direction du train 27
53. Escorte d'infanterie donnée aux trains de matériel 28
54. Destruction de la voie et des ouvrages d'art 28

TITRE IV.

TRANSPORT DU MATÉRIEL EN TEMPS DE GUERRE.

Règle générale 28

CHAPITRE PREMIER.

TRANSPORTS DANS LA ZONE DE L'INTÉRIEUR.

Section Ire. — *Gares de rassemblement, stations-magasins, en-cas mobiles.*

56. Gares de rassemblement. — Personnel à y attacher 29
57. Conditionnement des colis des corps de troupe 29

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN ®
DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

Articles. Pages.
58. Stations-magasins ... 29
59. Conditions que ces stations doivent remplir ... 30
60. Personnel, hangars et magasins ... 30
61. Règle relative au déchargement ... 30
62. Exceptions à la règle précédente et réexpéditions ... 30
63. En-cas mobiles ... 31
64. Destination des approvisionnements des stations-magasins ... 31

Section II. — *Demandes d'ordres de transport.*

65. Règle générale ... 32
66. Demandes d'ordres de transport et leur classement ... 32
67. Désignation par le Ministre des gares ouvertes à la remise directe des ordres de transport ... 32
68. Comptes rendus adressés par les commissions des gares de rassemblement ... 33
69. Avis transmis d'une commission de réseau à l'autre ... 33

Section III. — *Lettres de voiture et factures d'expédition. — Convoyeurs. Chargement et déchargement des wagons.*

70. Établissement de ces pièces, leur destination ... 33
71. Reconnaissance du matériel ... 34
72. Marques extérieures des wagons ... 34
73. Convoyeurs ... 34
74. Transport de bétail ... 35
75. Chargement et déchargement des wagons ... 35

CHAPITRE II.

TRANSPORTS PASSANT DE LA ZONE DE L'INTÉRIEUR DANS LA ZONE DES ARMÉES ET INVERSEMENT.

76. Réexpédition du matériel par les stations-magasins sur les stations têtes d'étapes de guerre ... 35
77. Convoyeurs garde-bagages ... 36
78. Factures militaires d'expédition ... 36
79. Bordereaux de chargement des trains ... 36
80. Emploi des bordereaux pour la justification des dépenses ... 37

CHAPITRE III.

TRANSPORTS DANS LA ZONE DES ARMÉES.

81. Dispositions générales ... 37
82. Demandes d'ordres de transport dans la zone des armées ... 37
83. Avis transmis d'une commission de réseau ou de chemins de fer de campagne à l'autre ... 38

TITRE V.

TRANSPORT DES MALADES ET BLESSÉS EN ARRIÈRE DES ARMÉES.

CHAPITRE PREMIER.

DISPOSITIONS GÉNÉRALES.

84. Direction du service ... 38
85. Organisation des lignes d'évacuation ... 38
86. Répartition des malades et blessés ... 39

CHAPITRE II.

HOPITAUX D'ÉVACUATION ET INFIRMERIES DE GARE.

Articles. Pages.
87. Hôpitaux d'évacuation ... 40
88. Infirmeries de gare ... 40

CHAPITRE III.

TRAINS D'ÉVACUATION.

89. Emploi du matériel roulant des compagnies ... 41
90. Organisation des transports d'évacuation ... 41
91. Trains sanitaires permanents ... 42
92. Trains sanitaires improvisés ... 42
93. Transport des malades et blessés assis ... 43
94. Précautions à prendre dans la formation des trains ... 43
95. Marche des trains d'évacuation ... 43
96. Arrivée des malades, leur débarquement ... 44

CHAPITRE IV.

AVIS A DONNER, FEUILLES D'ÉVACUATION, BONS DE CHEMINS DE FER.

97. Avis et notifications ... 44
98. Feuilles d'évacuation ... 44
99. Bons de chemin de fer ... 45

TITRE VI.

TRANSPORTS DU DÉPARTEMENT DE LA MARINE.

100. Dispositions applicables aux troupes et au matériel de la marine ... 45
101. Classements des transports de la marine pendant la période des mouvements stratégiques ... 45

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN
DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

PARIS. — IMPRIMERIE L. BAUDOIN ET Cᵉ, 2, RUE CHRISTINE.

DÉCISION MINISTÉRIELLE

DU 25 AVRIL 1890

MODIFIANT LES

APPENDICES DU RÈGLEMENT GÉNÉRAL

SUR LES

TRANSPORTS MILITAIRES

PAR CHEMINS DE FER

(ANCIENNE 2ᵉ PARTIE ; ÉDITION DE 1888.)

(ÉTAT-MAJOR GÉNÉRAL ; 4ᵉ BUREAU.)

Les appendices aux Règlements sur les transports ordinaires et stratégiques, dont le texte est ci-joint, remplacent les appendices de la 2ᵉ partie du Règlement général sur les transports militaires par chemins de fer, qui est abrogée.

Les prescriptions de ces appendices entreront en vigueur à partir du 15 juin 1890.

PARIS
LIBRAIRIE MILITAIRE DE L. BAUDOIN ET Cᵉ
LIBRAIRES-ÉDITEURS
30, Rue et Passage Dauphine, 30

1890

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN
DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

PARIS. — IMPRIMERIE L. BAUDOIN ET Cᵉ, 2, RUE CHRISTINE.

DÉCISION MINISTÉRIELLE

DU 25 AVRIL 1890

MODIFIANT LES

APPENDICES DU RÈGLEMENT GÉNÉRAL

SUR LES

TRANSPORTS MILITAIRES

PAR CHEMINS DE FER

(ANCIENNE 2ᵉ PARTIE ; ÉDITION DE 1888.)

(ÉTAT-MAJOR GÉNÉRAL ; 4ᵉ BUREAU.)

Les appendices aux Règlements sur les transports ordinaires et stratégiques, dont le texte est ci-joint, remplacent les appendices de la 2ᵉ partie du Règlement général sur les transports militaires par chemins de fer, qui est abrogée.

Les prescriptions de ces appendices entreront en vigueur à partir du 15 juin 1890.

PARIS
LIBRAIRIE MILITAIRE DE L. BAUDOIN ET Cᵉ
LIBRAIRES-ÉDITEURS
30, Rue et Passage Dauphine, 30

1890

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN
DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

TABLE DES MATIÈRES.

APPENDICES

	Pages.
I. Règles militaires relatives à l'exécution du transport des troupes d'infanterie et du génie	5
II. Règles militaires relatives à l'exécution du transport des troupes de cavalerie	26
III. Règles militaires relatives à l'exécution du transport des troupes d'artillerie, des pontonniers et du train des équipages	47
IV. Règles spéciales pour l'embarquement de deux fourgons sur un même truc.	103
V. Organisation des trains sanitaires improvisés et des infirmeries de gare	107
VI. Accessoires servant à l'embarquement, au transport et au débarquement des chevaux et du matériel	122
VII. Instructions concernant les commissaires et commandants de gare	134
VIII. Instruction sur l'alimentation pendant les transports stratégiques	174
IX. Décret du 18 juillet 1876, modifiant les dispositions qui régissent les frais de route (ordres de mouvements rapides)	227
X. Instruction pour les exercices sur les chemins de fer en temps de paix	228
PLANCHES	257

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN
DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

APPENDICES

NOTA. — Les règles militaires données ci-après par les appendices I à IV pour le transport des troupes des différentes armes, ont été déterminées en vue principalement de l'exécution des transports stratégiques. Elles sont applicables aux transports du temps de paix.

APPENDICE I.

Règles militaires relatives à l'exécution du transport des troupes d'infanterie et du génie.

INFANTERIE.

RÈGLE N° 1. Envoi à l'avance d'un officier à la gare de départ.
— 2. Ordres à donner par le commandant de la troupe.
— 3. Paille pour la litière et le chargement des selles et du matériel.
— 4. Nourriture des chevaux et transport des fourrages à la gare.
— 5. Accessoires pour l'embarquement et le transport.
— 6. Tenue.
— 7. Arrivée à la gare de l'adjudant-major.
— 8. Reconnaissance du train.
— 9. Devoirs du sous-officier adjoint à l'adjudant-major.
— 10. Garde de police. — Drapeau. — Caisse du corps.
— 11. Contenance des wagons { pour le transport des hommes. — — des chevaux. — — des voitures.
— 12. Accessoires fournis par les compagnies de chemins de fer.
— 13. Arrivée de la troupe à la gare.
— 14. Formation et fractionnement de la troupe.
— 15. Embarquement des hommes.
— 16. Embarquement des chevaux.
— 17. Embarquement des voitures.
— 18. Devoirs des officiers pendant l'embarquement.
— 19. Mesures de police et de sécurité.
— 20. Haltes et stations.
— 21. Devoirs des gardes d'écurie.
— 22. Arrivée à destination.
— 23. Débarquement des hommes.
— 24. Débarquement des chevaux et voitures.
— 25. Changement de trains.

GÉNIE.

RÈGLE N° 26. Fractionnement de la troupe.
— 27. Sapeurs-conducteurs.
— 28. Compagnie du génie détachée.
— 29. Chargement des parcs de compagnie.
— 30. Parcs d'armée et de corps d'armée.
— 31. Contenance des wagons pour le transport du matériel.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN
DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

INFANTERIE.

1. — Envoi a l'avance d'un officier a la gare de départ.

Aussitôt que le commandant d'une troupe a reçu l'ordre de mouvement accompagné de l'itinéraire, il envoie l'adjudant-major à la gare de départ, pour se mettre en rapport avec le commissaire militaire (1) ou, à son défaut, le chef de gare, et prendre connaissance des dispositions de détail arrêtées pour l'embarquement et le voyage.

Cet officier reçoit les instructions du commissaire militaire et porte principalement son attention sur les points ci-après :

Train par lequel on doit faire partir le logement, quand il est prescrit de l'envoyer à l'avance;

Abords des gares et accès des quais ou trottoirs désignés pour l'embarquement des hommes, des chevaux et des voitures;

Etendue et dispositions des emplacements en dehors de la gare où le corps pourra se former pour faire les préparatifs d'embarquement;

Mesures et dispositions de police à prendre pour maintenir l'ordre et faire observer les consignes et défenses;

Nombre d'équipes à employer pour l'embarquement des voitures.

2. — Ordres a donner par le commandant de la troupe.

D'après le rapport de l'adjudant-major, le commandant du détachement donne des ordres pour la mise en marche de la troupe, en se conformant à celles des prescriptions du décret du 28 décembre 1883, sur le service intérieur des corps de troupe d'infanterie (titre III, *Routes dans l'intérieur*), qui ne se trouvent pas en opposition avec le présent règlement.

Ces ordres concernent spécialement :

1° La composition du logement, s'il y a lieu de l'envoyer; l'indication du train par lequel il doit partir afin de précéder la troupe au lieu de destination;

2° Les mesures à prendre pour assurer la subsistance de la troupe et la nourriture des chevaux le jour du départ et pendant la route, en tenant compte des haltes indiquées par l'itinéraire;

Nota. — On doit faire remplir les petits bidons, pendant la saison des chaleurs, avec un mélange d'eau et d'eau-de-vie.

3° La tenue pour la route, s'il n'y a pas lieu de prendre celle de campagne;

4° La composition d'une garde de police spéciale placée sous le commandement d'un officier; le nombre d'équipes d'embarquement des voitures à employer;

5° Le transport à la gare du fourrage, préalablement bottelé s'il y a lieu, et des accessoires d'embarquement dont le corps est détenteur (madriers, cordes-poitrail, bottillons, etc.).

(1) Le commissaire militaire remplit dans la gare les fonctions de *commandant d'armes;* il en exerce tous les droits. *Quel que soit leur grade,* les commandants des troupes de passage doivent se mettre en rapport avec lui, dès leur arrivée. Ils sont tenus de faire observer rigoureusement par la troupe sous leurs ordres toutes les consignes et instructions, mêmes verbales, qui leur sont communiquées par le commissaire militaire pour assurer le maintien de l'ordre et faciliter le service des chemins de fer. De son côté, le commissaire militaire adresse aux commandants des unités transportées, eux-mêmes, les instructions ou observations qu'il aurait à formuler, en s'abstenant d'intervenir directement auprès de la troupe. (Appendice VII, art. 44.)

Observations. — Lorsque, exceptionnellement, la troupe est accompagnée de bagages non chargés sur les voitures régimentaires, leur transport à la gare de départ, leur transbordement d'une gare à une autre, s'il y a lieu, et leur enlèvement à destination sont effectués sur bon du sous-intendant, à défaut de voitures appartenant à l'administration militaire locale. A Paris, ce service est assuré soit par le train des équipages, soit par l'entreprise civile, qui le remplace au besoin.

S'il arrive que, faute de temps, ces dispositions ne puissent être observées, afin d'éviter que la troupe ne parte par la voie ferrée sans ses bagages, le transport desdits bagages de la caserne à la gare et d'une gare à une autre peut être effectué par l'entreprise du camionnage de la ligne, sur bon signé du chef de détachement, qui indique la nature et le poids des bagages.

La dépense accidentelle de ce transport est comprise dans les factures de transport de troupes, établies par les compagnies de chemins de fer.

L'embarquement et le débarquement de ces bagages sont effectués par les agents du chemin de fer, aidés, s'il est nécessaire, d'hommes de corvée fournis par le corps et prélevés autant que possible sur les équipes d'embarquement. Le chef de la troupe prend ses mesures pour que les bagages et les hommes de corvée soient rendus à la gare en temps utile pour assurer l'embarquement. Il prend de même, à l'arrivée, les dispositions nécessaires pour que ces bagages l'accompagnent ou le rejoignent.

3. — Paille pour la litière et pour le chargement des selles et du matériel.

La troupe doit se pourvoir à l'avance de la paille nécessaire :

1° Pour garnir de litière chaque wagon à chevaux, à raison de $2^{k},500$ par cheval;

2° Pour faire des bottillons de paille, à raison d'un par quatre selles;

3° Pour confectionner des bottillons, à raison de deux par truc, destinés à amortir le choc des roues sur le plancher.

Ces bottillons, de forme cylindrique, doivent être faits à l'avance par les corps; ceux pour les selles ont $1^{m},30$ de long, et ceux pour les voitures $0^{m},80$; les uns et les autres ont $1^{m},25$ de tour et sont reliés par trois liens; suivant la longueur on compte $7^{k},500$ ou 12 kilogr. pour un bottillon.

La paille pour litière et bottillons est fournie, en dehors de la ration, par les magasins militaires.

Le transport à la gare est assuré par la troupe qui doit en faire usage.

4. — Nourriture des chevaux et transport des fourrages a la gare.

Le dernier repas des chevaux doit avoir lieu deux heures au moins avant l'embarquement.

La nourriture des chevaux, pendant la route, se compose, par 24 heures, de 5 kilogr. de foin et de 2 kilogr. d'avoine (1).

Il est emporté du foin et de l'avoine en quantité proportionnée à la durée du trajet. Le foin est préalablement bottelé, s'il y a lieu, et l'avoine placée dans des sacs.

(1) En temps de paix, si, dans la même journée, le trajet en chemin de fer est précédé ou suivi de parcours par terre d'une longueur totale de 12 kilomètres au moins, la ration de route est allouée, à l'exclusion de celle dite de chemin de fer.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN ® DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

La paille, le foin et l'avoine sont amenés à la gare par l'administration militaire, lorsque le corps ne dispose pas de moyens de transport.

5. — Accessoires pour l'embarquement et le transport. (*Pl. XXI.*)

Indépendamment des objets accessoires nécessaires pour l'embarquement et le débarquement du matériel et qui sont fournis par les compagnies de chemins de fer (voir ci-après, règle 12), les corps doivent être pourvus des accessoires suivants :

1° *Jarretières* (1 par voiture à 2 ou 4 roues et 3 par caisson);

2° *Bouts de madriers* de 0m,50 à 0m,75 de longueur (à raison de moitié environ du nombre de voitures) servant à former des rampes pour faire franchir aux voitures les rebords fixes des trucs;

3° *Grandes cales* de roues à section triangulaire (moitié environ du nombre des voitures) pour faciliter le passage des voitures par-dessus les traverses saillantes des trucs ou les maintenir sur les rampes;

4° *Manches de cales* de 0m,80 de longueur (en même nombre que les cales);

5° *Leviers de manœuvre de siège* (à raison de 2 environ par 10 voitures) pour faciliter le maniement du matériel, particulièrement pour aider à faire franchir aux voitures lourdes une traverse saillante, un rebord fixe, une rampe un peu raide;

6° *Cordes-poitrail* (à raison de 1 pour 4 chevaux);

7° *Pitons à œil* pour l'attache des fusils dans les wagons (à raison de 1 par 4 fusils environ), et *vrilles* (10 par compagnie) pour faciliter la pose des pitons.

Ces accessoires sont apportés par chaque unité de transport à la gare d'embarquement. Ceux désignés sous les numéros 1 à 6 ci-dessus sont placés en vrac dans une ou plusieurs voitures, suivant l'espace laissé libre par le chargement. Les pitons et les vrilles sont portés par les sous-officiers ou les caporaux.

6. — Tenue.

En principe, les officiers et la troupe sont en tenue de campagne. Les sacs sont complètement paquetés. La gamelle individuelle et le pain sont placés de façon à pouvoir être facilement enlevés. Le quart et la cuiller sont placés dans l'étui-musette.

7. — Arrivée a la gare de l'adjudant-major.

Le jour du départ, l'adjudant-major, accompagné d'un sous-officier, précède la troupe à la gare *d'une demi-heure.*

Il se présente dès son arrivée au commissaire militaire.

8. — Reconnaissance du train.

L'adjudant-major, aidé du sous-officier adjoint, procède à la reconnaissance du train.

Il prend note de l'affectation et de la contenance de chaque wagon et de chaque truc dans l'ordre où ils sont placés à partir de la tête du train.

Il s'assure :

1° Que, dans les wagons à marchandises aménagés pour 32 places, les supports des bancs sont bien placés à 0m,50 des petits côtés des wagons;

2° Que, dans les wagons aménagés pour 40 places, les extrémités des bancs eux-mêmes sont à 0m,50 de ces petits côtés;

3° Que les wagons aménagés destinés aux hommes et aux chevaux sont munis de lanternes, et que celles-ci sont accrochées au côté des wagons opposé à celui par lequel doit se faire l'embarquement.

9. — Devoirs du sous-officier adjoint.

Le sous-officier adjoint numérote au fur et à mesure, à la craie, chacun des wagons et trucs, en suivant une série unique de numéros de la tête à la queue du train. Il inscrit, en même temps, en regard des numéros d'ordre, la contenance de chaque wagon et de chaque truc.

Ces inscriptions se font :

1° Pour les wagons à voyageurs, sur le grand marchepied, entre les portières, pour que les chiffres ne soient pas effacés par les pieds des hommes;

2° Pour les wagons à marchandises aménagés, sur le grand côté à la place réservée à cet effet;

3° Pour les trucs, sur le grand côté.

En cas de pluie, ces inscriptions se font, en plus, sur la face extérieure du longeron, qui se trouve sous le plancher du wagon.

10. — Garde de police. — Drapeau. — Caisse du corps.

La garde de police est commandée par un officier. Elle comprend un sergent, un caporal, un clairon et quinze soldats.

Elle prend sous son escorte les soldats punis de cellule (1) et se rend à la gare en même temps que le reste de la troupe.

Dès son arrivée, elle place, s'il y a lieu, les sentinelles nécessaires dans la gare sur l'ordre du commissaire militaire.

La garde de police, avec les hommes punis placés sous sa garde, doit être placée dans le wagon qui précède ou qui suit celui des officiers.

L'officier qui la commande monte dans le wagon des officiers.

Elle s'embarque en même temps que le reste de la troupe si elle ne fournit pas de sentinelles. Dans le cas contraire, elle s'embarque isolément dès que ces sentinelles l'ont rejointe sur l'ordre du commissaire militaire.

Le drapeau et la caisse du corps sont placés soit dans le wagon du commandant de la troupe, soit dans celui des officiers, sous la garde du porte-drapeau et de l'officier payeur.

Le transport de la caisse s'effectue sans responsabilité pour les compagnies de chemins de fer, mais sans donner lieu à la perception d'aucune taxe au profit de ces dernières.

11. — Contenance des wagons.

Pour le transport des hommes.

Les soldats, armés ou non, voyageant sans leur équipement, occupent dans les voitures à voyageurs le nombre de places indiqué dans chaque compartiment pour les voyageurs ordinaires.

---

(1) Article 434 du décret du 28 décembre 1883 (Troupes d'infanterie).

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN ® DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

Les soldats équipés n'occupent dans chaque compartiment que *huit* places sur dix : les places restantes sont destinées au rangement des effets.

Sont considérés comme équipés : les hommes des troupes à pied, quand ils sont pourvus du havresac, ou, à défaut de havresac, du ceinturon garni des cartouchières; les hommes habillés en hommes montés, quand ils ont la giberne ou l'étui de revolver.

Dans les wagons à marchandises aménagés pour les hommes, le chiffre de contenance inscrit sur les parois des wagons est applicable sans réduction, que les hommes soient ou non équipés.

Si, par exception et en raison des circonstances, le total des places disponibles était inférieur à celui des hommes à transporter, l'excédent de ces derniers serait réparti entre les wagons, en sus de leur contenance réglementaire, et au besoin dans les fourgons de service.

Pour le transport des chevaux.

Dans chaque wagon on place *huit* chevaux ou mulets.

Observations. — A moins d'ordre formel de l'autorité supérieure, les chevaux sont toujours dessellés pour voyager sur les voies ferrées. Dans les longs trajets surtout, cette mesure est indispensable pour la santé des chevaux et la conservation du harnachement.

Les chevaux d'attelage conservent leurs harnais.

Les selles sont rangées dans les wagons où se trouvent les chevaux auxquels elles appartiennent.

Les sacs d'avoine sont conservés dans les wagons à chevaux, ainsi que le foin, à raison de quatre bottes par wagon. L'excédent de foin est placé sur les trucs qui portent les voitures régimentaires, entre les roues de celles-ci.

On compte deux gardes d'écurie par chaque wagon à chevaux; ces hommes sont fournis par les ordonnances d'officiers montés et les conducteurs de voitures.

Les gardes d'écurie s'assoient sur l'extrémité des bottillons porte-selles.

Pour le transport des voitures.

Les trucs ou wagons plats destinés au transport des voitures ont des dimensions et des formes très différentes.

Les longueurs intérieures varient de $6^m,90$ à $4^m,30$.

Les largeurs intérieures varient de $2^m,90$ à 2 mètres.

En outre, les uns ont un plancher uni, les autres un plancher garni, dans le sens de la largeur, de traverses saillantes.

Quelques-uns n'ont pas de rebords; la plupart sont munis de rebords ne se rabattant pas : parfois, cependant, ces rebords se rabattent sur deux et même sur quatre côtés.

En principe, chaque truc doit recevoir 3 *essieux*, savoir : une voiture à quatre roues et une à deux roues (voiture à deux roues proprement dite, avant-train ou arrière-train de caisson).

Les exceptions à cette règle sont les suivantes :

1° Les trucs ayant moins de $5^m,40$ de longueur ne peuvent recevoir qu'une seule voiture à quatre roues, ou deux à deux roues;

2° Les trucs ayant plus de 6 mètres de longueur peuvent, *si la composition prévue pour le train l'exige*, recevoir deux voitures à quatre roues.

La composition du train ne devant jamais être modifiée, *la répartition des voitures sur les trucs est essentiellement déterminée en raison du nombre total des trucs disponibles.*

12. — Accessoires fournis par les compagnies de chemins de fer.

La reconnaissance du train doit s'étendre à tous les accessoires nécessaires pour l'embarquement qui doivent être fournis par les compagnies de chemins de fer, savoir : escabeaux pour les hommes, quand ils doivent voyager dans les wagons à marchandises qui ne sont pas munis de marchepieds ou d'étriers fixes, ponts volants pour les chevaux et le matériel, rampes mobiles, cales en bois et prolonges pour aider et assujettir le chargement. L'adjudant-major doit s'assurer que ces accessoires sont en nombre suffisant et en bon état.

13. — Arrivée de la troupe a la gare.

La troupe doit arriver tout entière, hommes, chevaux et voitures, au point désigné pour l'embarquement, à l'heure fixée par les consignes locales, ou, à défaut de consigne, *une heure et demie* avant le départ.

Ce délai doit être observé avec la plus grande rigueur.

A l'arrivée de la troupe, l'adjudant-major remet au commandant un état sommaire indiquant, dans l'ordre des numéros, la destination et la contenance des wagons et des trucs.

14. — Formation et fractionnement de la troupe.

En arrivant sur l'emplacement choisi en dehors de la gare pour opérer le fractionnement, le commandant fait diriger les chevaux et les voitures sur le point où doit s'effectuer leur embarquement; ils sont conduits par l'officier d'approvisionnement et le vaguemestre (1) et accompagnés des équipes d'embarquement et des ordonnances des officiers montés.

Le commandant forme ensuite la troupe en ligne déployée; il fait entrer dans le rang tous les hommes qui sont en serre-file, les hommes détachés (tambours, etc.) rejoignant leur compagnie.

L'adjudant-major divise la troupe en fractions correspondant à la contenance des wagons sans distinction de compagnies.

Il dénomme chaque fraction 1er, 2e, 3e, etc., wagon, suivant sa position dans l'ordre en ligne.

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

Dans chaque fraction, un sous-officier ou caporal est désigné comme chef de wagon; il désigne, à son tour, les chefs de compartiment quand il y a lieu.

Les sapeurs et les musiciens conservent leur place à la droite de la ligne et doivent occuper les premières voitures.

Les places des hommes qui sont employés à l'embarquement des chevaux et voitures sont réservées dans leur unité.

15. — Embarquement des hommes.

Le fractionnement terminé, le commandant met sa troupe en marche par le flanc sur quatre rangs, chaque fraction marchant à deux pas de

(1) A défaut d'officier d'approvisionnement et de vaguemestre, les fonctions qui leur incombent sont remplies, savoir :

Celles de l'officier d'approvisionnement, par l'officier chargé de l'instruction des équipes d'embarquement du bataillon ;

Celles du vaguemestre, par le sous-officier qui compte dans ces équipes.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN ® DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

celle qui la précède. L'adjudant-major indique, au besoin, la route à suivre.

Tous les mouvements s'effectuent en ordre, en silence et par les commandements réglementaires.

Les officiers marchent le long de la colonne, à hauteur du gros de leur troupe, et assurent la régularité du mouvement par les indications qu'ils donnent, à voix basse, aux chefs de fraction.

Chaque fraction est arrêtée par son chef devant le wagon qu'elle doit occuper et y fait face sans dédoubler. Le chef de wagon fait préalablement serrer les files de manière à ne pas dépasser la longueur de son wagon (1). Il place comme chefs de file des gradés ou des hommes exercés.

Au signal : *En avant*, donné par le clairon (2), les musiciens, sous la conduite de leur chef, vont déposer les gros instruments dans les fourgons de service.

Les autres hommes enlèvent leur sac qu'ils posent à terre devant eux et leur embarquement commence aussitôt.

Pour les fractions qui s'embarquent dans les voitures à voyageurs, le chef de compartiment et l'autre chef de file remettent leur fusil et leur sac à l'homme placé derrière eux et montent dans le compartiment; ils reprennent leurs fusils et se portent du côté opposé à la porte d'entrée. Le chef de compartiment place son fusil verticalement à l'extrémité du petit côté du compartiment qui est à sa droite, la bretelle en avant, la crosse posant sur la banquette; il visse un piton dans la paroi du wagon, la tige touchant la monture de son arme et à 5 centimètres environ au-dessous de l'embouchoir. Les autres hommes passent successivement leurs fusils qui sont placés côte à côte contre la paroi du petit côté du compartiment dans la position qui vient d'être indiquée.

Les armes étant ainsi placées, le chef de compartiment visse un deuxième piton contre le dernier fusil et passe une courroie de sac dans les pitons, de manière à embrasser toutes les armes en les serrant fortement les unes contre les autres (*Planche IV*).

NOTA. — Les filets ou les crochets, quand les wagons en sont munis, sont utilisés pour le placement des armes, au lieu du mode qui vient d'être indiqué.

Les hommes passent leurs sacs à leurs chefs de file qui les placent, quatre sous les banquettes, trois sur la place libre en face des fusils et le huitième debout contre les fusils. Ces opérations terminées, les hommes, sur l'ordre du chef de compartiment, entrent dans le wagon.

Pour les fractions qui s'embarquent dans les wagons aménagés, les chefs de file, après avoir remis leur fusil et leur sac aux hommes placés derrière eux, montent dans le wagon, reprennent leur fusil et se portent, savoir : les chefs des 1re et 2e files, dans la travée de droite la plus rapprochée de l'entrée; les chefs des 3e et 4e files, dans l'autre travée de droite; les chefs des 5e et 6e files, dans la travée de gauche la plus éloignée de l'entrée; les chefs des 7e et 8e files, dans la travée de gauche la plus rapprochée. Ils constituent ainsi quatre groupes qui opèrent simultanément, ainsi qu'il suit :

Le chef de chaque groupe place son fusil contre la paroi du petit côté

(1) Une fraction en ligne sur quatre rangs a un front égal à la longueur de la voiture qu'elle doit occuper.

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

du wagon, la bretelle en avant, le talon de la crosse à 10 centimètres environ de la paroi; il visse dans celle-ci un piton, la tige touchant la monture de son arme et à 5 centimètres environ au-dessous de l'embouchoir. Les autres hommes passent successivement leurs fusils à leurs chefs de file qui les placent côte à côte dans la position qui vient d'être indiquée pour le premier; un deuxième piton est ensuite vissé contre le dernier fusil de chaque faisceau; une courroie de sac passée dans les deux pitons embrasse les huit fusils en les serrant fortement les uns contre les autres. Les pitons sont placés de manière que les faisceaux se trouvent au milieu de l'intervalle libre entre les bancs.

Les hommes passent leurs sacs à leurs chefs de file qui les placent quatre sur l'extrémité d'un des bancs, trois sur l'autre et le huitième debout, appuyé sur les fusils, dans l'intervalle compris entre les crosses et les madriers-supports de banc.

Ces opérations terminées, tous les hommes, sur l'ordre du chef de wagon, montent et prennent place dans la travée où sont leurs chefs de file (*Pl. I, II, III, et V*).

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 extrémités voisines des parois des petits côtés, et non plus les madriers-supports, sont distantes de 0m,50 de ces parois.

Lorsque des wagons de cette nature entrent dans la composition des trains, chaque fraction de 40 hommes, une fois arrêtée devant le wagon dans lequel elle doit embarquer, est fermée en huit files de 5 hommes chacune, et s'embarque ensuite comme il vient d'être expliqué pour les fractions de 32 hommes dans les wagons ordinaires.

Les faisceaux, comprenant 10 fusils, sont formés à l'extrémité des grands côtés des wagons, dans l'intervalle de 0m,50 laissé libre entre les parois et l'extrémité des bancs : les fusils sont arrimés comme pour les wagons à 32 places.

Les sacs sont posés de champ contre les parois des petits côtés, sur deux rangées superposées entre les deux faisceaux d'armes. 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 (*Pl. VI*).

2e OBSERVATION. — On a remarqué que, dans les longs trajets, il était nécessaire 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 le haut de leurs guêtres ou brodequins, et en tous cas, le pantalon ne doit pas y rester engagé.

Pour les longs trajets, le commandant de la troupe peut autoriser les hommes à se débarrasser de leur équipement (ceinturon garni, étui-musette, bidon, etc.) et à déboutonner la capote 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 22).

Si le quai est trop étroit pour que les fractions puissent toutes se grouper à hauteur des voitures qu'elles doivent occuper, la colonne est arrêtée de manière à éviter tout encombrement, et les diverses fractions s'embarquent successivement.

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 du train.

Le chef de wagon s'assure que les hommes sont en mesure de manœu-

vrer, au besoin, de l'intérieur, l'organe de fermeture et la porte elle-même (*Pl. VII*).

16. — Fractionnement et embarquement des chevaux (*Pl. VIII*).

Dès leur arrivée au point où doit s'opérer leur embarquement, les voitures sont dételées après que les conducteurs en ont enlevé leurs armes, et tous les chevaux sont placés sur un rang. L'officier d'approvisionnement les divise en fractions correspondant à la contenance des wagons. Il dénomme chaque fraction : *septième*, *huitième*, etc., *wagon*, d'après la position qu'elle doit occuper dans le train, et désigne le sous-officier ou caporal qui doit en diriger l'embarquement.

Les hommes forment leurs armes en faisceaux et déposent leur sac et leur équipement.

Les chevaux sont dessellés, les ordonnances s'entr'aident pour cette opération, chacun tenant à son tour deux ou quatre chevaux pendant que les autres dessellent.

Le poitrail, les sangles et la couverture (pour les chevaux de selle) sont relevés sur le siège de la selle, et maintenus par le surfaix de sangle, auquel on fait faire un tour ou deux pour mieux serrer le tout; les étriers sont relevés et attachés.

Les harnais sont laissés, avec la couverture, aux chevaux d'attelage; ils sont relevés ainsi qu'il est dit ci-après (2e observation) de manière à ne pas blesser les chevaux et à éviter toute dégradation.

Les selles sont déposées à terre, en arrière du rang, et ne sont chargées qu'après l'embarquement des chevaux.

Les chevaux restent bridés.

1re Observation. — Cas ou les chevaux doivent voyager sellés.

Quand les dimensions du wagon le permettent, et que, par exception, l'ordre est donné de faire voyager les chevaux sellés, on dispose le paquetage de la manière suivante :

Remonter les étriers jusqu'à la mortaise sans rien déboucler, les maintenir dans cette position, en passant l'étrivière doublée dans leur semelle; déboucler les deux courroies de paquetage, maintenir le tout en place au moyen d'une deuxième courroie de paquetage.

Les chevaux sont toujours sanglés. Le poitrail reste en place.

2e Observation. — Manière de relever les harnais.

1° Chevaux de caisson :

Les porteurs conservent la couverture maintenue par le surfaix de sangle.

Porteur de devant. — Déboucler le surdos du côté montoir, croiser les traits en cuir sur le dos du cheval près du garrot, en entourer le corps du cheval et croiser les rallonges de trait sur le dos par un demi-nœud.

Envelopper les traits en cuir et les rallonges avec la partie libre du surdos, et terminer en la fixant au boucleteau du grand côté de sous-ventrière.

Porteur de derrière. — Dégager les traits des courroies porte-traits, les croiser sous le ventre du cheval près du passage des sangles ; envelopper le corps du cheval en faisant un demi-nœud haut près du garrot ; accrocher les chaînes de bouts de traits aux crochets tête de traits.

Détacher le grand côté de la rêne de sous-verge, l'engager sous le bras du haut, puis sous les traits près du garrot ; les envelopper d'un tour ou deux en fixant l'extrémité libre de la rêne du sous-verge à la boucle qui est à l'autre extrémité de cette rêne.

Sous-verge de devant. — Réunir sur la croupe du cheval les deux extrémités des traits en cuir, engager la courroie trausse-traits dans les deux mâles de touret qui terminent ces traits, et achever de replier et de fixer les rallonges de trait comme le prescrit l'ordonnance.

Sous-verge de derrière. — Dégager les traits de courroies porte-traits et les réunir comme il est indiqué pour le sous-verge de devant.

2° Chevaux des voitures régimentaires :

Relever le collier, les traits, plates-longes et avaloires au moyen de la courroie trousse-harnais, de manière que le tout soit fixé le plus solidement possible en arrière des mamelles.

Dès que les selles sont déposées à terre, en arrière du rang, le sous-officier fait répandre la litière (et, s'il est possible, un peu de gravier) dans chaque wagon en ayant soin qu'elle s'étende sur le pont qui réunit le wagon au quai. Il fait fermer complètement la porte et les fenêtres du wagon du côté opposé au quai.

Il faut qu'il y ait toujours un homme de chaque côté des ponts volants, pour empêcher les chevaux de se traverser et de mettre les pieds entre le wagon et le quai.

Au signal de l'embarquement donné par le sous-officier, le premier homme de droite de chaque fraction se porte franchement en avant vers l'entrée du wagon. Trois autres le suivent successivement en gardant une distance de 3 mètres de tête à croupe.

Le premier homme, marchant sans regarder son cheval, et le tenant près du mors, *lui fait baisser la tête* pour franchir la porte, tourne à droite et range son cheval contre la paroi longitudinale du côté de l'entrée, la tête tournée vers le milieu du wagon; chacun des autres hommes fait appuyer son cheval contre celui qui vient d'être placé (1).

Dès que le rang de chevaux est complet, deux hommes tendent la corde-poitrail, en la faisant passer plusieurs fois repliée dans les anneaux qui sont fixés au montant des portes du wagon, de manière à la faire passer devant les quatre chevaux et à barrer en même temps la porte du côté opposé à l'entrée; ils attachent leurs chevaux par la longe, *le plus court possible*, sans les débrider (2), aux anneaux du plafond, sortent du wagon et vont chercher leurs selles.

On procède de la même façon pour le rang opposé. La corde passée devant les quatre chevaux barre en même temps la porte d'entrée.

Les selles formant deux piles sont ensuite placées sur les bottillons disposés dans l'intervalle libre du milieu du wagon, ainsi que l'avoine et le foin (4 bottes par wagon). Les musettes-mangeoires sont remises aux gardes d'écurie, qui les placent dans les sacs à avoine.

Les deux gardes d'écurie remettent leurs armes et leurs sacs à la fraction de leur compagnie, à laquelle ils appartiennent.

Le sous-officier s'assure qu'ils sont en mesure d'ouvrir de l'intérieur l'organe de fermeture et la porte du wagon (*Pl. VII*).

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.

---

(1) On doit toujours embarquer d'abord les chevaux les plus dociles. Quand un cheval résiste, on fait avancer le suivant, et le premier est entraîné vivement à la suite, ou bien on lui couvre la tête et on l'amène au wagon, après lui avoir fait faire un tour sur lui-même. Un des moyens les plus sûrs de faire entrer un cheval récalcitrant consiste à le faire pousser par deux hommes, qui le saisissent vivement sous la croupe, en se tenant la main.

Pour les chevaux qui ruent, on fait usage d'une sangle ou de deux sangles réunies bord à bord.

(2) Les hommes doivent éviter d'engager la longe dans les rênes, afin que l'on puisse enlever la bride sans détacher la longe.

17. — Embarquements des voitures. (*Pl. XXIV.*)

L'embarquement des voitures s'effectue sous la direction spéciale de l'officier d'approvisionnement.

Les équipages de chargement forment les faisceaux, déposent les sacs et l'équipement, ainsi que les capotes ou vestes. Elles commencent à embarquer les voitures dès que celles-ci sont dételées, après avoir enlevé les lanternes et les fanions d'ambulance, s'il y a lieu, qui sont déposés dans l'intérieur des voitures.

Toutes les fois que l'on dispose de l'espace et des accessoires nécessaires, on charge simultanément plusieurs trucs. Une équipe est employée pour chaque truc.

Le chef d'équipe répartit ses hommes autour de la voiture à charger ; en principe, deux hommes s'appliquent à chacune des roues de l'arrière-train, deux à l'avant-train de chaque côté du timon et deux à l'extrémité du timon. Lorsque le chargement s'effectue sur une rampe mobile, un homme muni d'une cale à manche se place de chaque côté de la rampe et en dehors. Il suit le mouvement des roues de l'arrière-train sans gêner les hommes qui y sont appliqués et cale ces roues toutes les fois que les hommes qui manœuvrent la voiture ont besoin de se reprendre, ainsi qu'à tous les commandements de *Halte* du chef d'équipe.

Tous ces hommes font face à l'arrière de la voiture : les autres hommes se placent, sur l'ordre du chef d'équipe, aux points où leur aide est momentanément utile ; ils placent notamment les bottillons et les ponts volants.

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.

Le chef d'équipe se place au point le plus favorable pour diriger les mouvements et commande la manœuvre qui s'effectue de la manière suivante : relier le truc au quai par des ponts volants ou une rampe mobile ; disposer les bottillons nécessaires pour faciliter l'accès sur la rampe et amortir le choc des roues sur le plancher lorsque les côtés du truc ne se rabattent pas ; placer la voiture en face du truc, son axe dans le prolongement de celui de la rampe mobile ou des ponts volants, le timon du côté opposé au truc.

Faire reculer la voiture sur les ponts volants ou la rampe et l'introduire sur le truc Au moment où les roues d'arrière-train y pénètrent, faire tourner l'arrière-train à droite (1) tout en continuant à reculer de manière

(1) Les termes de *droite* et *gauche* désignent la droite et la gauche du chef d'équipe placé sur le quai face au truc à charger.

Le grand côté intérieur d'un truc est celui contre lequel sont appuyés les ponts volants ou la rampe mobile.

à pousser la voiture jusqu'à l'extrémité de droite de la plate-forme tout en la maintenant aussi rapprochée que possible du grand côté extérieur du truc. Enlever le timon et le placer sous la voiture.

Amener la voiture à deux roues qui doit compléter le chargement, la conduire sur le truc, les limonières (le timon ou la flèche) en arrière, la faire tourner à gauche en la reculant de manière à la pousser jusqu'à l'extrémité de gauche de la plate-forme en la maintenant aussi rapprochée que possible du grand côté intérieur du truc.

Poser les limonières à terre en faisant passer la limonière intérieure entre le corps de la voiture à quatre roues et la roue extérieure de son avant-train.

S'il y a lieu, déplacer les deux voitures et les rapprocher de manière que la charge soit également répartie sur le plancher et qu'aucune partie du chargement ne dépasse les faux tampons.

Charger sur le truc les bottillons qui devront être utilisés pour le déchargement.

Observations. — Le chargement de deux fourgons sur un même truc s'opère d'après les prescriptions de l'appendice IV.

Lorsque la longueur d'un truc est trop faible et rendrait le chargement difficile, on peut réunir ensemble deux trucs consécutifs par des ponts volants surtout lorsque les petits côtés se rabattent, et faire reculer la première voiture chargée, soit sur ce truc, soit sur les ponts afin de faciliter l'entrée de la seconde.

On peut également, lorsque les petits côtés se rabattent ou sont peu élevés, que les trucs sont à fond plat et qu'on dispose du nombre de ponts volants nécessaires, relier entre eux plusieurs trucs. Toutes les voitures sont montées successivement sur un même truc, d'où elles sont conduites sur ceux auxquels elles sont destinées. Cette méthode de chargement n'est à recommander que lorsqu'on opère sur des rampes mobiles afin d'éviter la perte de temps qu'entraîne le déplacement de celles-ci pour les appliquer à chaque truc successivement.

Lorsqu'une voiture à quatre roues est chargée seule, elle est disposée au centre du truc.

Lorsque deux voitures à deux roues sont chargées ensemble, les limonières sont au centre du truc, reposant sur le plancher et croisées.

Lorsqu'un caisson est chargé seul, les deux trains sont maintenus séparés et placés l'un à droite, l'autre à gauche, la flèche et le timon l'un vers l'autre, la flèche à terre, le timon élevé et attaché par des jarretières aux coffres de l'arrière-train.

Le chargement terminé, les voitures sont calées (1) et brêlées par les agents du chemin de fer. L'officier d'approvisionnement s'assure qu'elles sont solidement assujetties. Il fait réunir et placer sur les trucs les divers accessoires d'embarquement appartenant au corps et les bottillons.

Les équipes d'embarquement reprennent leur équipement et les armes ; elles rejoignent sur le quai ou dans les wagons leur compagnie où leur place leur a été réservée.

Lorsque le corps est pourvu de mulets de bât, le chargement est déposé, suivant les ordres de l'officier d'approvisionnement, sur les trucs qui portent déjà les voitures. Il n'est pas réservé, en principe, de truc spécial.

(1) Pour les voitures à deux roues ou celles dont les trains sont séparés, il est placé trois cales par roue : 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.

18. — 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 du silence et l'exécution du règlement; ils doivent y veiller avec le plus grand soin et ne monter eux-mêmes en wagon qu'après s'être assurés que la troupe est convenablement établie.

L'embarquement terminé, le sous-officier adjoint à l'adjudant-major écrit, à la craie, sur les wagons, à côté du numéro d'ordre, l'indication de la compagnie.

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, quel que soit le côté du quai.

Il est bon, en outre, de recommander aux hommes de retenir le numéro d'ordre peint sur leur wagon.

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.

19. — 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 dans 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 wagons des hommes au cas où, par les grands froids, il y aurait de la paille sur le plancher.

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

20. — 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 ou de l'autre, il est tenu, lorsque les hommes sont sur les quais, de les faire immédiatement remonter dans les wagons.

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.

(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 adjoint sont pris parmi ceux du *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 momantanément aux corps stationnés dans la localité. Ils n'ont point d'insigne distinctif.

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 réservés, 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 montent en wagon.

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

Le chef du détachement doit mettre à profit les arrêts du train pour faire visiter les wagons à chevaux, relever, quand il y a lieu, les gardes d'écurie et examiner si les chargements du matériel sont en ordre; le cas échéant, il fait 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 voitures 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 en ordre au buffet ou à la buvette par un sous-officier de chaque compagnie.

Les hommes de chaque compagnie ne pénètrent dans le buffet que successivement, lorsque ceux de la compagnie précédente ont fini leurs achats.

Haltes-repas. — Dès l'arrivée, le commandant de l'unité reçoit du commissaire militaire communication des consignes locales; il est informé de la durée réelle de l'arrêt du train.

Si la station n'est pas munie d'un poste permanent, la garde de police descend en armes et des factionnaires sont placés d'après les indications du commissaire militaire.

Les ordonnances des officiers montés et les conducteurs se portent rapidement aux wagons à chevaux et aident les gardes d'écurie à distribuer l'eau et le fourrage; ils reprennent ensuite leur place dans leur unité.

Lorsque les repas doivent être pris dans un réfectoire, le commandant de la troupe, accompagné des commandants de compagnie, fait une reconnaissance rapide des locaux. Il donne les ordres de détail nécessaires.

A la sonnerie de : *La soupe*, qui est faite ensuite par le clairon de la garde de police, les hommes descendent de wagon, emportant la petite gamelle, la cuiller et le quart, ainsi que le pain de repas. Les compagnies sont reformées sur le quai et emmenées au réfectoire, où les hommes sont placés par dix, sous la surveillance des officiers, sur les bancs qui entourent les tables. Ils commencent aussitôt leur repas et sont ensuite laissés libres de remonter en wagon ou de rester sur les quais.

Lorsque le repas ne doit pas être pris dans un réfectoire, les distributions se font dans les wagons de la manière suivante :

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN
DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

Après que le commandant de l'unité s'est mis en rapport avec le commissaire de gare, l'officier d'approvisionnement (1) réunit les fourriers, accompagnés du nombre d'hommes de corvée nécessaires (deux par wagon) et reçoit de l'officier d'administration de la station les denrées qui doivent lui être remises. Les fourriers en font la répartition aux hommes dans les wagons, sous la surveillance des officiers de la compagnie.

La distribution achevée, la sonnerie de *Halte* est faite, et les hommes peuvent descendre sur les quais.

Dans les haltes-repas, le chef de la troupe prend toujours des mesures pour que les hommes de la garde de police et les gardes d'écurie puissent prendre leur repas.

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

21. — 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.

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 avertissent 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. Ils prennent les places de ceux qui les remplacent.

Pendant la route, les gardes d'écurie font manger les chevaux en leur donnant le foin à la main.

Dans les gares désignées pour les repas des chevaux, ils distribuent l'avoine dans les musettes. Pour abreuver les chevaux, les hommes remplissent les seaux et les passent aux gardes d'écurie (2). Ceux-ci les reçoivent et font boire.

Les chevaux ne sont abreuvés que lorsque la durée du trajet est de plus de douze heures (3).

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

22. — 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 de 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

(1) A défaut d'officier d'approvisionnement, ces fonctions sont remplies par un officier désigné par le chef du détachement.

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

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

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 brident les chevaux.

A l'arrivée à la gare de destination, le chef du détachement est informé par le commissaire militaire du temps qui lui est accordé pour son débarquement (ce temps est au maximum de *une heure et demie*), ainsi que de la *place d'attente* sur laquelle il pourra former sa troupe en dehors de la gare et attendre son convoi (1).

Il fait immédiatement reconnaître par l'adjudant-major la disposition de la gare et de ses issues, ainsi que l'itinéraire à suivre pour 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 d'approvisionnement reconnaît les dispositions prises par la gare pour le débarquement des chevaux, des voitures et du matériel; il s'assure que la gare est pourvue des engins nécessaires pour ce débarquement; cette reconnaissance faite, il en rend compte au chef de la troupe. Celui-ci prend ses mesures en conséquence.

23. — Débarquement des hommes.

A l'arrivée et à la sonnerie de la *marche du régiment*, les hommes sortent sans précipitation des wagons et se reforment sur le quai. Le débarquement s'exécute d'après les mêmes principes que l'embarquement et par les moyens inverses.

Les musiciens vont reprendre leurs gros instruments.

Le commandant emmène immédiatement la troupe et la reforme par compagnie dès qu'elle est hors de la gare ou sur la place d'attente qui lui a été désignée. Les faisceaux sont alors formés s'il y a lieu. La troupe ne

(1) 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 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 du matériel non déchargé, le commandant de la troupe est tenu d'y laisser le nombre d'hommes nécessaires pour achever le débarquement. (Appendice VII, art. 62)

se met en marche pour rejoindre sa destination qu'avec ses chevaux et ses voitures.

Observation. — On doit recommander aux hommes de tenir à la main leur fourreau de sabre l'orsqu'ils descendent des wagons, 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 voitures, avec un ou plusieurs sous-officiers désignés à cet effet, et remettent à ces derniers les objets que les hommes pourraient y avoir oubliés.

24. — Débarquement des chevaux et voitures.

Dès l'arrivée, les équipes de débarquement, les ordonnances d'officiers montés et les conducteurs se portent au point de débarquement des chevaux et des voitures. Les hommes forment les faisceaux et déposent les sacs et la capote ou veste s'il y a lieu.

Les agents du chemin de fer placent les ponts volants ou rampes devant les portes des wagons qui restent néanmoins fermées. Ils enlèvent les brélages et les cales des voitures.

L'officier d'approvisionnement, après s'être assuré que tous les hommes ont reconnu les wagons où sont les chevaux, indique la ligne sur laquelle se placeront les chevaux et donne le signal du débarquement.

Les hommes ouvrent les portes des wagons à chevaux, enlèvent leurs selles et vont les poser à terre sur un rang en avant de l'emplacement désigné. On fait ensuite sortir les chevaux de chaque rang après avoir retiré successivement les cordes-poitrail. Les chevaux sont aussitôt sellés.

Un ou deux hommes sont envoyés dans chaque wagon de chevaux de trait pour aider les conducteurs.

Il ne doit jamais y avoir à la fois plus de trois hommes dans un même wagon.

Aucun cheval, même d'officier, ne doit être emmené isolément et avant le départ de l'ensemble du détachement des chevaux et voitures.

Le débarquement des voitures est fait en même temps que celui des chevaux par les moyens inverses de ceux qui ont été employés à les embarquer. Il convient, pour faire sortir du truc l'arrière-train du caisson, d'y accrocher l'avant-train. Les hommes ont ainsi plus de facilité pour assurer le débarquement.

Lorsque le débarquement se fait sur des rampes mobiles, 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. Les roues de celui-ci sont calées si le train a été coupé en fractions. Un ou deux hommes sont placés aux limonières ou au timon pour diriger la voiture, deux au bout libre de la prolonge pour retenir la voiture sur la rampe et deux munis de cales à manche de chaque côté de la rampe et en dehors.

Les deux trains sont successivement portés sur la rampe par les autres hommes, le frein serré autant que possible, et la voiture est descendue doucement sur le sol toujours maintenue par la prolonge à laquelle s'appliquent le nombre d'hommes nécessaire, et par les cales quand il y a lieu. Elle est ensuite conduite à bras à une distance suffisante pour ne pas gêner la continuation de l'opération.

Il est *absolument interdit* de descendre aucune voiture sans employer la prolonge et les cales.

Les voitures sont attelées successivement et, lorsque tous les chevaux et tontes les voitures sont prêts à partir, l'officier d'approvisionnement réunit les accessoires de chargement et de transport désignés à l'article 11 et les remet au commissaire militaire ou, à son défaut, au chef de gare. Il remet à l'autorité militaire locale et, à son défaut, au commissaire militaire ou au chef de gare, le matériel qui, accidentellement, ne pourrait être emmené par le corps.

Il se met ensuite en marche avec le détachement des chevaux et des voitures pour rejoindre la troupe sur la place d'attente.

25. — Changement de train.

Dans le cas où il y a lieu de changer de train pendant le trajet, le commandant, sur l'avis qu'il en reçoit, fait faire le débarquement et le rembarquement par les procédés décrits dans le présent règlement.

GÉNIE.

Observation. — Les troupes du génie qui voyagent avec leur matériel roulant se conforment aux règles militaires relatives au transport des troupes d'infanterie, avec les différences mentionnées dans les règles ci-après :

26. — Fractionnement de la troupe.

La troupe est fractionnée en groupes de huit hommes, chaque groupe ne comprenant pas plus de deux hommes porteurs de sacs à manches de pelles.

Pour les fractions qui s'embarquent dans les voitures à voyageurs, les armes étant placées, les hommes ôtent leurs sacs. Les deux sacs à manches de pelles sont passés au chef de compartiment qui fait couler les manches jusqu'au bout et place ces sacs sous chacune des deux banquettes, le manche d'outil contre la séparation. Les autres sacs sont placés, comme il a été dit règle 13, en appuyant les manches d'outils contre les parois du wagon.

Les fractions qui s'embarquent dans les wagons aménagés opèrent comme il a été dit règle 13.

On doit avoir soin de choisir des sacs à manches de pelles pour y placer les grands bidons et les grandes marmites, afin que, dans le rangement des sacs, ceux qui portent ces objets soient placés comme il a été dit ci-dessus.

27. — Sapeurs-conducteurs.

Pour l'embarquement, le transport et le débarquement des détachements de sapeurs-conducteurs et de leurs voitures, on observe les prescriptions relatives au matériel de l'artillerie et des équipages, suivant le modèle des voitures à embarquer.

28. — Compagnie du génie détachée.

Si une compagnie du génie doit être détachée et voyager seule, un officier, et, au besoin, un sous-officier convenablement choisi remplit à la fois les fonctions attribuées à l'adjudant-major et à celui de la garde de police.

29. — Embarquement des parcs de compagnie.

Les voitures de section composant le parc de la compagnie sont embar-

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN ® DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

quées de manière à utiliser la totalité des wagons qui entrent dans la composition du train.

En principe, on place sur chaque truc une voitures à quatre roues et une à deux roues (ou un avant-train ou arrière-train).

Au cas où l'on ne dispose que de trucs de petites dimensions, il n'est placé qu'une voiture par truc, ce qui ne présente aucune difficulté.

Au cas où les dimensions des trucs atteignent au moins 6 mètres de long et $2^m,83$ de large, deux voitures sont placées sur un seul, et le chargement est fait de la manière suivante :

1° Engager la première voiture, l'avant-train en arrière, les roues touchant le bord intérieur du truc à droite; la pousser au bout de la plate-forme, tourner l'avant-train sur place jusqu'à ce que son essieu soit dans l'axe de la voiture; enlever le timon;

2° Engager la seconde voiture, l'avant-train en avant, après avoir enlevé le timon, les roues près du bord de gauche, jusqu'à ce que la roue de droite touche celle de la première voiture qui se trouve en avant et en travers du truc; faire pivoter l'avant-train, la roue de gauche en avant, de manière qu'elle se trouve entre la roue et le corps de la première voiture, l'essieu dirigé suivant l'axe de la caisse.

Si la seconde voiture n'est pas assez avancée, soulever les roues de l'avant-train au moyen de leviers et les porter en avant jusqu'à ce que les roues de derrière soient sur le wagon.

Amarrer les deux avant-trains l'un à l'autre et les deux arrière-trains aux anneaux de la plate-forme. Amarrer les deux timons.

Lorsqu'on dispose de grues, l'embarquement peut se faire à l'aide de ces machines. Dans ce cas, les voitures sont enlevées de terre et placées sur les wagons, en les faisant descendre dans la position qui vient d'être indiquée.

30. — Parcs d'armée et de corps d'armée.

L'embarquement des parcs du génie d'armée et de corps d'armée se fait d'après les règles indiquées pour les parcs d'artillerie et des équipages, suivant le modèle des voitures à charger.

Il peut s'effectuer à la grue.

31. — Contenance des wagons pour le transport du matériel.

Les voitures du génie sont divisées pour le transport en trois catégories.

1re Catégorie. — *Voitures à quatre roues à tournant limité, voitures chargées d'explosifs et voitures techniques d'aérostiers.*

Prolonges à tournant limité :
- Prolonge ordinaire;
- Prolonge à couvercle;
- Prolonge à ridelles surélevées;
- Forge de campagne;

Voitures chargées d'explosifs :
- Caisson à mélinite;
- Caisson à poudre;

Voitures techniques d'aérostiers.

2e Catégorie. — *Voitures à quatre roues à tournant complet.*

Voitures de sapeurs mineurs;
Voitures de sapeurs montés;
Fourgons à vivres ou à bagages.

3e Catégorie — *Voitures régimentaires à deux roues.*

Contenance des wagons.

Chaque voiture de la première catégorie exige un truc.

Pour placer ensemble deux voitures de la deuxième catégorie, il faut un truc à fond plat de 6 mètres au moins de longueur sur $2^m,83$ de largeur.

Sur les trucs de $5^m,46$ au moins de longueur sur $2^m,50$ de largeur, on pourra placer une voiture de la deuxième catégorie avec une de la troisième.

Sur les trucs ayant moins de $5^m,46$ de longueur sur $2^m,50$ de largeur, on ne pourra placer qu'une voiture des deux premières catégories ou deux de la troisième.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN
DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

quées de manière à utiliser la totalité des wagons qui entrent dans la composition du train.

En principe, on place sur chaque truc une voitures à quatre roues et une à deux roues (ou un avant-train ou arrière-train).

Au cas où l'on ne dispose que de trucs de petites dimensions, il n'est placé qu'une voiture par truc, ce qui ne présente aucune difficulté.

Au cas où les dimensions des trucs atteignent au moins 6 mètres de long et $2^m,83$ de large, deux voitures sont placées sur un seul, et le chargement est fait de la manière suivante :

1° Engager la première voiture, l'avant-train en arrière, les roues touchant le bord intérieur du truc à droite; la pousser au bout de la plate-forme, tourner l'avant-train sur place jusqu'à ce que son essieu soit dans l'axe de la voiture; enlever le timon;

2° Engager la seconde voiture, l'avant-train en avant, après avoir enlevé le timon, les roues près du bord de gauche, jusqu'à ce que la roue de droite touche celle de la première voiture qui se trouve en avant et en travers du truc; faire pivoter l'avant-train, la roue de gauche en avant, de manière qu'elle se trouve entre la roue et le corps de la première voiture, l'essieu dirigé suivant l'axe de la caisse.

Si la seconde voiture n'est pas assez avancée, soulever les roues de l'avant-train au moyen de leviers et les porter en avant jusqu'à ce que les roues de derrière soient sur le wagon.

Amarrer les deux avant-trains l'un à l'autre et les deux arrière-trains aux anneaux de la plate-forme. Amarrer les deux timons.

Lorsqu'on dispose de grues, l'embarquement peut se faire à l'aide de ces machines. Dans ce cas, les voitures sont enlevées de terre et placées sur les wagons, en les faisant descendre dans la position qui vient d'être indiquée.

30. — Parcs d'armée et de corps d'armée.

L'embarquement des parcs du génie d'armée et de corps d'armée se fait d'après les règles indiquées pour les parcs d'artillerie et des équipages, suivant le modèle des voitures à charger.

Il peut s'effectuer à la grue.

31. — Contenance des wagons pour le transport du matériel.

Les voitures du génie sont divisées pour le transport en trois catégories.

1re Catégorie. — *Voitures à quatre roues à tournant limité, voitures chargées d'explosifs et voitures techniques d'aérostiers.*

Prolonges à tournant limité { Prolonge ordinaire; Prolonge à couvercle; Prolonge à ridelles surélevées; Forge de campagne;

Voitures chargées d'explosifs. { Caisson à mélinite; Caisson à poudre;

Voitures techniques d'aérostiers.

2e Catégorie. — *Voitures à quatre roues à tournant complet.*

Voitures de sapeurs mineurs;
Voitures de sapeurs montés;
Fourgons à vivres ou à bagages.

3e Catégorie — *Voitures régimentaires à deux roues.*

Contenance des wagons.

Chaque voiture de la première catégorie exige un truc.

Pour placer ensemble deux voitures de la deuxième catégorie, il faut un truc à fond plat de 6 mètres au moins de longueur sur $2^m,83$ de largeur.

Sur les trucs de $5^m,46$ au moins de longueur sur $2^m,50$ de largeur, on pourra placer une voiture de la deuxième catégorie avec une de la troisième.

Sur les trucs ayant moins de $5^m,46$ de longueur sur $2^m,50$ de largeur, on ne pourra placer qu'une voiture des deux premières catégories ou deux de la troisième.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN
DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

APPENDICE II.

Règles militaires relatives à l'exécution du transport des troupes de cavalerie.

Règle n° 1. Envoi à l'avance d'un officier à la gare de départ.
— 2. Ordres à donner par le commandant de la troupe.
— 3. Paille pour la litière et pour le chargement des selles et du matériel.
— 4. Nourriture des chevaux et transport des fourrages à la gare.
— 5. Accessoires pour l'embarquement et le transport.
— 6. Tenue.
— 7. Confection des étiquettes destinées aux selles.
— 8. Arrivée à la gare de l'officier préposé au chargement.
— 9. Reconnaissance du train.
— 10. Devoirs du sous-officier adjoint à l'officier préposé au chargement.
— 11. Garde de police. — Étendard. — Caisse du corps.
— 12. Contenance des wagons.... pour le transport des hommes. — — des chevaux. — — des voitures.
— 13. Accessoires fournis par les compagnies de chemins de fer.
— 14. Arrivée de la troupe à la gare.
— 15. Formation de la troupe. — Fractionnement et dispositions à prendre pour l'embarquement des chevaux.
— 16. Embarquement des chevaux.
— 17. Embarquement des hommes.
— 18. Embarquement des voitures.
— 19. Devoirs des officiers pendant l'embarquement.
— 20. Mesures de police et de sécurité.
— 21. Haltes et stations.
— 22. Devoirs des gardes d'écurie.
— 23. Arrivée à destination.
— 24. Débarquement des hommes.
— 25. Débarquement des chevaux.
— 26. Formation et départ de la troupe.
— 27. Débarquement des voitures.
— 28. Changement de trains.
— 29. Transport des chevaux dans le sens perpendiculaire à la voie.

1. — Envoi a l'avance d'un officier a la gare de départ.

Aussitôt que le commandant d'une troupe a reçu l'ordre de mouvement accompagné de l'itinéraire, il envoie un officier (dit *préposé au chargement*) (1) à la gare de départ pour se mettre en rapport avec le commis-

(1) L'officier d'approvisionnement, quand il fait partie de l'unité à transporter.

saire militaire (1) ou, à son défaut, le chef de gare, et prendre connaissance des dispositions de détail arrêtées pour l'embarquement et le voyage.

Cet officier reçoit les instructions du commissaire militaire et porte principalement son attention sur les points ci-après :

Train par lequel on doit faire partir le logement, quand il est prescrit de l'envoyer à l'avance;

Abords des gares et accès des quais ou trottoirs désignés pour l'embarquement des hommes, des chevaux et des voitures;

Etendue et dispositions des emplacements en dehors de la gare où le corps pourra se former pour faire les préparatifs d'embarquement;

Mesures et dispositions de police à prendre pour maintenir l'ordre et faire observer les consignes et défenses;

Nombres d'équipes a employer pour l'embarquement des voitures.

2. — Ordres a donner par le commandant de la troupe.

D'après le rapport de l'officier préposé au chargement, le commandant du détachement donne des ordres pour la mise en marche de la troupe, en se conformant à celles des prescriptions du décret du 28 décembre 1883, sur le service intérieur des troupes de cavalerie (titre III, *Routes dans l'intérieur*), qui ne se trouvent pas en opposition avec le présent règlement.

Ces ordres concernent spécialement :

1° La composition du logement, s'il y a lieu de l'envoyer; l'indication du train par lequel il doit partir, afin de précéder la troupe au lieu de destination;

2° Les mesures à prendre pour assurer la subsistance de la troupe et la nourriture des chevaux le jour du départ et pendant la route, en tenant compte des haltes indiquées par l'itinéraire;

Nota. — On doit faire remplir les petits bidons, pendant la saison des chaleurs, avec un mélange d'eau et d'eau-de-vie.

3° La tenue pour la route s'il n'y a pas lieu de prendre celle indiquée par la règle 6;

4° La composition d'une garde de police spéciale, placée sous le commandement d'un officier; le nombre d'équipes d'embarquement des voitures à employer;

5° Le transport à la gare des accessoires d'embarquement dont le corps est détenteur (madriers, cordes de poitrail, bottillons, etc.) et du fourrage pour la route, préalablement bottelé s'il y a lieu.

Observation. — Lorsque, exceptionnellement, la troupe est accompagnée de bagages non chargés sur les voitures régimentaires, leur transport à la gare de départ, leur transbordement d'une gare à une autre, s'il y a lieu, et leur enlèvement à destination sont

(1) Le commissaire militaire remplit dans la gare les fonctions de *commandant d'armes ;* il en exerce tous les droits. *Quel que soit leur grade,* les commandants des troupes de passage doivent se mettre en rapport avec lui, dès leur arrivée. Ils sont tenus de faire observer rigoureusement par la troupe sous leurs ordres toutes les consignes ou instructions même verbales qui leur sont communiquées par le commissaire militaire pour assurer le maintien de l'ordre et faciliter le service des chemins de fer. De son côté, le commissaire militaire adresse aux commandants des unités transportées, eux-mêmes, les instructions ou observations qu'il aurait à formuler, en s'abstenant d'intervenir directement auprès de la troupe. (Appendice VII, art. 11.)

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN
DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

effectués sur bon du sous-intendant, à défaut de voitures appartenant à l'administration militaire locale. A Paris, ce service est assuré soit par le train des équipages, soit par l'entreprise civile, qui le remplace au besoin.

S'il arrive que, faute de temps, ces dispositions ne puissent être observées, afin d'éviter que la troupe ne parte par la voie ferrée sans ses bagages, le transport desdits bagages de la caserne à la gare et d'une gare à une autre peut être effectué par l'entreprise du camionnage de la ligne, sur bon signé du chef de détachement, qui indique la nature et le poids des bagages.

La dépense accidentelle de ce transport est comprise dans les factures de transport de troupes, établies par les compagnies de chemins de fer.

L'embarquement et le débarquement de ces bagages sont effectués par les agents du chemin de fer, aidés, s'il est nécessaire, d'hommes de corvée fournis par le corps et prélevés, autant que possible, sur les équipes d'embarquement. Le chef de la troupe prend des mesures pour que les bagages et les hommes de corvée soient rendus à la gare en temps utile pour assurer l'embarquement. Il prend de même, à l'arrivée, les dispositions nécessaires pour que ces bagages l'accompagnent ou le rejoignent.

3. — Paille pour la litière et pour le chargement des selles et du matériel.

La troupe doit se pourvoir à l'avance de la paille nécessaire :

1° Pour garnir de litière chaque wagon à chevaux, à raison de $2^{k},500$ par cheval;

2° Pour faire des bottillons de paille, à raison d'un pour quatre selles (cuirassiers et gendarmes, un pour trois selles);

3° Pour faire des bottillons, à raison de deux par truc, destinés à amortir le choc des roues sur le plancher.

Ces bottillons, de forme cylindrique, doivent être faits à l'avance par les corps. Ceux pour les selles ont $1^{m},30$ de long; ceux pour les voitures ont $0^{m},80$. Les uns et les autres ont $1^{m},25$ de tour et sont reliés par trois liens; suivant la longueur, on compte $7^{k},500$ ou 12 kilogrammes de paille pour un bottillon.

La paille pour litière et bottillon est fournie, en dehors de la ration, par les magasins militaires.

Le transport à la gare est assuré par la troupe qui doit en faire usage.

4. — Nourriture des chevaux et transport des fourrages à la gare.

Le dernier repas des chevaux doit avoir lieu deux heures au moins avant l'embarquement.

La nourriture des chevaux, pendant la route, se compose, par vingt-quatre heures, de 5 kilogrammes de foin et de 2 kilogrammes d'avoine (1).

Il est emporté du foin et de l'avoine en quantité proportionnée à la durée du trajet. Le foin est préalablement bottelé, s'il y a lieu, et l'avoine placée dans des sacs.

La paille, le foin et l'avoine sont amenés à la gare par l'administration militaire, lorsque le corps ne dispose pas de moyens de transport.

5. — Accessoires pour l'embarquement et le débarquement du matériel. (*Pl. XXI.*)

Indépendamment des objets accessoires nécessaires pour l'embarque-

(1) En temps de paix, si, dans la même journée, le trajet en chemin de fer est précédé ou suivi de parcours par voie de terre d'une longueur totale de 12 kilomètres au moins, la ration de route est allouée à l'exclusion de celle dite de chemin de fer.

ment et le débarquement du matériel et qui sont fournis par les compagnies de chemins de fer (voir ci-après règle 13), les corps doivent être pourvus des accessoires suivants :

1° *Jarretières* (une par voiture à deux ou quatre roues);

2° *Bouts de madriers* de $0^{m},50$ à $0^{m},75$ de longueur (à raison de moitié environ du nombre des voitures) servant à former des rampes pour faire franchir aux voitures les rebords fixes des trucs;

3° *Grandes cales de roues* à section triangulaire (moitié environ du nombre des voitures), pour faciliter le passage des voitures par-dessus les traverses saillantes des trucs ou les maintenir sur les rampes;

4° *Manches de cales* de $0^{m},80$ de longueur (en même nombre que les cales);

5° *Leviers de manœuvre de siège* (à raison de deux par dix voitures environ), pour faciliter le maniement du matériel, particulièrement pour aider à faire franchir aux voitures lourdes une traverse saillante, un rebord fixe, une rampe un peu raide;

6° *Cordes-poitrail* (à raison d'une pour quatre chevaux de cavalerie de ligne ou légère, et une pour trois chevaux de cuirassiers ou gendarmes);

7° *Pitons à œil* pour l'attache des carabines dans les wagons (à raison de un par quatre carabines environ), et *vrilles* (dix par escadron) pour faciliter la pose des pitons.

Ces accessoires sont apportés par chaque unité de transport à la gare d'embarquement. Ceux désignés sous les nos 1 à 6 ci-dessus sont placés en vrac dans une ou plusieurs voitures, suivant l'espace laissé libre par le chargement. Les pitons et les vrilles sont portés par les sous-officiers.

6. — Tenue.

En principe, les officiers et la troupe sont en tenue de campagne.

Les hommes portent sur eux l'étui-musette renfermant la gamelle individuelle, la cuiller, les vivres et le surfaix. Le seau en toile est attaché par-dessus cet étui, l'anse engagée dans la sangle qui le supporte.

Les musettes-mangeoires sont placées dans le paquetage de façon à pouvoir être facilement retirées. Lorsque les chevaux sont embarqués, elles sont remises par les cavaliers aux gardes d'écurie qui les placent dans les sacs à avoine.

7. — Confection des étiquettes destinées aux selles.

Chaque cavalier doit être pourvu d'une étiquette en toile portant son nom et son numéro matricule. Cette étiquette, qui doit servir à faire retrouver par le cavalier, dans le wagon où elle est déposée, la selle qui lui appartient, est cousue en fourreau autour de la courroie de paquetage de gauche, de telle sorte que le nom soit lu facilement.

8. — Arrivée a la gare de l'officier préposé au chargement.

Le jour du départ, l'officier préposé au chargement, accompagné du sous-officier d'approvisionnement, précède la troupe à la gare, d'*une demi-heure*. Il se présente, dès son arrivée, au commissaire militaire.

9. — Reconnaissance du train.

L'officier préposé au chargement, aidé du sous-officier adjoint, procède à la reconnaissance du train.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN
DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

Il prend note de l'affectation et de la contenance de chaque wagon et de chaque truc, dans l'ordre où ils sont placés à partir de la tête du train.

Il s'assure :

1° Que, dans les wagons à marchandises aménagés pour 32 hommes, les supports des bancs sont bien placés à 0m,50 des petits côtés des wagons;

2° Que, dans les wagons aménagés pour 40 hommes, les extrémités des bancs eux-mêmes sont à 0m,50 de ces petits côtés;

3° Que les wagons aménagés destinés aux hommes et aux chevaux sont munis de lanternes, et que celles-ci sont accrochées au côté des wagons opposé à celui par lequel doit se faire l'embarquement.

10. — Devoirs du sous-officier adjoint a l'officier préposé au chargement.

Le sous-officier adjoint numérote au fur et à mesure, à la craie, chacun des wagons et trucs, en suivant une série unique de numéros de la tête à la queue du train. Il inscrit, en même temps, en regard des numéros d'ordre, la contenance de chaque wagon et de chaque truc.

Ces inscriptions se font :

1° Pour les wagons à voyageurs, sur le grand marchepied, entre les portières, pour que les chiffres ne soient pas effacés par les pieds des hommes;

2° Pour les wagons à marchandises aménagés, sur le grand côté, à la place réservée à cet effet;

3° Pour les trucs, sur le grand côté.

En cas de pluie, ces inscriptions se font, en outre, sur la face extérieure du longeron, qui se trouve sous le plancher du wagon.

11. — Garde de police. — Étendard. — Caisse du Corps.

La garde de police, placée sous le commandement d'un officier, est composée de : un maréchal des logis, un brigadier, un trompette, huit cavaliers.

Elle prend sous son escorte les cavaliers punis de cellule (1) et se rend à la gare en même temps que le reste de la troupe.

Dès son arrivée, elle place, s'il y a lieu, les sentinelles nécessaires, sur l'ordre du commissaire militaire.

La garde de police doit être placée dans le wagon qui précède ou qui suit celui des officiers, avec les hommes punis placés sous sa garde.

L'officier qui commande cette garde monte dans le wagon des officiers.

Elle s'embarque en même temps que le reste de la troupe, si elle ne fournit pas de sentinelles. Dans le cas contraire, elle s'embarque isolément dès que ces sentinelles l'ont rejointe sur l'ordre du commissaire militaire.

L'étendard et la caisse du corps sont placés soit dans le wagon du chef de la troupe, soit dans celui des officiers, sous la garde du porte-étendard et de l'officier payeur.

Le transport de la caisse s'effectue sans responsabilité pour les compagnies de chemins de fer, mais sans donner lieu à la perception d'aucune taxe au profit de ces dernières.

---

(1) Article 422 du décret du 28 décembre 1883 (Troupes de cavalerie).

12. — Contenance des wagons.

Pour le transport des hommes.

Les soldats, armés ou non, voyageant sans leur équipement, occupent dans les voitures à voyageurs le nombre de places indiqué dans chaque compartiment pour les voyageurs ordinaires.

Les soldats équipés n'occupent dans chaque compartiment que huit places sur dix; les places restantes sont destinées au rangement des effets.

Les cavaliers sont considérés comme équipés quand ils ont la giberne, l'étui de revolver ou la cuirasse.

Dans les wagons à marchandises aménagés pour les hommes, le chiffre de contenance inscrit sur les parois des wagons est applicable sans réduction, que les hommes soient ou non équipés.

Si, par exception et en raison des circonstances, le total des places disponibles était inférieur à celui des hommes à transporter, l'excédent de ces derniers serait réparti entre les wagons en sus de leur contenance réglementaire, et au besoin dans les fourgons de service.

Pour le transport des chevaux.

Dans chaque wagon on place :

Six chevaux de cavalerie de réserve (cuirassiers et gendarmes);

Ou *huit* chevaux de cavalerie de ligne ou de cavalerie légère;

Ou *huit* chevaux de trait ou mulets.

Observation. — A moins d'ordre formel de l'autorité supérieure, les chevaux sont toujours dessellés pour voyager sur les voies ferrées. Dans les longs trajets surtout, cette mesure est indispensable pour la santé des chevaux et la conservation du harnachement.

Les chevaux d'attelage conservent leurs harnais.

Les selles sont rangées dans les wagons où se trouvent les chevaux auxquels elles appartiennent.

Les sacs d'avoine sont conservés dans les wagons à chevaux, ainsi que le foin à raison de quatre bottes par wagon. L'excédent de foin est placé sur les trucs qui portent les voitures et entre les roues de celles-ci.

On compte deux gardes d'écurie par chaque wagon à chevaux.

Les gardes d'écurie s'assoient sur l'extrémité des bottillons porte-selles.

Pour le transport des voitures.

Les trucs ou wagons plats destinés au transport des voitures ont des dimensions et des formes très différentes.

Les longueurs intérieures varient de 6m,90 à 4m,30.

Les largeurs intérieures varient de 2m,90 à 2 mètres.

En outre, les uns ont un plancher uni, les autres un plancher garni, dans le sens de la largeur, de traverses saillantes.

Quelques-uns n'ont pas de rebords; la plupart sont munis de rebords ne se rabattant pas; parfois, cependant, ces rebords se rabattent sur deux et même sur quatre côtés.

En principe, chaque truc doit recevoir *trois essieux*, savoir : une voiture à quatre roues et une à deux roues (voiture à deux roues proprement dite, avant-train ou arrière-train de caisson ou de forge).

Les exceptions à cette règle sont les suivantes :

1° Les trucs ayant moins de 5m,40 de longueur, ne peuvent recevoir qu'une seule voiture à quatre roues ou deux à deux roues;

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN ® DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

2° Les trucs ayant plus de 6 mètres de longueur peuvent, *si la composition prévue pour le train l'exige*, recevoir deux voitures à quatre roues;

3° La fourragère se charge seule, en utilisant, s'il y a lieu, un truc de petite dimension.

La composition du train ne devant jamais être modifiée, *la répartition des voitures sur les trucs est essentiellement déterminée en raison du nombre total des trucs disponibles.*

13. — Accessoires fournis par les compagnies de chemins de fer.

La reconnaissance du train doit s'étendre à tous les accessoires nécesaires pour l'embarquement, qui doivent être fournis par les compagnies de chemins de fer : escabeaux pour les hommes, quand ils doivent monter dans les wagons à marchandises qui ne sont pas munis de marchepieds ou d'étriers fixes, ponts volants pour les chevaux et le matériel, rampes mobiles, cales en bois et prolonges pour aider à assujettir le chargement. L'officier préposé au chargement doit s'assurer que ces accessoires sont en nombre suffisant et en bon état.

14. — Arrivée de la troupe a la gare.

La troupe tout entière (hommes, chevaux et voitures) arrive au point désigné pour l'embarquement à l'heure fixée par les consignes locales ou, à défaut de consigne, *une heure et demie* avant le départ.

Ce délai doit être observé avec la plus grande rigueur.

A l'arrivée de la troupe, l'officier préposé au chargement remet au commandant un état sommaire indiquant, dans l'ordre des numéros, la destination et la contenance des wagons et des trucs.

Il dirige les voitures avec les équipes d'embarquement, sous la conduite du vaguemestre (1), sur le point où doit s'opérer leur embarquement. Les chevaux sont aussitôt dételés et conduits au lieu désigné pour l'embarquement de tous les chevaux.

15. — Formation de la troupe. — Fractionnement et dispositions a prendre pour l'embarquement des chevaux.

La troupe pénètre sur le quai d'embarquement en colonne par un; le commandant du détachement la forme ensuite en bataille sur un rang, chaque cavalier du second rang se plaçant à la gauche de son chef de file. Les cavaliers ont soin de ne pas se serrer. Les officiers, les sous-officiers serre-files et les trompettes entrent dans le rang.

Le commandant divise ensuite les chevaux en fractions correspondant à la contenance des wagons, d'après l'état que lui a remis l'officier préposé au chargement.

Il dénomme chaque fraction *premier, deuxième, troisième*, etc., wagon, d'après sa position sur la ligne de bataille, et désigne au fur et à mesure un sous-officier ou un brigadier pour en diriger l'embarquement.

Les officiers dirigent les détails du mouvement.

Le fractionnement terminé, le commandant fait mettre pied à terre et former les carabines et sabres en faisceaux assez loin de la croupe des chevaux pour qu'ils ne courent pas risque d'être renversés. Les casques, les cuirasses et les lances sont déposés à côté des faisceaux, ainsi que les manches d'outils de sapeurs.

(1) A défaut de vaguemestre, les fonctions qui lui sont attribuées par le présent règlement sont remplies par le sous-officier d'approvisionnement.

Le commandant donne ensuite l'ordre de desseller.

Les deux cavaliers d'une même file s'entr'aident pour cette opération, chacun tenant à son tour les deux chevaux pendant que l'autre desselle.

La longe-poitrail est fixée au licol.

La sangle, le feutre et la couverture sont relevés sur le siège de la selle et maintenus par le surfaix de sangle, auquel on fait faire un tour ou deux pour mieux serrer le tout. Les étriers sont relevés et attachés. Les selles sont déposées à terre, en arrière du rang, et ne sont chargées qu'après l'embarquement des chevaux.

Les chevaux restent bridés.

1re Observation. — Quand les dimensions des wagons le permettent, et que, par exception, l'ordre est donnée de faire voyager les chevaux sellés, on dispose le paquetage de la manière suivante:

Remonter les étriers jusqu'à la mortaise sans rien déboucler, les maintenir dans cette position en passant l'étrivière doublée dans leur semelle.

Les chevaux sont toujours sanglés.

2e Observation. — Manière de relever les harnais.

1° Chevaux de caisson ou de forge :

Les porteurs conservent la couverture maintenue par le surfaix de sangle.

Porteur de devant. — Déboucler le surdos du côté montoir, croiser les traits en cuir sur le dos du cheval près du garrot, en entourer le corps du cheval et croiser les rallonges de trait sur le dos par un demi-nœud.

Envelopper les traits en cuir et les rallonges avec la partie libre du surdos, et terminer en la fixant au boucleteau du grand côté de sous-ventrière.

Porteur de derrière. — Dégager les traits des courroies porte-traits, les croiser sous le ventre du cheval près du passage des sangles ; envelopper le corps du cheval en faisant un demi-nœud haut près du garrot ; accrocher les chaînes de bout de trait aux crochets têtes de traits.

Détacher le grand côté de la rêne du sous-verge, l'engager sous le bras du haut, puis sous les traits près du garrot ; les envelopper d'un tour ou deux en fixant l'extrémité libre de la rêne du sous-verge à la boucle qui est à l'autre extrémité de cette rêne.

Sous-verge de devant. — Réunir sur la croupe du cheval les deux extrémités des traits en cuir, engager la courroie trousse-traits dans les deux mâles de touret qui terminent ces traits, et achever de replier et de fixer les rallonges de trait comme le prescrit l'ordonnance.

Sous-verge de derrière. — Dégager les traits des courroies porte-traits et les réunir comme il est indiqué pour le sous-verge de devant.

2° Chevaux de voitures régimentaires :

Les harnais sont laissés aux chevaux d'attelage ; on relève le collier, les traits, plates-longes et avaloires au moyen des courroies trousse-harnais, de manière que le tout soit fixé le plus solidement possible en arrière des mamelles.

16. — Embarquement des chevaux. (*Pl. VIII.*)

Dès que les selles sont déposées à terre, en arrière du rang, les officiers reconnaissent les wagons assignés aux chevaux de leur peloton.

Ils y font répandre la litière (et, s'il est possible, un peu de gravier), en ayant soin qu'elle s'étende sur le pont qui réunit le wagon au quai.

Il faut qu'il y ait toujours un homme de chaque côté des ponts volants, pour empêcher les chevaux de se traverser et de mettre les pieds entre le wagon et le quai.

Au signal donné par le chef de chaque fraction, le premier cavalier de droite se porte franchement en avant vers l'entrée du wagon. Trois autres le suivent successivement en gardant une distance de 3 mètres, de tête à croupe.

Le premier cavalier, marchant sans regarder son cheval et le tenant près du mors, lui *fait baisser la tête* pour franchir la porte, tourne à droite et range son cheval contre la paroi longitudinale du côté de l'entrée, la tête tournée vers le milieu du wagon; chacun des autres cavaliers fait appuyer son cheval contre celui qui vient d'être placé (1).

Dès que le rang de chevaux est complet, deux cavaliers tendent la corde-poitrail en la faisant passer plusieurs fois repliée dans les anneaux qui sont fixés aux montants des portes du wagon, de manière à la faire passer devant les quatre chevaux et à barrer en même temps la porte du côté opposé à l'entrée; ils attachent leurs chevaux par la longe, *le plus court possible*, sans les débrider (2), aux anneaux du plafond, sortent du wagon et vont chercher leurs selles.

On procède de la même façon pour le rang opposé; la corde passée devant les quatre chevaux barre en même temps la porte d'entrée.

Les selles, formant deux piles, sont ensuite placées sur les bottillons disposés dans l'intervalle libre du milieu du wagon, ainsi que l'avoine et le foin (4 bottes par wagon).

Les musettes-mangeoires sont remises aux gardes d'écurie qui les placent dans les sacs à avoine.

Les deux gardes d'écurie remettent leurs armes et leurs coiffures à leurs camarades de peloton; ils 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 officiers s'assurent que les gardes d'écurie sont en mesure de manœuvrer de l'intérieur l'organe de fermeture et les portes du wagon (*Pl. VII*).

Les lances sont formées par peloton en faisceaux solidement liés par des cordes à fourrages au milieu et aux deux extrémités.

Ces faisceaux sont placés sur les trucs portant les voitures, après que celles-ci ont été prolongées par les agents du chemin de fer. Ils sont attachés aux voitures par des cordes à fourrages, de manière à ne pas ballotter pendant le transport.

17. — Embarquement des hommes.

Dès que l'embarquement des chevaux et le chargement des selles sont terminés, le commandant fait reprendre les armes, les casques et les cuirasses, et réunit sa troupe devant les voitures qu'elle doit occuper; les hommes qui sont en serre-file rentrent dans le rang. Il la divise ensuite en fractions correspondant à la contenance des wagons et dénomme chaque fraction 5e, 6e, 7e, etc., wagon, par exemple, suivant sa position dans l'ordre de bataille.

(1) On doit toujours embarquer d'abord les chevaux les plus dociles. Quand un cheval résiste, on fait avancer le suivant, et le premier est entraîné vivement à la suite, ou bien on lui couvre la tête et on l'amène au wagon après lui avoir fait faire un tour sur lui-même. Un des moyens les plus sûrs de faire entrer un cheval récalcitrant consiste à le faire pousser par deux hommes, qui le saisissent vivement sous la croupe, en se tenant la main.

Pour les chevaux qui ruent, on fait usage d'une sangle ou de deux sangles réunies bord à bord.

(2) Ces hommes doivent éviter d'engager la longe dans les rênes, afin que l'on puisse enlever la bride sans détacher la longe.

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, des chefs de compartiment, s'il y a lieu.

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

A la sonnerie : *En avant* (1), les hommes montent dans les compartiments en tenant leur carabine à la main.

Pour les fractions qui s'embarquent dans les voitures à voyageurs, le chef de compartiment et un cavalier montent d'abord dans le compartiment, tenant à la main leur carabine et se portent du côté opposé à la porte d'entrée. Le chef de compartiment place sa carabine verticalement à l'extrémité du petit côté du compartiment qui est à sa droite, la bretelle en avant, la crosse posant sur la banquette; il visse un piton dans la paroi du wagon, la tige touchant la monture de son arme et à 5 centimètres environ au-dessous de l'embouchoir. Les autres hommes passent successivement leurs carabines qui sont placées côte à côte contre la paroi du petit côté du compartiment, dans la position qui vient d'être indiquée.

Les armes étant ainsi placées, le chef de compartiment visse un deuxième piton contre la dernière carabine et passe une courroie de manteau dans les pitons, de manière à embrasser toutes les armes en les serrant fortement les unes contre les autres (*Pl. IV*).

Nota. — Les filets ou les crochets, quand les wagons en sont munis, sont utilisés pour le placement des armes, au lieu du mode qui vient d'être indiqué.

Cette opération terminée, les hommes, sur l'ordre du chef de compartiment, montent dans le wagon.

Pour les fractions qui s'embarquent dans les wagons aménagés, les chefs de file, qui devront toujours être des hommes gradés ou exercés, montent dans le wagon et se portent, savoir : les chefs des 1re et 2e files, dans la travée de droite la plus rapprochée de l'entrée; les chefs des 3e et 4e files, dans l'autre travée de droite; les chefs des 5e et 6e files, dans la travée de gauche la plus éloignée de l'entrée; les chefs des 7e et 8e files, dans la travée de gauche la plus rapprochée. Ils constituent ainsi quatre groupes qui opèrent simultanément ainsi qu'il suit :

Le chef de chaque groupe place sa carabine contre la paroi du petit côté du wagon, la bretelle en avant, le talon de la crosse à 10 centimètres environ de la paroi; il visse dans celle-ci un piton, la tige touchant la monture de son arme, et à 5 centimètres environ au-dessous de l'embouchoir. Les autres hommes passent successivement leur carabine à leurs chefs de file qui les placent côte à côte dans la position qui vient d'être indiquée pour le premier; un deuxième piton est ensuite vissé contre la dernière carabine de chaque faisceau; une courroie de manteau passée dans les pitons embrasse les huit carabines en les serrant fortement les unes contre les autres. Les pitons sont placés de manière que les faisceaux se trouvent au milieu de l'intervalle libre entre les bancs.

Ces opérations terminées, tous les hommes, sur l'ordre du chef de wagon, montent et prennent place sur les bancs, dans la travée où sont leurs chef de file (*Pl. I, II, III, V*).

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

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 extrémités voisines des parois des petits côtés, et non plus les madriers-supports, sont distantes de 0m,50 des ces parois.

Lorsque des wagons de cette nature entrent dans la composition des trains, chaque fraction de 40 hommes, une fois arrêtée devant le wagon dans lequel elle doit embarquer, est formée en huit files de 5 hommes chacune, et s'embarque ensuite comme il vient d'être expliqué pour les fractions de 32 hommes dans les wagons ordinaires.

Les faisceaux comprenant 10 carabines sont formés à l'extrémité des grands côtés des wagons, dans l'intervalle de 0m,50 laissé libre entre les parois et l'extrémité des bancs ; les carabines sont arrimées comme pour les wagons à 32 places (*Pl. VI*).

2e Observation. — Pour les longs trajets, le commandant de la troupe peut autoriser les hommes à se débarrasser de leur équipement et à déboutonner le dolman ou la tunique 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* 23.)

Cuirassiers. — Un cavalier monte d'abord dans chaque compartiment et reçoit des autres les cuirasses qu'il range sous les banquettes par piles de deux paires dans chacun des quatre coins du compartiment. Les autres s'embarquent ensuite.

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 du train.

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

18. — Embarquement des voitures. (*Pl. XXIV.*)

Dès l'arrivée au point où doit s'opérer leur embarquement, les voitures sont dételées.

Les équipes de chargement forment les faisceaux, déposent l'équipement, ainsi que les vestes, s'il y a lieu. Elles commencent à embarquer les voitures dès que celles-ci sont dételées, après avoir enlevé les lanternes et les fanions d'ambulance, s'il y a lieu, qui sont déposés dans l'intérieur des voitures.

Toutes les fois que l'on dispose de l'espace et des accessoires nécessaires, on charge simultanément plusieurs trucs. Une équipe est employée pour chaque truc.

Le chef d'équipe répartit ses hommes autour de la voiture à charger ; en principe, deux hommes s'appliquent à chacune des roues de l'arrière-train, deux à l'avant-train, de chaque côté du timon, et deux à l'extrémité du timon. Lorsque le chargement s'effectue sur une rampe mobile, un homme muni d'une cale à manche se place de chaque côté de la rampe et en dehors. Il suit le mouvement des roues de l'arrière-train sans gêner les hommes qui y sont appliqués et cale ces roues toutes les fois que les hommes qui manœuvrent la voiture ont besoin de se reprendre, ainsi qu'à tous les commandements de *Halte* du chef d'équipe.

Tous ces hommes font face à l'arrière de la voiture.

Les autres hommes se placent, sur l'ordre du chef d'équipe, aux points

où leur aide est momentanément utile; ils placent, notamment, les bottillons et les ponts volants.

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.

Le chef d'équipe se place au point le plus favorable pour diriger les mouvements et commande la manœuvre, qui s'effectue de la manière suivante :

Relier le truc au quai par des ponts volants ou une rampe mobile; disposer les bottillons nécessaires pour faciliter l'accès sur la rampe et amortir le choc des roues sur le plancher lorsque les côtés du truc ne se rabattent pas; placer la voiture en face du truc, son axe dans le prolongement de celui de la rampe mobile ou des ponts volants, le timon du côté opposé au truc.

Faire reculer la voiture sur les ponts volants ou la rampe et l'introduire sur le truc. Au moment où les roues d'arrière-train y pénètrent, faire tourner l'arrière-train à droite (1) tout en continuant à reculer de manière à pousser la voiture jusqu'à l'extrémité de droite de la plate-forme, en la maintenant aussi rapprochée que possible du grand côté extérieur du truc; enlever le timon et le placer sous la voiture.

Amener la voiture à deux roues qui doit compléter le chargement, la conduire sur le truc, les limonières (le timon ou la flèche) en arrière; la faire tourner à gauche en la reculant de manière à la pousser jusqu'à l'extrémité de gauche de la plate-forme en la maintenant aussi rapproché que possible du grand côté intérieur du truc.

Poser les limonières à terre en faisant passer la limonière intérieure entre le corps de la voiture à quatre roues et la roue extérieure de son avant-train.

S'il y a lieu, déplacer les deux voitures et les rapprocher de manière que la charge soit également répartie sur le plancher et qu'aucune partie du chargement ne dépasse les faux tampons.

Charger sur le truc les bottillons qui devront être utilisés pour le débarquement.

Observations. — Le chargement de deux fourgons sur un même truc s'opère d'après les prescriptions de l'appendice IV.

Lorsque la longueur d'un truc est trop faible et rendrait le chargement difficile, on peut

(1) Les termes de *droite* et *gauche* désignent la droite et la gauche du chef d'équipe placé sur le quai, face au truc à charger.

Le grand côté *intérieur* d'un truc est celui contre lequel sont appuyés les ponts volants ou la rampe mobile.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN ® DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

réunir ensemble deux trucs consécutifs par des ponts volants, surtout lorsque les petits côtés se rabattent, et faire reculer la première voiture chargée, soit sur ce truc, soit sur les ponts, afin de faciliter l'entrée de la seconde.

On peut également, lorsque les petits côtés se rabattent ou sont peu élevés, que les trucs sont à fond plat et qu'on dispose du nombre de ponts volants nécessaires, relier entre eux plusieurs trucs. Toutes les voitures sont montées successivement sur un même truc d'où elles sont conduites sur ceux auxquels elles sont destinées. Cette méthode de chargement n'est à recommander que lorsqu'on opère sur des rampes mobiles afin d'éviter la perte de temps qu'entraîne le déplacement de celles-ci pour les appliquer à chaque truc successivement.

Lorsqu'une voiture à quatre roues est chargée seule, elle est disposée au centre du truc.

Lorsque deux voitures à deux roues sont chargées ensemble, les limonières sont au centre du truc reposant sur le plancher et croisées.

Lorsqu'un caisson ou une forge sont chargés seuls, les deux trains sont maintenus séparés et placés l'un à droite, l'autre à gauche, la flèche et le timon l'un vers l'autre, la flèche à terre, le timon élevé et attaché par des jarretières aux coffres de l'arrière-train.

Le chargement terminé, les voitures sont calées (1) et brêlées par les agents du chemin de fer. Le vaguemestre s'assure qu'elles sont solidement assujetties. Il fait réunir et placer sur les trucs les divers accessoires d'embarquement appartenant au corps et les bottillons.

Les équipes d'embarquement reprennent l'équipement et les armes; elles rejoignent, sur le quai ou dans les wagons, leur peloton où leur place a été réservée.

Lorsque le corps est pourvu de mulets de bât, le chargement est déposé, suivant les ordres de l'officier d'approvisionnement, sur les trucs qui portent déjà des voitures. Il n'est pas réservé, en principe, de truc spécial.

19. — 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 règlement; ils doivent y veiller avec le plus grand soin et ne monter eux-mêmes en wagon qu'après s'être assurés que la troupe est convenablement établie.

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 du peloton qui l'occupe.

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

Toutes les inscriptions sont reproduites de l'autre côté des véhicules; elles servent à faire trouver 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 leurs wagons et sur celui dans lequel se trouvent leurs chevaux.

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

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

Les cales sont clouées sur le plancher des wagons.

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 voiture.

20. — 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 dans 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 wagon sont responsables de l'observation de ces prescriptions.

21. — 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 ou de l'autre, il est tenu, lorsque les hommes sont sur les quais, de les faire immédiatement remonter dans les wagons.

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 les 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.

Les hommes ne descendent de wagon qu'à la sonnerie : *Halte.* Ils

(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 pris parmi ceux du *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.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN ® DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

laissent leurs armes dans les wagons et doivent sortir exclusivement par les portières qui ouvrent sur le quai ou sur 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 du détachement doit mettre à profit les arrêts du train pour faire visiter les wagons à chevaux, relever, quand il y a lieu, les gardes d'écurie et examiner si les chargements de matériel sont en ordre; le cas échéant, il fait 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 en ordre 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 donne ses ordres en conséquence, notamment, si la situation n'est pas munie d'un poste permanent, pour le placement de sentinelles d'après les indications du commissaire de la gare.

A la sonnerie : *La soupe*, les hommes descendent et se portent 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 place 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 cavaliers qui ont soigné les chevaux prennent dans leurs wagons la gamelle, la cuiller, etc., sont réunis devant leurs wagons 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, à la sonnerie de : *La soupe*, se porte au lieu où doivent se faire les distributions; il est accompagné du nombre d'hommes de corvée nécessaires (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 cavaliers se conforment à ce qui a été 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 les denrées lui ont été délivrées.

22. — 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.

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 avertissent 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 peloton.

Dans les gares désignées pour les repas des chevaux, ils distribuent l'avoine dans les musettes. Pour abreuver les chevaux, des cavaliers 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.

23. — 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 de 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.

A l'arrivée à la gare de destination, le chef du détachement est informé, par le commissaire militaire, du temps qui lui est accordé pour effectuer son débarquement (au maximum *une heure et demie*) et de la *place d'attente* sur laquelle il pourra former sa troupe en dehors de la gare et attendre son convoi (3).

---

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

(2) Dans ce cas même, ils ont besoin d'un 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,

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN ® DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

Il fait immédiatement reconnaître la disposition de la gare et de ses issues, ainsi que l'itinéraire à suivre pour 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, des voitures et du matériel ; il s'assure que la gare est pourvue des engins nécessaires à ce débarquement ; cette reconnaissance faite, il rend compte au chef du détachement.

Celui-ci prend ses mesures en conséquence, pour la direction à donner à la troupe après le débarquement.

24. — Débarquement des hommes.

A l'arrivée et à la sonnerie de : *La marche*, les cavaliers sortent sans précipitation des voitures avec leurs armes. Ils sont immédiatement conduits par les officiers et sous-officiers de leur peloton en face des wagons où sont les chevaux.

Observations. — 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 voitures avec un ou plusieurs sous-officiers désignés à cet effet, et remettent à ces derniers les objets que les hommes pourraient y avoir oubliés.

Les cavaliers mettent leurs armes en faisceaux, avec les mêmes précautions que pour l'embarquement, de telle sorte que les faisceaux ne courent par risque d'être renversés par les chevaux, et se forment en bataille, en laissant un large espace entre le front de la troupe et les wagons.

Cuirassiers. — Les hommes descendent sur le quai, avec leurs casques et leurs sabres ; l'un d'eux reste dans le compartiment pour passer les cuirasses à ceux qui sont sortis.

Les employés du chemin de fer placent les ponts volants devant les portes des wagons à chevaux, qui restent néanmoins fermés.

---

de manière à éviter toute entrave à l'ensemble du mouvement, quels que soient les difficultés ou les inconvénients qui peuvent en résulter pour les 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 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 du matériel non déchargé, le commandant de la troupe est tenu d'y laisser le nombre d'hommes nécessaires pour achever le débarquement. (Appendice VII, art. 62.)

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

25. — Débarquement des chevaux.

Le commandant, après s'être assuré que tous les hommes ont reconnu les wagons où sont leurs chevaux, donne le signal du débarquement.

Aussitôt les cavaliers se portent aux wagons à chevaux.

Les cavaliers enlèvent leurs selles et vont les poser à terre sur un rang, en avant de l'emplacement où la troupe doit venir se former.

Les quatre cavaliers de l'un des rangs montent dans chaque wagon, défont la corde-poitrail et sortent leurs chevaux qu'ils sellent aussitôt.

Les cavaliers de l'autre rang procèdent ensuite de la même manière.

26. — Formation et départ de la troupe.

Le commandant, les officiers et les sous-officiers recommandent aux hommes de seller leurs chevaux sans se presser et avec le plus grand soin. Ils surveillent particulièrement l'exécution de cet ordre.

Les officiers examinent le paquetage avec la plus grande attention et le font rectifier, s'il y a lieu.

Quand tous les chevaux sont sellés, le commandant ordonne aux hommes de reprendre leurs armes, leurs casques et leurs cuirasses ; il fait monter à cheval, reforme sa troupe et l'emmène sur la place d'attente qui lui a été désignée à l'exception des attelages des voitures.

Les hommes mettent alors pied à terre s'il y a lieu.

La troupe ne se met en marche, pour rejoindre sa destination, qu'avec ses voitures.

27. — Débarquement des voitures.

Le vaguemestre (1), accompagné des équipes de débarquement, se porte, dès l'arrivée, auprès des voitures et les met à quai.

L'opération se fait par les moyens inverses de ceux qui ont été employés pour l'embarquement.

Il convient, pour faire sortir du truc l'arrière-train du caisson, d'y accrocher l'avant-train. Les hommes ont ainsi plus de facilité pour assurer le débarquement.

Lorsque le débarquement se fait sur des rampes mobiles, 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. Les roues de celui-ci sont calées si le train a été coupé en fractions. Un ou deux hommes sont placés aux limonières ou au timon pour diriger la voiture, deux au bout libre de la prolonge pour retenir la voiture sur la rampe, et deux munis de cales à manche de chaque côté de la rampe, et en dehors.

Les deux trains sont successivement portés sur la rampe par les autres hommes, le frein serré autant que possible, et la voiture est descendue doucement sur le sol toujours maintenue par la prolonge à laquelle s'appliquent le nombre d'hommes nécessaire, et par les cales quand il y a lieu. Elle est ensuite conduite à bras à une distance suffisante pour ne pas gêner la continuation de l'opération.

---

(1) Remplacé au besoin comme il a été dit règle 14.

Il est *absolument interdit* de descendre aucune voiture sans employer la prolonge et les cales.

Les voitures sont attelées successivement, et, lorsqu'elles sont toutes prêtes à partir, l'officier d'approvisionnement réunit les accessoires d'embarquement et de transport et les remet au commissaire militaire ou, à son défaut, au chef de gare. Il remet à l'autorité militaire locale et, à son défaut, au commissaire militaire ou chef de gare le matériel qui, accidentellement, ne pourrait être emmené par la troupe.

Il se met ensuite en marche avec le détachement des voitures pour rejoindre la troupe sur la place d'attente.

28. — Changement de train.

Dans le cas où il y a lieu de changer de train pendant le trajet, le commandant de la troupe, sur l'avis qu'il en reçoit, fait faire le débarquement et le rembarquement par les procédés décrits dans le présent règlement.

29. — Transport des chevaux dans le sens perpendiculaire a la voie. (*Pl. IX et X.*)

Lorsque les wagons ne portent pas l'indication du nombre de chevaux qu'ils peuvent renfermer, l'embarquement se fait dans le sens perpendiculaire à la voie, et l'on calcule la contenance d'après les données moyennes qui suivent :

Un cheval dessellé de cavalerie légère occupe en largeur environ.....	0.55 à 0.60
Un cheval sellé de cavalerie légère occupe en largeur environ.....	0.60 à 0.65
Un cheval dessellé de cavalerie de ligne ou de réserve, un cheval de trait avec ses harnais, dessellé.....	0.60 à 0.65
Un cheval sellé de cavalerie de ligne ou de réserve, un cheval de trait avec ses harnais, sellé.....	0.75 à 0.80

Les selles sont placées dans des wagons spéciaux, à raison d'une soixantaine par wagon, comme il sera dit plus loin.

L'avoine et le fourrage sont chargés dans les wagons à selles.

Les gardes d'écurie ont, pour s'asseoir, des strapontins fournis par les compagnies de chemins de fer. (Voir à l'appendice VI la description de cet accessoire).

Les règles données ci-dessus sont modifiées ou complétées ainsi qu'il suit :

Règle 15. — *Fractionnement et dispositions à prendre pour l'embarquement des chevaux :* Le fractionnement étant terminé, la troupe pied à terre et les faisceaux formés, le commandant envoie dans chaque wagon à selles un sous-officier et quatre hommes à pied qui ont dû recevoir au quartier une instruction spéciale pour le rangement des selles, puis il ordonne de desseller.

Les selles, disposées comme il a été dit, sont rangées à terre devant les hommes. Le commandant donne l'ordre de les porter aux wagons qu'il désigne aux chefs de peloton.

Les cavaliers de chaque file portent successivement leurs selles au wagon qui leur a été désigné et reviennent aussitôt auprès de leurs chevaux.

Dans ce movement, le cavalier restant dans le rang tient les deux chevaux.

Le sous-officier chef de wagon à selles fait disposer onze bottillons dans le wagon, perpendiculairement aux grands côtés, six le long de la paroi opposée à la porte, trois d'un côté de la porte et deux de l'autre (1); un douzième bottillon est réservé pour compléter le chargement, qui s'exécute de la manière suivante : deux hommes montent dans le wagon; les deux autres restent sur le quai et leur passent les selles, qui sont rangées par piles de cinq à six au plus, en commençant par le côté opposé à la porte.

Les piles se montent toutes ensemble par rangs horizontaux, la première selle de chaque pile étant placée d'aplomb sur un bottillon, les sacoches vers le milieu du wagon.

On réserve pour le rang supérieur les selles des officiers.

Les sacs des hommes à pied, ainsi que les sacs d'avoine, sont placés au milieu du wagon, entre les deux rangs de selles.

La dernière pile se forme sur le bottillon tenu en réserve, et occupe la place qu'on avait laissée libre devant l'ouverture de la porte.

Pour placer les dernières selles, les hommes sortent du wagon, que l'on ferme dès que le chargement est terminé.

Règle 16. — *Embarquement des chevaux :* Pendant que les hommes portent leurs selles dans les wagons à selles, les officiers se conforment aux instructions données pour l'embarquement parallèle à la voie. Ils s'assurent, en outre, que chaque voiture contient deux strapontins (2), lesquels doivent être relevés de manière à ne pas gêner l'embarquement des chevaux.

Dès que tous les cavaliers d'une fraction sont revenus à leurs chevaux, son chef donne le signal de l'embarquement.

A ce signal, le premier cavalier pénètre dans le wagon comme il est dit ci-dessus, tourne à droite et range sa monture contre le petit côté du wagon, la tête opposée à la porte.

Le second cavalier entre de la même manière, tourne à gauche et range son cheval à l'extrémité opposée.

Les autres suivent le même ordre, de manière que le troisième fait appuyer son cheval contre celui du premier, le quatrième contre celui du second et ainsi de suite.

Dès qu'un cheval est à sa place, le cavalier l'attache par la longe, le plus court possible, le débride, sort du wagon en emportant sa bride et va reprendre sa place dans le rang. On ne fait entrer les deux derniers chevaux que lorsque tous les autres sont attachés et que tous les hommes sont sortis du wagon.

Aussitôt que le dernier cheval est entré, on place la barre de fermeture si le wagon en est pourvu, puis on retire le pont et on ferme la porte (3).

Les deux derniers cavaliers entrés dans le wagon y restent comme gardes d'écurie; ils se placent entre les chevaux, du côté de la tête, et rabattent les

---

(1) Ce calcul suppose l'emploi de wagons de 4m,20 à 4m,50 de long. Les wagons de plus grande dimension peuvent contenir un plus grand nombre de piles de selles ; pour en calculer le nombre, on doit tenir compte d'un écartement de 70 centimètres environ d'axe en axe entre les bottillons.

(2) Voir, à l'appendice VI, la description du strapontin.

(3) Dans l'embarquement et le débarquement, lorsqu'on est obligé de laisser la porte ouverte quelques instants du côté de la croupe, il est prudent, si le wagon est pourvu d'une barre de fermeture, de la placer momentanément pour empêcher les chevaux de reculer.

strapontins pour s'asseoir. Leurs armes, leurs brides et leurs coiffures sont confiées à leurs camarades de peloton. Les officiers s'assurent que les gardes d'écurie sont en mesure d'ouvrir de l'intérieur l'organe de fermeture et les portes du wagon.

On place une botte de foin sous chaque strapontin.

Règle 17. — *Embarquement des hommes :* Les brides sont emportées par les hommes dans les wagons et placées sous les banquettes.

Règle 23. — *Devoirs des gardes d'écurie :* Les précautions les plus minutieuses sont prises, au moment où on relève les gardes d'écurie pour éviter les accidents qui pourrraient se produire, si les chevaux reculaient quand on ouvre les portes. A cet effet, les deux gardes d'écurie se tiennent près des chevaux placés en face de la porte, les flattent, leur donnent à manger et les ramènent vers le fond du wagon.

Dès que la porte est ouverte, les nouveaux gardes d'écurie entrent et vont prendre la place de ceux qu'ils relèvent. Ceux-ci sortent rapidement.

Il ne faut qu'entrouvrir la porte juste pour le passage d'un homme.

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 peloton.

Règle 25. — *Débarquement des chevaux :* Les cavaliers descendent des wagons en portant leurs brides; ils passent celles des deux chevaux du milieu aux gardes d'écurie.

Ces chevaux bridés, on ouvre la porte. Les deux chevaux, s'ils ont la tête tournée du côté opposé au quai, sortent successivement en reculant et sont immédiatement emmenés par leurs cavaliers sur la ligne de bataille.

Les autres cavaliers entrent alors succesivement dans les wagons, brident leurs chevaux et les font sortir par un demi-tour à droite ou à gauche. Il ne doit jamais y avoir plus de deux cavaliers à la fois dans un wagon.

Règle 26. — *Formation de la troupe :* La troupe étant reformée dans le même ordre que pour l'embarquement, c'est-à-dire sur un seul rang, chaque cavalier du second rang à la gauche de son chef de file, on procède au débarquement des selles.

Les sous-officiers et les cavaliers qui ont été employés au chargement des selles se portent au wagon où elles se trouvent.

Au signal du commandant, les cavaliers du premier rang viennent chercher leurs selles; ceux du second rang tiennent les deux chevaux.

Quand les chevaux du premier rang sont sellés, les cavaliers du second rang vont à leur tour chercher leurs selles.

APPENDICE III.

Règles militaires relatives à l'exécution du transport des troupes d'artillerie, des pontonniers et du train des équipages.

ARTILLERIE.

Règle n° 1. Envoi à l'avance, à la gare de départ, d'un officiers préposé au chargement.
— 2. Ordre à donner par le commandant de la troupe.
— 3. Paille pour la litière et pour le chargement des selles et du matériel
— 4. Nourriture des chevaux et transport des fourrages à la gare.
— 5. Accessoires pour l'embarquement et le transport.
— 6. Tenue.
— 7. Confection des étiquettes destinées aux selles.
— 8. Arrivée à la gare de l'officier préposé au chargement.
— 9. Reconnaissance du train.
— 10. Devoirs du sous-officier adjoint à l'officier préposé au chargement.
— 11. Garde de police. — Étendard. — Caisse du corps.
— 12. Contenance des wagons... pour le transport des hommes. — — des chevaux. — — des voitures.
— 13. Accessoires fournis par les compagnies de chemins de fer.
— 14. Arrivée de la troupe à la gare.
— 15. Formation de la troupe. — Dispositions préparatoires pour l'embarquement du matériel.
— 16. Fractionnement et dispositions à prendre pour l'embarquement des chevaux.
— 17. Embarquement des chevaux.
— 18. Embarquement du matériel. — Théorie de l'embarquement des voitures.
— 19. Embarquement des hommes.
— 20. Devoirs des officiers pendant l'embarquement.
— 21. Mesures de police et de sécurité.
— 22. Haltes et stations.
— 23. Devoirs des gardes d'écurie.
— 24. Arrivée à destination.
— 25. Débarquement des hommes.
— 26. Débarquement du matériel.
— 27. Débarquement des chevaux.
— 28. Départ des chevaux.
— 29. Changements de trains.
— 30. Transport des chevaux dans le sens perpendiculaire à la voie.

PONTONNIERS ET ÉQUIPAGES DE PONT.

— 31. Dispositions générales.
— 32. Accessoires nécessaires pour l'embarquement et le débarquement.
— 33. Arrivée de la troupe à la gare.
— 34. Ordre et composition du train.
— 35. Embarquement du matériel.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN ®
DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

strapontins pour s'asseoir. Leurs armes, leurs brides et leurs coiffures sont confiées à leurs camarades de peloton. Les officiers s'assurent que les gardes d'écurie sont en mesure d'ouvrir de l'intérieur l'organe de fermeture et les portes du wagon.

On place une botte de foin sous chaque strapontin.

Règle 17. — *Embarquement des hommes :* Les brides sont emportées par les hommes dans les wagons et placées sous les banquettes.

Règle 23. — *Devoirs des gardes d'écurie :* Les précautions les plus minutieuses sont prises, au moment où on relève les gardes d'écurie pour éviter les accidents qui pourrraient se produire, si les chevaux reculaient quand on ouvre les portes. A cet effet, les deux gardes d'écurie se tiennent près des chevaux placés en face de la porte, les flattent, leur donnent à manger et les ramènent vers le fond du wagon.

Dès que la porte est ouverte, les nouveaux gardes d'écurie entrent et vont prendre la place de ceux qu'ils relèvent. Ceux-ci sortent rapidement.

Il ne faut qu'entrouvrir la porte juste pour le passage d'un homme.

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 peloton.

Règle 25. — *Débarquement des chevaux :* Les cavaliers descendent des wagons en portant leurs brides; ils passent celles des deux chevaux du milieu aux gardes d'écurie.

Ces chevaux bridés, on ouvre la porte. Les deux chevaux, s'ils ont la tête tournée du côté opposé au quai, sortent successivement en reculant et sont immédiatement emmenés par leurs cavaliers sur la ligne de bataille.

Les autres cavaliers entrent alors succesivement dans les wagons, brident leurs chevaux et les font sortir par un demi-tour à droite ou à gauche. Il ne doit jamais y avoir plus de deux cavaliers à la fois dans un wagon.

Règle 26. — *Formation de la troupe :* La troupe étant reformée dans le même ordre que pour l'embarquement, c'est-à-dire sur un seul rang, chaque cavalier du second rang à la gauche de son chef de file, on procède au débarquement des selles.

Les sous-officiers et les cavaliers qui ont été employés au chargement des selles se portent au wagon où elles se trouvent.

Au signal du commandant, les cavaliers du premier rang viennent chercher leurs selles; ceux du second rang tiennent les deux chevaux.

Quand les chevaux du premier rang sont sellés, les cavaliers du second rang vont à leur tour chercher leurs selles.

APPENDICE III.

Règles militaires relatives à l'exécution du transport des troupes d'artillerie, des pontonniers et du train des équipages.

ARTILLERIE.

Règle n° 1. Envoi à l'avance, à la gare de départ, d'un officiers préposé au chargement.
— 2. Ordre à donner par le commandant de la troupe.
— 3. Paille pour la litière et pour le chargement des selles et du matériel
— 4. Nourriture des chevaux et transport des fourrages à la gare.
— 5. Accessoires pour l'embarquement et le transport.
— 6. Tenue.
— 7. Confection des étiquettes destinées aux selles.
— 8. Arrivée à la gare de l'officier préposé au chargement.
— 9. Reconnaissance du train.
— 10. Devoirs du sous-officier adjoint à l'officier préposé au chargement.
— 11. Garde de police. — Étendard. — Caisse du corps.
— 12. Contenance des wagons... pour le transport des hommes. — — des chevaux. — — des voitures.
— 13. Accessoires fournis par les compagnies de chemins de fer.
— 14. Arrivée de la troupe à la gare.
— 15. Formation de la troupe. — Dispositions préparatoires pour l'embarquement du matériel.
— 16. Fractionnement et dispositions à prendre pour l'embarquement des chevaux.
— 17. Embarquement des chevaux.
— 18. Embarquement du matériel. — Théorie de l'embarquement des voitures.
— 19. Embarquement des hommes.
— 20. Devoirs des officiers pendant l'embarquement.
— 21. Mesures de police et de sécurité.
— 22. Haltes et stations.
— 23. Devoirs des gardes d'écurie.
— 24. Arrivée à destination.
— 25. Débarquement des hommes.
— 26. Débarquement du matériel.
— 27. Débarquement des chevaux.
— 28. Départ des chevaux.
— 29. Changements de trains.
— 30. Transport des chevaux dans le sens perpendiculaire à la voie.

PONTONNIERS ET ÉQUIPAGES DE PONT.

— 31. Dispositions générales.
— 32. Accessoires nécessaires pour l'embarquement et le débarquement.
— 33. Arrivée de la troupe à la gare.
— 34. Ordre et composition du train.
— 35. Embarquement du matériel.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN ®
DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

Règle n° 36. Équipages de corps d'armée et d'armée.
— 37. Observations.
— 38. Brélage.
— 39. Débarquement du matériel.
— 40. Emploi du matériel des équipages de pont pour l'établissement des rampes fixes ou mobiles pouvant servir à embarquer ou à débarquer le matériel et les chevaux sur un point quelconque de la voie.

TRAIN DES ÉQUIPAGES MILITAIRES.

— 41. Dispositions générales.
— 42. Embarquement des hommes.
— 43. Transport du matériel.
— 44. Chargement sur trucs des fours roulants des boulangeries de campagne au moyen de grues.
— 45. Harnachement. — Manière de relever les traits des chevaux avant l'embarquement.

EMBARQUEMENT DES BATTERIES DE 95.

— 46. Dispositions spéciales.
— 47. Contenance des wagons pour le transport du matériel.
— 48. Embarquement du matériel. — Théorie de l'embarquement des voitures.
— 49. Embarquement et débarquement avec des rampes mobiles à longrines en fer ou en acier.
— 50. Bottillons.

EMBARQUEMENT DES BATTERIES DE MONTAGNE.

— 51. Composition des trains.
— 52. Paille pour la litière et pour le chargement des selles, des bâts et du matériel.
— 53. Accessoires pour l'embarquement et le débarquement du matériel.
— 54. Confection des étiquettes destinées aux selles et aux bâts.
— 55. Contenance des wagons.
— 56. Formation de la troupe. — Dispositions préparatoires pour l'embarquement du matériel.
— 57. Embarquement du matériel. — Théorie de l'embarquement des voitures.
— 58. Fractionnement et dispositions à prendre pour l'embarquement des chevaux et mulets.
— 59. Embarquement des mulets.
— 60. Transport des animaux dans le sens perpendiculaire à la voie.

EMBARQUEMENT DU MATÉRIEL DE SIÈGE.

Ire Partie. — *Dispositions générales.*

— 61. Procédés divers d'embarquement et de débarquement.
— 62. Observations diverses.
— 63. Personnel employé.

IIe Partie. — *Chargement et déchargement des trucs.*

— 64. Embarquement et débarquement au moyen de la grue et du pont roulant.
— 65. Embarquement et débarquement par le petit côté (à quai ou à l'aide de rampes).
— 66. Embarquement et débarquement par le grand côté à quai.
— 67. Embarquement et débarquement par le grand côté à l'aide de rampes.
— 68. Embarquement et débarquement à l'aide de la chèvre de place n° 1, modèle 1875.

ARTILLERIE.

1. — Envoi a l'avance a la gare de départ d'un officier préposé au chargement.

Aussitôt que le commandant d'une troupe a reçu l'ordre de mouvement accompagné de l'itinéraire, il envoie un officier (dit *préposé au chargement*) (1) à la gare de départ, pour se mettre en rapport avec le commissaire militaire (2), ou, à son défaut, le chef de gare, et prendre connaissance des dispositions de détail arrêtées pour l'embarquement et le voyage.

Cet officier reçoit les instructions du commissaire militaire et porte principalement son attention sur les points ci-après :

Train par lequel on doit faire partir le logement, quand il est prescrit de l'envoyer à l'avance;

Abords des gares et accès des quais ou trottoirs désignés pour l'embarquement des hommes, des chevaux, des voitures;

Etendue et dispositions des emplacements où le corps peut se former, pour faire les préparatifs d'embarquement;

Mesures et dispositions de police à prendre pour maintenir l'ordre et faire observer les consignes et défenses.

2. — Ordres a donner par le commandant de la troupe.

D'après le rapport de l'officier préposé au chargement, le commandant du détachement donne des ordres pour la mise en marche de la troupe, en se conformant à celles des prescriptions du décret du 28 décembre 1883, sur le service intérieur des troupes de l'artillerie et du train des équipages militaires (titre III : *Routes dans l'intérieur*), qui ne se trouvent pas en opposition avec celles du présent règlement.

Ces ordres concernent spécialement :

1° La composition du logement, s'il y a lieu de l'envoyer, l'indication du train par lequel il doit partir, afin de précéder la troupe au lieu de destination;

2° Les mesures à prendre pour assurer la subsistance de la troupe et la nourriture des chevaux, le jour du départ et pendant la route, en tenant compte des haltes indiquées par l'itinéraire.

Nota. — On doit faire remplir les petits bidons, pendant la saison des chaleurs, avec un mélange d'eau etd'eau-de-vie.

3° La tenue pour la route, s'il n'y a pas lieu de prendre celle indiquée à la règle 6 ci-après ;

(1) De préférence, le lieutenant en premier.

(2) Le commissaire militaire remplit dans la gare les fonctions de *commandant d'armes;* il en exerce tous les droits. *Quel que soit leur grade,* les commandants des troupes de passage doivent se mettre en rapport avec lui, dès leur arrivée. Ils sont tenus de faire observer rigoureusement par la troupe sous leurs ordres toutes les consignes ou instructions même verbales qui leur sont communiquées par le commissaire militaire pour assurer le maintien de l'ordre et faciliter le service des chemins de fer. De son côté, le commissaire militaire adresse aux commandants des unités transportées, eux-mêmes, les instructions ou observations qu'il aurait à formuler, en s'abstenant d'intervenir directement auprès de la troupe. (Appendice VII, art. 11.)

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN

4° La composition d'une garde de police spéciale, placée sous le commandement d'un sous-officier;

5° Le transport à la gare des accessoires d'embarquement dont le corps est détenteur (madriers, cordes de poitrail, bottillons, etc.), et du fourrage puur la route, préalablement bottelé, s'il y a lieu.

Observation. — Lorsque, exceptionnellement, la troupe est accompagnée de bagages non chargés sur les voitures régimentaires, leur transport à la gare de départ, leur transbordement d'une gare à une autre, s'il y a lieu, et leur enlèvement à destination sont effectués sur bon du sous-intendant à défaut de voitures appartenant à l'administration militaire locale. A Paris, ce service est assuré, soit par le train des équipages, soit par l'entreprise civile, qui le remplace au besoin.

S'il arrive que, faute de temps, ces dispositions ne puissent être observées, afin d'éviter que la troupe ne parte par la voie ferrée sans ses bagages, le transport desdits bagages de la caserne à la gare et d'une gare à une autre peut être effectué par l'entreprise du camionnage de la ligne, sur bon signé du chef de détachement, qui indique la nature et le poids des bagages.

La dépense accidentelle de ce transport est comprise dans les factures de transport de troupes, établies par les compagnies de chemins de fer.

L'embarquement et le débarquement des ces bagages sont effectués par les agents du chemin de fer, aidés, s'il est nécesaire, d'hommes de corvée fournis par le corps. Le chef de la troupe prend des mesures pour que ces bagages et les hommes de corvée soient rendus à la gare, en temps utile, pour assurer l'embarquement. Il prend de même, à l'arrivée, les dispositions nécessaires pour que ces bagages l'accompagnent ou le rejoignent.

3. — Paille pour la litière et pour le chargement des selles et du matériel.

Le corps doit se pourvoir à l'avance de la paille nécessaire :

1° Pour garnir de litière chaque wagon à chevaux, à raison de 2^{k},500 par cheval;

2° Pour faire des bottillons de paille, à raison d'un par quatre selles;

3° Pour confectionner des bottillons, à raison de deux par true, destinés à amortir le choc des roues sur le plancher.

Ces bottillons, de forme cylindrique, doivent être faits à l'avance par les corps; ceux pour les selles ont 1^{m},30 de long, ceux pour les voitures ont 0^{m},80; les uns et les autres ont 1^{m},25 de tour, et sont reliés par trois liens; suivant la longueur, on compte 7^{k},500 ou 12 kilogrammes pour un bottillon.

La paille pour litière et bottillons est fournie, en dehors de la ration, par les magasins militaires.

Le transport à la gare est assuré par la troupe, qui doit en faire usage.

4. — Nourriture des chevaux et transport des fourrages à la gare.

Le dernier repas des chevaux doit avoir lieu deux heures au moins avant l'embarquement.

La nourriture des chevaux, pendant la route, se compose, par vingt-quatre heures, de 5 kilogrammes de foin et 2 kilogrammes d'avoine (1).

Il est emporté du foin et de l'avoine en quantité proportionnée à la durée du trajet; le foin est préalablement bottelé, s'il y a lieu, et l'avoine placée dans des sacs spéciaux.

(1) En temps de paix, si, dans la même journée, le trajet en chemin de fer est précédé ou suivi de parcours par voie de terre d'une longueur totale de 12 kilomètres au moins, la ration de route est allouée à l'exclusion de celle dite de chemin de fer.

La paille, le foin et l'avoine sont amenés à la gare par l'administration militaire, lorsque le corps ne dispose pas de moyens de transport.

5. — Accessoires pour l'embarquement et le débarquement du matériel. (*Pl. XXI.*)

Indépendamment des objets accessoires nécessaires pour l'embarquement et le débarquement du matériel, et qui sont fournis par les compagnies de chemins de fer (Voir ci-après la règle n° 13), les corps doivent être pourvus des accessoires suivants :

1° *Jarretières;*

2° *Bouts de madriers* de 0^{m},50 à 0^{m},75 de longueur, à raison de dix à douze par batterie et de vingt à vingt-quatre par section de munitions ou de parc, servant à former des rampes pour faire franchir aux voitures les rebords fixes des trucs;

3° *Grandes cales de roues* à section triangulaire, à raison de dix à douze par unité d'artillerie, pour faciliter le passage des voitures par-dessus les traverses saillantes des trucs ou les maintenir sur les rampes;

4° *Manches de cales* de 0^{m},80 de longueur, à raison de dix à douze par unité d'artillerie;

5° *Leviers de manœuvre* de siège, à raison de trois par batterie et six par section de munitions ou de parc, pour faciliter le maniement du matériel, particulièrement pour aider à faire franchir aux voitures lourdes une traverse saillante, un rebord fixe, une rampe un peu raide;

6° *Cordes-poitrail*, à raison de une pour 4 chevaux.

Ces accessoires sont apportés par chaque unité de transport à la gare d'embarquement. Ils sont placés en vrac dans une ou plusieurs voitures, suivant l'espace laissé libre par le chargement.

6. — Tenue.

En principe, les officiers et la troupe sont en tenue de campagne.

Toutefois :

1° Tous les hommes montés portent le manteau en sautoir;

2° Dans le paquetage des chevaux de selle (artillerie seulement), la musette-mangeoire vide est portée extérieurement sur le pommeau, maintenue par la courroie de pommeau. Si on a touché la ration de fourrage de route pour le jour du départ ou de l'arrivée, l'avoine qui ne doit pas être consommée en chemins de fer est mise en vrac dans l'étui porte-avoine;

3° Dans le paquetage des porteurs, le surfaix de sangle, roulé en anneau et maintenu par un nœud fait avec le contre-sanglon, est suspendu à la courroie trousse-étriers de gauche;

4° Dans le paquetage du sous-verge (artillerie seulement), le bissac est placé sur la sellette, la sangle fixe par-dessous les courroies de charge et en arrière des crampons postérieurs de la sellette, la sangle libre par-dessus les courroies de charge et serrée par ces courroies.

7. — Confection des étiquettes destinées aux selles.

Chaque homme monté doit être pourvu d'une étiquette en toile portant son nom et son numéro matricule. Cette étiquette, qui doit servir à faire retrouver par l'homme, dans le wagon où elle est déposée, la selle qui lui appartient, est cousue en fourreau autour de la courroie de paquetage de gauche, de telle sorte que le nom soit lu facilement.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN
DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

8. — Arrivée a la gare de l'officier préposé au chargement.

Le jour du départ, l'officier préposé au chargement, accompagné du sous-officier d'approvisionnement, précède la troupe à la gare *d'une heure*. Il se présente, dès son arrivée, au commissaire militaire.

9. — Reconnaissance du train.

L'officier préposé au chargement, aidé du sous-officier adjoint, procède à la reconnaissance.

Il prend note de l'affectation et de la contenance de chaque wagon et de chaque truc, dans l'ordre où ils sont placés à partir de la tête du train.

Il s'assure :

1° Que dans les wagons à marchandises aménagés pour 32 hommes, les supports des bancs sont bien placés à 0m,50 des petits côtés des wagons;

2° Que dans les wagons aménagés pour 40 hommes, les extrémités des bancs sont à 0m,50 des petits côtés;

3° Que les wagons aménagés, destinés aux hommes et aux chevaux, sont munis de lanternes, et que celles-ci sont accrochées au côté des wagons opposé à celui par lequel doit se faire l'embarquement.

10. — Devoirs du sous-officier adjoint a l'officier préposé au chargement.

Le sous-officier adjoint numérote, au fur et à mesure, à la craie, chacun des wagons ou trucs, en suivant une série unique de numéros de la tête à la queue du train. Il inscrit, en même temps, en regard des numéros d'ordre, la contenance de chaque wagon et de chaque truc.

Ces inscriptions se font :

1° Pour les wagons à voyageurs, sur le grand marchepied, entre les portières, pour que les chiffres ne soient pas effacés par les pieds des hommes;

2° Pour les wagons à marchandises aménagés, sur le grand côté, à la place réservée à cet effet;

3° Pour les trucs, sur le grand côté.

En cas de pluie, ces inscriptions se font, en outre, sur la face extérieure du longeron, qui se trouve sous le plancher du wagon.

11. — Garde de police. — Étendard. — Caisse du corps.

La garde de police est composée de : un maréchal des logis, un brigadier, un trompette, huit canonniers.

Elle se rend à la gare en même temps que le reste de la troupe et prend sous son escorte les canonniers punis de cellule (1).

Dès son arrivée, elle place, s'il y a lieu, les sentinelles nécessaires dans la gare, sur l'ordre du commissaire militaire.

La garde de police, avec les hommes punis placés sous sa garde, est placée dans un wagon qui précède ou qui suit celui des officiers.

Elle s'embarque en même temps que le reste de la troupe si elle ne fournit pas de sentinelles. Dans le cas contraire, elle s'embarque isolément dès que ces sentinelles l'ont rejointe, sur l'ordre du commissaire militaire.

L'étendard et la caisse du corps sont placés, soit dans le wagon du commandant de la troupe, soit dans celui des officiers, sous la garde du porte-étendard et de l'officier payeur.

Le transport de la caisse s'effectue sans responsabilité pour les compagnies de chemins de fer, mais sans donner lieu à la perception d'aucune taxe au profit de ces dernières.

(1) Article 465 du décret du 28 décembre 1883 (Troupes de l'artillerie et du train des équipages militaires).

12. — Contenance des wagons.

Pour le transport des hommes.

Les canonniers, armés ou non, voyageant sans leur équipement, occupent dans les voitures à voyageurs le nombre de places indiqué dans chaque compartiment pour les voyageurs ordinaires.

Les canonniers équipés n'occupent dans chaque compartiment que huit places sur dix; les places restantes son destinées au rangement des effets.

Sont considérés comme équipés :

Les hommes habillés en hommes non montés, lorsqu'ils sont pourvus du havresac, ou à défaut du havresac, du ceinturon garni des cartouchières; les hommes habillés en hommes montés, lorsqu'ils ont la giberne ou l'étui de revolver.

Dans les wagons à marchandises aménagés pour les hommes, le chiffre de contenance inscrit sur les parois des wagons est applicable sans réduction, que les canonniers soient ou non équipés.

Si, par exception et en raison des circonstances, le total des places disponibles était inférieur à celui des hommes à transporter, l'excédent de ces derniers serait réparti entre les wagons, en sus de leur contenance réglementaire et, au besoin, dans les fourgons de service.

Pour le transport des chevaux.

Dans chaque wagon on place *huit* chevaux ou mulets.

Observations. — A moins d'ordre formel de l'autorité supérieure, les chevaux sont toujours dessellés pour voyager sur les voies ferrées. Dans les longs trajets surtout, cette mesure est indispensable pour la santé des chevaux et la conservation du harnachement.

Les chevaux d'attelage conservent leurs harnais.

Les selles sont rangées dans les wagons où se trouvent les chevaux auxquels elles appartiennent.

Les sacs d'avoine et le foin sont conservés dans les wagons à chevaux, à raison de quatre bottes par wagon, ou placés sur le truc qui porte la fourragère.

On compte deux gardes d'écurie par chaque wagon à chevaux.

Les gardes d'écurie s'assoient sur l'extrémité des bottillons porte-selles, auxquels on donne à cet effet 1m,30 de longueur.

Pour le transport des voitures.

Les trucs ou wagons plats destinés au transport des voitures de l'artillerie ont des dimensions et des formes très différentes.

Les longueurs intérieures varient de 6m,90 à 4m,30.

Les largeurs intérieures varient de 2m,90 à 2 mètres.

En outre, les uns ont un plancher uni, les autres un plancher garni, dans le sens de la largeur, de traverses saillantes.

Quelques-uns n'ont pas de rebords; la plupart sont munis de rebords ne se rabattant pas; parfois, cependant, ces rebords se rabattent sur deux et même sur quatre côtés.

En principe, chaque truc doit recevoir *trois* essieux, savoir, une voiture complète et une demi-voiture.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN

Les exceptions à cette règle sont les suivantes :

1° Pour charger deux voitures complètes de 90 (1), il faut un truc à fond plat d'une longueur au moins égale à $6^m,30$ ou $5^m,90$ (2), suivant que les rebords des petits côtés sont fixes ou qu'ils se rabattent. Toutefois, avec le chariot de batterie, on ne peut jamais placer qu'une demi-voiture.

2° On ne peut embarquer qu'une voiture et demie de 90, ou un chariot de batterie, *sur tous les trucs dont le plancher est garni de traverses saillantes*, et sur les trucs à fond plat d'une longueur comprise entre $4^m,50$ et $6^m,30$ (ou $5^m,90$) avec petits côtés se rabattant.

3° Tous les trucs d'une longueur au moins égale à $5^m,40$ peuvent recevoir deux voitures complètes de 80 (3) ou seulement un chariot de batterie et une demi-voiture.

4° Au-dessous de $5^m,40$ jusqu'à $4^m,50$, les trucs peuvent recevoir une voiture et demie de 80 ou un chariot de batterie.

5° Au-dessous de $4^m,50$, les trucs ne peuvent recevoir qu'une seule voiture.

Les trois derniers trucs d'un train doivent toujours être chargés de voitures sans munitions, telles que forges, chariots de batteries, etc. Cette disposition est indispensable afin d'éviter qu'en cas de rebroussement, il y ait des voitures chargées de munitions dans le voisinage de la machine. Elle doit être strictement observée sous la responsabilité du commandant de la troupe.

La fourragère, et, s'il est possible, le chariot de batterie et la forge, sont chargés seuls.

Dans tous les cas, la composition du train ne devant pas être modifiée, *la répartition des voitures sur les trucs est essentiellement déterminée en raison du nombre de trucs disponibles.*

13. — Accessoires fournis par les compagnies de chemins de fer.

La reconnaissance du train doit s'étendre à tous les accessoires nécessaires pour l'embarquement, qui doivent être fournis par les compagnies de chemins de fer : escabeaux pour les hommes quand ils doivent voyager dans les wagons à marchandises qui ne sont pas munis de marchepieds ou d'étriers fixes, ponts volants pour l'embarquement des chevaux et du matériel, rampes mobiles, cales en bois et prolonges pour aider à assujettir le chargement. L'officier préposé au chargement doit s'assurer que ces accessoires sont en nombre suffisant et en bon état.

14. — Arrivée de la troupe a la gare.

La troupe tout entière, hommes, chevaux et voitures, arrive au point désigné pour l'embarquement à l'heure fixée par les consignes locales ou, à défaut de consigne :

Au moins *deux heures* avant le départ pour les batteries et les sections de munitions d'artillerie, et *deux heures et demie* pour les sections de munitions d'infanterie et les sections de parc, si l'embarquement doit s'effectuer à quai.

(1) Ce chargement n'est employé que lorsque les trucs entrant dans la composition du train ne sont pas en nombre suffisant pour permettre de charger trois essieux par truc.

(2) Ces dimensions ont été calculées pour que le chargement puisse être effectué sans que l'on ait à démonter le frein Lemoine.

(3) Voir la note 1 de la page précédente.

Et au moins *deux heures et demie* pour les batteries et sections de munitions d'artillerie et *trois heures et demie* pour les sections de munitions d'infanterie et les sections de parc, si l'embarquement doit s'effectuer à l'aide de rampes.

Ce délai doit être observé avec la plus grande rigueur.

A l'arrivée de la troupe, l'officier préposé au chargement remet au commandant un état sommaire indiquant, dans l'ordre des numéros, la destination et la contenance des wagons et des trucs.

15. — Formation de la troupe — Dispositions préparatoires pour l'embarquement du matériel.

La troupe est arrêtée, soit dans la gare, soit à proximité, et formée selon les dispositions des lieux de manière à éviter tout encombrement.

Le commandant, d'après les renseignements qu'il a reçus de l'officirr chargé de la reconnaissance, détermine définitivement le chargement de chaque truc et désigne les gradés qui devront diriger l'embarquement des voitures et celui des chevaux.

En principe, les lieutenants dirigent l'embarquement des voitures et l'adjudant celui des chevaux.

Sauf les exceptions indiquées ci-après (règle 18), les deux opérations s'effectuent simultanément si le nombre des accessoires (ponts volants ou rampes) dont on dispose est suffisant.

Les servants sont employés à la première, les conducteurs à la seconde. Les gradés sont répartis à l'avance entre les deux groupes.

Les chevaux de devant et du milieu sont dételés et réunis avec les chevaux de selle sur le quai d'embarquement.

Les voitures sont amenées par les chevaux de derrière dans l'ordre indiqué par le commandant, et rangées sur le quai ou le chantier à hauteur des trucs qui doivent les recevoir.

Les chevaux de derrière sont ensuite dételés le plus tôt possible et conduits à leur place dans le rang.

Les accessoires nécessaires au chargement des voitures sont déposés à proximité des trucs.

Tous les canonniers sont réunis auprès des wagons ou des trucs et déposent leurs sacs et leurs armes, ainsi que les manteaux, les capotes ou les vestes s'il y a lieu.

16. — Fractionnement des dispositions a prendre pour l'embarquement des chevaux.

Lorsque tous les chevaux sont réunis sur un rang et par pièces, le commandant les divise en fractions correspondant à la contenance des wagons, d'après l'état que lui a remis l'officier chargé de la reconnaissance du train.

Il dénomme chaque fraction 1re, 2e, 3e, etc., wagon, d'après sa position sur la ligne de bataille, et désigne au fur et à mesure un sous-officier ou brigadier pour diriger l'embarquement de chaque fraction.

Les officiers font placer leurs chevaux parmi ceux de leurs sections.

Le fractionnement terminé, le commandant fait mettre pied à terre, déposer les sabres assez loin en arrière de la croupe des chevaux.

Les chevaux de selle et les porteurs sont dessellés. Les gamelles, cuillers et étuis-musettes sont retirés du paquetage; les étuis-musettes renfermant les gamelles et les cuillers sont placés avec les sabres.

Les bissacs sont enlevés aux sous-verges, en débouclant le contre-sanglon de la sangle libre, et sans déplacer le campement.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN
DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

Les sangles ainsi que le poitrail et la couverture (pour les chevaux de selle) sont relevés sur le siège de la selle, et maintenus par le surfaix de sangle auquel on fait faire un tour ou deux pour mieux serrer le tout; les étriers sont relevés et attachés.

Les harnais sont laissés, avec la couverture, aux chevaux d'attelage; ils sont relevés ainsi qu'il est dit ci-après (2e observation) de manière à ne pas blesser les chevaux et à éviter toute dégradation. Les selles et les bissacs sont déposés à terre en arrière du rang et ne sont chargés qu'après l'embarquement des chevaux.

Les chevaux restent bridés.

Ire Observation. — Cas ou les chevaux doivent voyager sellés.

Quand les dimensions du wagon le permettent, et que, par exception, l'ordre est donné de faire voyager les chevaux sellés, on dispose le paquetage de la manière suivante :

Remonter les étriers jusqu'à la mortaise sans rien déboucler, les maintenir dans cette position, en passant l'étrivière doublée dans leur semelle.

Les chevaux sont toujours sanglés. La croupière et le poitrail restent en place.

On relève les traits des porteurs comme il est prescrit ci-après pour les sous-verges.

IIe Observation. — Manière de relever les harnais.

Les porteurs conservent la couverture maintenue par le surfaix de sangle.

Porteur de devant. — Déboucler le surdos du côté montoir, croiser les traits en cuir sur le dos du cheval près du garrot, en entourer le corps du cheval et croiser les rallonges de trait sur le dos par un demi-nœud.

Envelopper les traits en cuir et les rallonges avec la partie libre du surdos, et terminer en la fixant au boucleteau du grand côté de sous-ventrière.

Porteur de derrière. — Dégager les traits des courroies porte-traits, les croiser sous le ventre du cheval près du passage des sangles ; envelopper le corps du cheval en faisant un demi-nœud haut près du garrot ; accrocher les chaînes de bout de traits aux crochets têtes de traits.

Détacher le grand côté de la rêne du sous-verge, l'engager sous le bras du haut, puis sous les traits près du garrot ; les envelopper d'un tour ou deux en fixant l'extrémité libre de la rêne du sous-verge à la boucle qui est à l'autre extrémité de cette rêne.

Sous-verge de devant. — Réunir sur la croupe du cheval les deux extrémités des traits en cuir, engager la courroie trousse-traits dans les deux mâles de touret qui terminent ces traits, et achever de replier et de fixer les rallonges de trait comme le prescrit l'ordonnance.

Sous-verge de derrière. — Dégager les traits des courroies porte-traits et les réunir comme il est indiqué pour le sous-verge de devant.

Enlever à tous les sous-verges les bissacs contenant l'avoine, et les placer sur les piles de selles après l'embarquement.

17. — Embarquement des chevaux. (*Pl. VIII.*)

On charge simultanément autant de wagons à chevaux que le permet le nombre d'accessoires (rampes ou ponts volants) affectés à cette opération.

Dès que les selles sont déposées à terre en arrière du rang, le sous-officier ou brigadier désigné pour chaque wagon y fait répandre la litière (et, s'il est possible, un peu de gravier) en ayant soin qu'elle s'étende sur le pont qui réunit le wagon au quai.

Il faut qu'il y ait toujours un homme de chaque côté des ponts volants, pour empêcher les chevaux de se traverser et de mettre les pieds entre le wagon et le quai.

Au signal donné par le sous-officier, le premier canonnier de droite de chaque fraction, assisté d'un des conducteurs non montés se porte franchement vers l'entrée du wagon dans lequel il introduit successivement ses deux chevaux *en leur faisant baisser la tête* pour franchir la porte.

Il tourne à droite et range ses chevaux contre la paroi longitudinale du côté de l'entrée, la tête tournée vers le milieu du wagon. Le second canonnier aidé du même conducteur non monté, introduit ses deux chevaux de la même manière et les place à côté des précédents (1).

Dès que le rang de chevaux est complet, deux canonniers tendent la corde-poitrail, en la faisant passer plusieurs fois repliée dans les anneaux qui sont fixés au montant des portes du wagon, de manière à la faire passer devant les quatre chevaux et à barrer en même temps la porte du côté opposé à l'entrée ; ils attachent leurs chevaux par la longe, *le plus court possible*, sans les débrider (2), aux anneaux du plafond, sortent du wagon et vont chercher leurs selles.

On procède de la même manière pour le rang opposé. La corde-poitrail, passée devant les chevaux, barre en même temps la porte d'entrée.

Les selles formant deux piles, sont ensuite placées sur les bottillons disposés dans l'intervalle libre du milieu du wagon, les sacoches vers le centre du wagon. On place aussi dans cet intervalle l'avoine et le foin (quatre bottes par wagon) ainsi que les bissacs à avoine des sous-verges.

Les deux gardes d'écurie remettent leurs armes et leur coiffure à leurs camarades de pièce.

L'officier qui dirige l'embarquement des chevaux s'assure que les gardes d'écurie sont en mesure d'ouvrir, de l'intérieur, l'organe de fermeture et la porte du wagon (Pl. VII).

18. — Embarquement du matériel (3). Théorie de l'embarquement des voitures. (*Pl. XXVI à XXXI.*)

L'embarquement des voitures est toujours dirigé par les lieutenants. On charge simultanément autant de trucs que le permet le nombre des accessoires (rampes ou ponts volants) affectés à cette opération. Un sous-officier ou brigadier commande le chargement de chaque truc.

---

(1) On doit toujours embarquer d'abord les chevaux les plus dociles. Quand un cheval résiste, on fait avancer le suivant, et le premier est entraîné vivement à la suite, ou bien on lui couvre la tête et on l'amène au wagon, après lui avoir fait faire un tour sur lui-même. Un des moyens les plus sûrs de faire entrer un cheval récalcitrant consiste à le faire pousser par deux hommes qui le saisissent vivement sous la croupe, en se tenant la main.

Pour les chevaux qui ruent, on fait usage d'une sangle ou de deux sangles réunies bord à bord.

(2) Les hommes doivent éviter d'engager la longe dans les rênes, afin que l'on puisse enlever la bride sans détacher la longe.

(3) L'embarquement des chevaux s'exécute avant celui des voitures :

1° Dans les batteries à cheval ;

2° Exceptionnellement, dans les batteries montées, quand la gare ne dispose pas de l'espace ou du nombre d'accessoires suffisant pour que les deux opérations puissent avoir lieu simultanément ;

3° Lorsqu'il est nécessaire de faire concourir les conducteurs à l'embarquement des voitures, le nombre des servants étant insuffisant pour effectuer l'opération assez rapidement.

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 5m,80 ou 5m,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 5m,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.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN ® DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

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.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN ® DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

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.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN
DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

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 ou 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.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN ® DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

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 bridents 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 brêlage 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.

Un ou deux hommes sont placés au timon pour diriger la voiture, deux au bout libre de la prolonge pour retenir la voiture sur la rampe, et deux munis de cales à manches de chaque côté de la rampe et en dehors. Les autres hommes s'appliquent partout où leur présence est utile.

L'avant-train et l'arrière-train sont successivement portés sur la rampe, le frein serré autant que possible, et la voiture est descendue doucement sur le sol, toujours maintenue par la prolonge, à laquelle s'appliquent le nombre d'hommes nécessaire. Elle est ensuite conduite à bras à une distance suffisante pour ne pas gêner le débarquement des autres voitures.

Il est *absolument interdit* de descendre les voitures sans employer les cales et les poulies (ou, à défaut de ces dernières, les prolonges).

Dès qu'une voiture est débarquée, l'attelage de derrière, s'il est déjà à terre, l'emmène au lieu désigné pour le rassemblement de la batterie.

27. — Debarquement des chevaux (1).

L'adjudant chargé de diriger cette opération, après s'être assuré que tous les hommes ont reconnu les wagons où sont leurs chevaux, donne le signal du débarquement.

Aussitôt les canonniers se portent aux wagons à chevaux.

Ils enlèvent leurs selles et vont les poser à terre sur un rang, en face des wagons, et en avant de l'emplacement où les chevaux doivent se former.

On fait sortir ensuite les chevaux de chaque rang, après avoir retiré successivement les cordes-poitrail. Les chevaux sont aussitôt sellés. Le paquetage des chevaux de selle, des porteurs et des sous-verges est refait comme il est prescrit pour se rendre à la gare d'embarquement.

Les bissacs sont remis en place sur les sous-verges en débouclant le contre-sanglon de la sangle libre, et sans déplacer les ustensiles de campement.

On envoie dans chaque wagon à chevaux un conducteur non monté pour aider les conducteurs.

Il ne doit jamais y avoir à la fois plus de trois canonniers dans un wagon.

28. — Départ des chevaux.

Le commandant, les officiers et les sous-officiers recommandent aux hommes de seller leurs chevaux sans se presser et avec le plus grand soin. Ils surveillent particulièrement l'exécution de cet ordre.

Quand tous les chevaux sont sellés et les harnais remis en place, le commandant fait monter à cheval.

Les attelages de derrière seuls restent sur les quais pour reprendre les voitures. Pour dégager le quai le plus tôt possible, tous les autres chevaux sont emmenés sur la place d'attente qui a été désignée.

Les accessoires d'embarquement des chevaux et des voitures sont livrés au commissaire militaire, qui les prend en charge. Il remet à l'autorité militaire locale et, à son défaut, au commissaire militaire ou chef de gare le matériel qui, accidentellement, ne pourrait être emmené par la troupe.

(1) Le débarquement des chevaux est toujours fait après celui des voitures :

1° Dans les batteries à cheval ;

2° Dans les batteries montées, quand la gare ne possède pas l'espace ou le nombre d'accessoires suffisants pour que les deux opérations puissent se faire simultanément ;

3° Lorsqu'il est nécessaire de faire concourir les conducteurs au débarquement des voitures, le nombre des voitures étant insuffisant pour effectuer l'opération assez rapidement.

La troupe ne quitte la place d'attente pour gagner sa destination que quand elle a été rejointe par toutes ses voitures.

29. — Changement de train.

Dans le cas où il y a lieu de changer de train pendant le trajet, le commandant de la troupe, sur l'avis qu'il reçoit, fait faire le débarquement et le rembarquement par les procédés décrits dans le présent règlement.

30. — Transport des chevaux dans le sens perpendiculaire a la voie. (*Pl. IX et X.*)

Lorsque les wagons ne portent pas l'indication du nombre des chevaux qu'ils peuvent renfermer, l'embarquement se fait dans le sens perpendiculaire à la voie et on calcule la contenance d'après les données moyennes qui suivent :

Un cheval de selle ou un cheval de trait avec son harnais occupe en largeur :

Dessellé	$0^m,60$ à $0^m,65$
Sellé	$0^m,75$ à $0^m,80$

Les selles sont chargées dans des wagons spéciaux, à raison d'une soixantaine par wagon, comme il est dit plus loin. L'avoine et le fourrage sont placés dans les wagons à selles.

Les gardes d'écurie ont, pour s'asseoir, des strapontins fournis par les compagnies de chemins de fer (Voir, à l'appendice VI, la description de cet accessoire).

Les règles données ci-dessus sont modifiées ou complétées ainsi qu'il suit :

Règle 16. — *Fractionnement et dispositions à prendre pour l'embarquement des chevaux.*

Le fractionnement étant terminé, les conducteurs pied à terre, l'adjudant envoie dans chaque wagon à selles un sous-officier et quatre canonniers pris parmi les conducteurs non montés ; ces hommes ont dû recevoir au quartier une instruction spéciale sur le chargement des selles.

Les chevaux de selle et les porteurs sont dessellés et les selles déposées à terre devant le rang. Le commandant donne l'ordre de les porter aux wagons qu'il désigne.

Les canonniers portent successivement leurs selles à ces wagons et reviennent aussitôt après à leurs chevaux.

Dans ce mouvement, chaque canonnier tient à son tour quatre chevaux.

Le sous-officier chef de chaque wagon à selles fait disposer onze bottillons dans le wagon, perpendiculairement aux grands côtés, six le long de la paroi opposée à la porte, trois d'un côté de la porte et deux de l'autre (1) ; un douzième bottillon est réservé pour compléter le chargement qui s'exécute de la manière suivante : deux hommes montent dans le wagon ; les deux autres restent sur le quai et leur passent les selles, qui

(1) Ce calcul suppose l'emploi de wagons de $4^m,20$ à $4^m,50$ de long. Les wagons de plus grande dimension peuvent contenir un plus grand nombre de piles de selles ; pour en calculer le nombre, on doit tenir compte d'un écartement de 70 centimètres environ d'axe en axe entre les bottillons.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN
DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

sont rangées par piles de cinq ou six au plus, en commençant par le côté opposé à la porte.

Les piles se montent toutes ensemble par rangs horizontaux, la première selle de chaque pile étant placée d'aplomb sur un bottillon, les sacoches vers le milieu du wagon.

On place sur les rangs supérieurs les selles des officiers.

Les sacs d'avoine sont placés au milieu du wagon entre les deux rangs de selles.

La dernière pile se forme sur le bottillon tenu en réserve et occupe la place qu'on avait laissée libre devant l'ouverture de la porte. Pour y placer les dernières selles, les hommes sortent du wagon, que l'on ferme dès que le chargement est terminé.

RÈGLE 17. — *Embarquement des chevaux.*

Pendant que les hommes portent leurs selles dans les wagons à selles, l'adjudant se conforme aux instructions données pour l'embarquement parallèle à la voie. Il s'assure, en outre, que chaque voiture contient deux strapontins (1), lesquels doivent être relevés de manière à ne pas gêner l'embarquement des chevaux.

Dès que tous les canonniers d'une fraction sont revenus à leurs chevaux, son chef donne le signal de l'embarquement.

A ce signal, le premier canonnier, assisté d'un des conducteurs non montés, pénètre dans le wagon comme il est dit ci-dessus, et fait ranger ses chevaux successivement contre la paroi latérale de droite, la tête opposée à la porte d'entrée.

Le second canonnier, aidé du même conducteur à pied, introduit ses deux chevaux de la même manière et les fait ranger à gauche. Le troisième attelage est rangé à droite et ainsi de suite, en évitant de séparer les chevaux d'un même attelage. Le wagon est complété, au besoin, par un ou plusieurs chevaux de selle qui prennent les places du milieu.

Au fur et à mesure que les chevaux sont en place, les canonniers les attachent par la longe, le plus court possible, les débrident, sortent du wagon en apportant leurs brides et vont reprendre leurs places dans le rang.

On ne fait entrer les deux derniers chevaux que lorsque tous les autres sont attachés et que les hommes sont sortis du wagon.

Aussitôt que le dernier cheval est entré, on place la barre de fermeture, si le wagon en est pourvu, puis on retire le pont et on ferme la porte (2).

Les deux hommes entrés les derniers dans le wagon restent comme gardes d'écurie; ils se placent entre les chevaux du côté de la tête et rabattent les strapontins pour s'asseoir.

Leurs armes, leurs brides, leurs shakos, s'il y a lieu, sont confiés à leurs camarades de pièce.

Les officiers s'assurent que les gardes d'écurie sont en mesure d'ouvrir, de l'intérieur, l'organe de fermeture et la porte du wagon.

On place une botte de foin sous chaque strapontin.

---

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

(2) Dans l'embarquement ou le débarquement, lorsqu'on est obligé de laisser la porte ouverte quelques instants du côté de la croupe, il est prudent, si le wagon est pourvu d'une barre de fermeture, de la placer momentanément pour empêcher les chevaux de reculer.

RÈGLE 19. — *Embarquement des hommes.*

Les brides sont emportées par les conducteurs dans les wagons et placées sous les banquettes.

RÈGLE 23. — *Devoirs des gardes d'écurie.*

Les précautions les plus minutieuses sont prises au moment où l'on relève les gardes d'écurie ponr éviter les accidents qui pouraient se produire, si les chevaux reculaient quand on ouvre les portes (1). A cet effet, les deux gardes d'écurie se tiennent près des chevaux placés en face de la porte, les flattent, leur donnent à manger et les ramènent vers le fond du wagon.

Dès que la porte est ouverte, les nouveaux gardes d'écurie entrent et vont prendre la place de ceux qu'ils relèvent. Ceux-ci sortent rapidement.

Il ne faut qu'entrouvrir la porte juste pour le passage d'un homme.

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.

RÈGLE 27. — *Débarquement des chevaux.*

Les conducteurs descendent des wagons en portant leurs brides ; ils passent celles des deux chevaux du milieu aux gardes d'écurie.

Ces chevaux bridés, on ouvre la porte.

Les deux chevaux, s'ils ont la tête tournée du côté opposé au quai, sortent successivement en reculant et sont immédiatement emmenés par leurs conducteurs sur la ligne de bataille.

Les autres conducteurs entrent alors successivement dans les wagons, brident leurs chevaux et les font sortir par un demi-tour à droite ou à gauche.

RÈGLE 28. — *Départ des chevaux.*

La troupe étant reformée dans le même ordre que pour l'embarquement, c'est-à-dire sur un seul rang, on procède au débarquement des selles.

Les sous-officiers et les canonniers qui ont été employés au chargement des selles se portent aux wagons où elles se trouvent.

Au signal de l'adjudant, les canonniers vont chercher leurs selles.

Pendant ce mouvement, un homme tient quatre chevaux.

PONTONNIERS ET ÉQUIPAGES DE PONTS.

(*Pl. XXXIII et XXXIV.*)

31. — DISPOSITIONS GÉNÉRALES.

Les dispositions du règlement relatif à l'artillerie sont, en général, applicables au transport des équipages de pont, de corps d'armée et d'armée.

Toutefois, la nature et les dimensions exceptionnelles de ce matériel exigent un mode de chargement particulier qui entraîne les modifications suivantes :

---

(1) Ces précautions sont nécessaires, surtout lorsque les wagons ne sont pas pourvus de barres de fermeture.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN
DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

32. — Accessoires nécessaires pour l'embarquement et le débarquement.

Pour l'embarquement et le débarquement des voitures sur un quai, il faut :

1° Des ponts volants destinés à joindre les trucs au quai;

2° Des bottillons de paille de 0m,80 de long sur 1m,25 de tour, à raison de deux par truc, pour amortir le choc des roues sur le plancher des wagons;

3° Des torons de paille pour prévenir le frottement des diverses parties des voitures les unes contre les autres. On peut aussi utiliser, pour faciliter le chargement, les madriers et les poutrelles de l'équipage;

4° Des jarretières, des bouts de madriers, des grandes cales de roue.

Les ponts volants sont fournis par les compagnies de chemins de fer; les bottillons, les torons de paille et autres accessoires, par le détachement.

Pour embarquer ou débarquer sur un point quelconque de la voie, le matériel des équipages fournit tous les moyens nécessaires pour établir rapidement les rampes fixes ou mobiles dont la description est donnée à la *règle* n° 40 du présent appendice.

33. — Arrivée de la troupe a la gare.

A défaut de consignes, l'officier proposé au chargement, en allant reconnaître la gare, fixe, d'après l'inspection des lieux, le temps nécessaire à l'embarquement du matériel, des chevaux et de la troupe. Ce temps, qui varie avec la disposition des quais et le mode de chargement employé, peut être évalué à *trois* heures au maximum pour un train de l'équipage d'armée; à *deux* heures au maximum pour un train de l'équipage de corps d'armée, si l'on dispose d'un quai pour l'embarquement, et à *quatre* heures au maximum pour un train de l'équipage d'armée et *trois* heures au maximum pour un train de l'équipage de corps d'armée, si l'embarquement doit s'effectuer à l'aide de rampes. Il peut être très notablement réduit lorsque les opérations se font dans des conditions favorables.

34. — Ordre et composition du train.

Les véhicules entrant dans la composition du train sont répartis, autant que possible, comme il est dit ci-après :

Un fourgon de service;

Les voitures à voyageurs ou à marchandises aménagées, également réparties, autant que possible, en avant et en arrière de la voiture des officiers;

Les wagons à chevaux;

Les trucs portant les voitures;

Un fourgon de service.

Dans le cas exceptionnel du transport des chevaux dans le sens perpendiculaire à la voie, les wagons réservés pour les selles et le fourrage sont répartis en avant et en arrière des wagons à chevaux.

35. — Embarquement du matériel.

Dispositions générales.

Chaque voiture spéciale des équipages de pont chargée de son matériel exige un truc.

Les autres voitures sont chargées comme il a été dit précédemment.

Dans les chargements de deux trucs qui se suivent, les parties saillantes

exposées à des dégradations par suite de chocs doivent être éloignées les unes des autres de 50 centimètres au minimum.

L'entrecroisement des voitures résultant du placement alternatif d'un haquet à bateau ou à nacelle et d'une autre voiture, dont le chargement plus court et plus bas s'engage sous la levée du bec des bateaux, permet de composer le train sans intercaler des trucs vides entre ceux qui reçoivent les haquets.

Ce mode de chargement permet aussi d'utiliser des trucs de longueurs différentes.

Les timons des haquets et des chariots de parc sont toujours enlevés et placés dans les bateaux ou sur le chargement des voitures auxquelles ils appartiennent.

La volée de l'avant-train des haquets, s'il en est besoin, est retournée sous la voiture, après l'enlèvement du timon.

36. — Équipages de corps d'armée et d'armée.

L'embarquement de ces épuipages exige des trucs d'une longueur intérieure de 5m,30 au minimum.

Cette longueur est indispensable, en raison de l'écartement des deux trains (4 mètres) des haquets et de la longueur du chargement.

Dans l'hypothèse du fractionnement de l'équipage en deux trains, la répartition du chargement sur les trucs serait, pour chaque train, la suivante :

Train n° 1. — 1re division d'équipage, section de réserve et 4 fourgons, total : 24 voitures.

Trucs nos 1. — Chariot de culée.
— 3. — Arrière-train de forge et fourgon.
— 5. — Avant-train de forge et fourgon.
— 7, 9, 11, 13, 15, 17, 19, 21 et 23. — Chariots et fourgons.
— 2. — Haquet à nacelle.
— 4. — Haquet de chevalets.
— 6, 8, 10, 12, 14, 16, 18, 20 et 22. — Haquets à bateau, haquet de réserve.

Train n° 2. — 2e division d'équipage, voitures de la section de parc et 3 fourgons, total : 24 voitures.

Trucs nos 1. — Chariot de culée.
— 3. — Arrière-train de forge et fourgon.
— 5. — Avant-train de forge et fourgon.
— 7, 9, 11, 13, 15, 17, 19, 21, 22 et 23. — Chariots, forges et fourgon.
— 2. — Haquet à nacelle.
— 4. — Haquets de chevalets.
— 6, 8, 10, 12, 14, 16, 18 et 20. — Haquets à bateau.

Dans l'hypothèse du fractionnement en quatre trains de l'équipage d'armée, la répartition du chargement sur les trucs sera, pour chacun des trains, la même que précédemment.

37. — Observations.

Toutes les voitures sont placées l'avant-train en avant.

Tous les chariots et toutes les forges ont les roues de devant et de derrière à égale distance des extrémités des trucs.

Tous les haquets ont les roues de devant appuyées contre les rebords des trucs.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN
DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

Chargement par le grand côté.

Ce chargement peut se faire de deux manières :

1° En plaçant les voitures chargées sur les trucs ;

2° En plaçant les voitures sur les trucs, après déchargement préalable du matériel.

Premier procédé. — Avec des trucs dont la longueur intérieure est au minimum de 5m,30, et dont les grands côtés sont mobiles ou fixes, mais sans dépasser 35 centimètres de hauteur, on opère de la manière suivante :

Relier le quai au truc sur toute la longueur de ce dernier, par des ponts volants ; faire reculer la voiture obliquement de manière que l'arrière-train s'engage vers le premier tiers du truc ; dès que les roues de derrière reposent sur le plancher, porter le timon perpendiculairement au truc, y engager l'avant-train et le redresser. Achever de mettre la voiture en place par un ou deux mouvements en avant ou en arrière, ou par un petit mouvement latéral à bras.

Deuxième procédé. — Avec des trucs qui n'ont que la longueur nécessaire au placement des voitures ou dont les rebords sont fixes et très élevés, on procède ainsi :

Relier le quai au truc par trois ponts volants.

1° *Chariot de parc.* — Amener le chariot déchargé parallèlement au truc, les roues touchant les ponts volants, le porter sur ces ponts et l'y faire glisser sur le truc à l'emplacement qu'il doit occuper, le recharger ensuite de ses madriers et de ses agrès.

2° *Haquet avec bateau.* — Placer le haquet déchargé sur le truc, comme il vient d'être indiqué pour le chariot ; le charger de ses sept poutrelles ; fixer deux fausses poutrelles superposées contre les ranchets de devant et deux autres contre les ranchets de derrière ; placer cinq poutrelles formant rampe du quai au brancard, les extrêmes près des ranchets ; apporter le bateau et le faire glisser jusque contre les fausses poutrelles.

Cinq hommes se portent alors aux extrémités des poutrelles, les mettent à bras, puis à l'épaule ; les autres soulèvent alternativement l'avant et l'arrière du bateau et le portent sur les fausses poutrelles, à la place qu'il doit occuper.

Débrêler les fausses poutrelles et les dégager, puis brêler le bateau.

3° *Haquet avec nacelle.* — Opérer comme il a été indiqué pour le chargement exceptionnel de cette voiture par le petit côté.

Pour placer le haquet, il est plus commode d'ôter l'avant-train et les roues et de les remettre ensuite.

Chargement par le petit côté.

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 reliée à la précédente par une plaque tournante, on peut charger tous les trucs par les petits côtés.

Ce mode de chargement ne présente aucune difficulté.

Les trucs sont amenés successivement par les hommes d'équipe et reliés au quai par deux ponts volants ; les haquets, chariots et forges sont dirigés à bras par les pontonniers, le timon en avant, et chargés l'un après l'autre en suivant l'ordre qui vient d'être indiqué.

Aussitôt qu'un truc est chargé, il est ramené par les hommes d'équipe sur la voie où se forme le train.

Fractionnement en trois trains.

Il pourrait se faire qu'on fût obligé de fractionner l'équipage de corps d'armée en trois trains.

Dans ce cas, la répartition serait la suivante pour chaque train :

Trucs nos 1, 3, 5, 7, 9, 11, 13, 15 et 16, un chariot, une forge, une voiture auxiliaire ou un fourgon ;

Trucs nos 2, 4, 6, 8, 10, 12, un haquet à bateau ou à nacelle ;

Truc n° 14, un haquet de chevalets ou de la réserve.

Dans l'hypothèse du fractionnement en six trains de l'équipage d'armée, la répartition du chargement sur les trucs sera, pour chacun des trains, la même que ci-dessus.

Cas particulier.

Si pour une raison quelconque on était obligé de placer le haquet à nacelle entre deux autres haquets, il ne pourrait pas être embarqué sur le truc avec son chargement.

On est obligé dans ce cas de procéder ainsi :

Après avoir entièrement déchargé le haquet, placer la nacelle renversée, les plats-bords sur le plancher et les anneaux de brêlage à égale distance des extrémités du truc ; charger ensuite les poutrelles de chaque côté de la nacelle, sur deux de hauteur, puis le haquet, ses roues reposant sur les poutrelles, les roues de derrière contre les rebords du truc ; enfin les corps-morts et les agrès sur les brancards et amarres.

Il est essentiel de clameauder les poutrelles entre elles et de les amarrer aux anneaux des trucs, ainsi que la nacelle et les roues du haquet.

38. — Brêlage.

Dès qu'un truc a reçu son chargement, placer sous les roues des cales qui sont clouées sur le plancher.

Prolonger les voitures, à cet effet : dégager le bout libre de la prolonge des anneaux du truc ; passer ce bout sous le faux tampon et dans l'anneau intérieur le plus voisin ; ramener successivement ce cordage au-dessus des gros bouts des moyeux qui correspondent à l'anneau dans lequel la prolonge est passée ; envelopper les moyeux d'un tour de cordage de dessus en dessous : le passer ensuite, en le faisant tendre, d'abord dans l'anneau intérieur de l'autre bout du truc, puis sous le faux tampon, et enfin l'engager dans les anneaux du grand côté et l'amarrer par des demi-clefs.

Le brêlage est fait des deux côtés, de la même manière, les prolonges sont billottées dans l'intervalle et à égale distance des deux roues.

Avant le brêlage, prévenir les frottements des dvierses parties des voitures les unes contre les autres, au moyen de torons de paille interposés entre ces diverses parties.

39. — Débarquement du matériel.

Les voitures des équipages sont débarquées par les moyens inverses de ceux qui ont été employés à les embarquer, avec les précautions indiquées pour l'artillerie.

Dès qu'une voiture est débarquée, l'attelage de derrière l'emmène au lieu désigné par le commandant du détachement, pour reformer la colonne.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN ® DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

40. — EMPLOI DU MATERIEL DES ÉQUIPAGES DE PONT POUR L'ÉTABLISSEMENT DES RAMPES FIXES OU MOBILES POUVANT SERVIR A EMBARQUER OU A DÉBARQUER LE MATÉRIEL ET LES CHEVAUX SUR UN POINT QUELCONQUE DE LA VOIE (*Pl. XXXIII*).

Dans le cas où il serait nécessaire d'embarquer ou de débarquer des voitures et des chevaux en dehors des quais, sur un point quelconque de la voie, le matériel des équipages permet d'établir rapidement des rampes solides dont on peut tirer un excellent parti.

Ces rampes peuvent être fixes ou mobiles.

Rampes fixes.

Monter un chapeau de chevalets avec des pieds de 2 mètres et le fixer à une hauteur telle que l'extrémité supérieure de la rampe affleure le dessus du plancher des wagons, ou le rebord des trucs ; engager les semelles et dresser le chevalet ;

Placer un corps-mort en arrière et parallèlement au chevalet ;

Poser cinq poutrelles à griffes au-dessus des crochets de pontage, les griffes embrassant le chapeau du chevalet et le corps-mort ; enterrer ce dernier, si la nature du sol le permet, et le fixer par des piquets en avant et en arrière ; couvrir et faire un guindage de chaque côté de la rampe.

A défaut de poutrelles à griffes, on se servirait de poutrelles de culée ou ordinaires, solidement brêlées et clameaudées sur le chapeau du chevalet et sur le corps-mort.

Cette rampe convient particulièrement à l'embarquement des chevaux.

Elle est établie perpendiculairement à la voie, à une distance qui permet aux wagons de circuler librement et de venir successivement se placer à l'extrémité du tablier pour recevoir leur chargement. La mobilité du chapeau de chevalet permet d'élever ou d'abaisser la rampe suivant la hauteur des wagons.

Rampes mobiles.

Poser à terre deux poutrelles de culées parallèles et distantes entre elles de cinq mètres environ ; placer dessus et perpendiculairement cinq poutrelles à griffes ou de culée, les deux extrêmes écartées d'une quantité égale à la largeur intérieure des trucs, les trois autres également espacées ; les griffes d'une extrémité embrassant l'une des poutrelles inférieures, l'autre extrémité dépassant d'un mètre environ la seconde poutrelle. Brêler les poutrelles supérieures avec celles qui sont en croix, couvrir et faire un guindage de chaque côté.

La rampe mobile est particulièrement propre au chargement des voitures par le petit côté des trucs.

Vingt à trente hommes, selon qu'il s'agit du matériel de l'équipage de corps d'armée on de celui de l'équipage de réserve, suffisent pour manœuvrer cette rampe, dont une extrémité est posée sur la voie, et l'autre appuyée sur le petit côté des trucs, les griffes des poutrelles en embrassant le rebord.

Si, à défaut de poutrelles à griffes, la rampe était construite avec des poutrelles de culée, on la fixerait au truc, pendant le chargement, par un brêlage ou au moyen de clameaux.

Pour l'une ou l'autre rampe, il faut proportionner le nombre des poutrelles au poids des voitures à embarquer ou à débarquer.

Dans l'équipage de corps d'armée, les poutrelles à griffes peuvent seules être utilisées pour la construction des rampes.

TRAIN DES ÉQUIPAGES MILITAIRES.

41. — DISPOSITIONS GÉNÉRALES.

Les dispositions relatives au transport des troupes d'artillerie par les chemins de fer sont applicables aux troupes du train des équipages militaires, en ce qui concerne les hommes et les chevaux. Toutefois, les prescriptions des règles nos 5 et 6 doivent être modifiées comme il suit :

Règle n° 5. — Ajouter aux accessoires d'embarquement dont les corps doivent être pourvus :

7° *Pitons à œil* pour l'attache des carabines dans les wagons (à raison de un par 4 carabines environ) et *vrilles* (dix par unité) pour faciliter la pose des pitons. Ces pitons et vrilles sont portés par les sous-officiers.

Règle n° 6. — 1° Tous les hommes montés placent dans la poche gauche du bissac l'étui-musette renfermant la gamelle et la cuiller ; 2° supprimer ce qui est relatif au paquetage des chevaux de selle et des sous-verges.

Les chevaux sont embarqués en premier lieu par les conducteurs du train. Tous les hommes du détachement (conducteurs, à l'exception des gardes d'écurie, ordonnances, infirmiers, ouvriers d'administration, télégraphistes, etc.), concourent à l'embarquement et au débarquement des voitures. Ces opérations s'exécutent sous la direction des officiers du train, aidés de tous les sous-officiers du détachement (1).

Les conducteurs emportent toujours leurs armes dans les wagons.

Lorsque les circonstances le permettent, des corvées sont fournies pour aider à l'embarquement, soit par les autres fractions du corps qui ne sont pas appelées à faire mouvement, soit par d'autres corps de la garnison qui se trouveraient en mesure de prêter ce concours.

Le débarquement s'effectue dans les mêmes conditions, s'il est possible. Les chevaux ne sont débarqués qu'après les voitures.

Lorsque le temps accordé pour le débarquement n'est pas indiqué par les consignes locales, on emploiera au maximum :

Une heure et demie pour les trains d'ambulance, hôpitaux, boulangerie et états-majors ;

Deux heures et demie pour les convois.

42. — EMBARQUEMENT DES HOMMES.

Les cavaliers du train s'embarquent dans les wagons comme il est prescrit pour les canonniers (règle 19) avec cette différence que les carabines sont placées comme il suit :

(1) Si dans un train transportant une fraction de convoi administratif, boulangerie, etc., formée de troupes du train des équipages et de troupes d'administration, il ne se trouve pas d'officier du train des équipages, les troupes embarquées sont considérées comme constituant deux détachements distincts : l'un de troupes de campagne (train des équipages), l'autre de troupes des services particuliers (ouvriers d'administration) ; chacun de ces détachements est sous les ordres de son chef direct, mais les ordres de mouvement, bons de chemins de fer, etc., seront remis au chef de la troupe de campagne, quel que soit son grade, et ce dernier doit en donner communication au chef de la troupe du service particulier.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN ® DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

A la sonnerie : *En avant* (1), les hommes montent dans les compartiments en tenant leur carabine à la main.

Pour les fractions qui s'embarquent dans les voitures à voyageurs, le chef de compartiment et un soldat montent d'abord dans le compartiment, tenant à la main leur carabine, et se portent du côté opposé à la porte d'entrée. Le chef de compartiment place sa carabine verticalement à l'extrémité du petit côté du compartiment qui est à sa droite, la bretelle en avant, la crosse posant sur la banquette; il visse un piton dans la paroi du wagon, la tige touchant la monture de son arme et à 5 centimètres environ au-dessous de l'embouchoir. Les autres hommes passent successivement leurs carabines qui sont placées côte à côte contre la paroi du petit côté du compartiment, dans la position qui vient d'être indiquée.

Les armes étant ainsi placées, le chef de compartiment visse un deuxième piton contre la dernière carabine et passe une courroie de manteau dans les pitons, de manière à embrasser toutes les armes en les serrant fortement les unes contre les autres (*Pl. IV*).

Nota. — Les filets ou les crochets, quand les wagons en sont munis, sont utilisés pour le placement des armes, au lieu du mode qui vient d'être indiqué.

Cette opération terminée, les hommes, sur l'ordre du chef de compartiment, montent dans le wagon.

Pour les fractions qui s'embarquent dans les wagons aménagés, les chefs de file qui devront toujours être des hommes gradés ou exercés, montent dans le wagon et se portent, savoir : les chefs des 1re et 2e files, dans la travée de droite la plus rapprochée de l'entrée; les chefs des 3e et 4e files, dans l'autre travée de droite; les chefs des 5e et 6e files, dans la travée de gauche la plus éloignée de l'entrée; les chefs des 7e et 8e files, dans la travée de gauche la plus rapprochée. Ils constituent ainsi quatre groupes qui opèrent simultanément ainsi qu'il suit :

Le chef de chaque groupe place sa carabine contre la paroi du petit côté du wagon, la bretelle en avant, le talon de la crosse à 10 centimètres environ de la paroi; il visse dans celle-ci un piton, la tige touchant la monture de son arme, et à 5 centimètres environ au-dessous de l'embouchoir. Les autres hommes passent successivement leur carabine à leurs chefs de file qui les placent côte à côte dans la position qui vient d'être indiquée pour le premier; un deuxième piton est ensuite vissé contre la dernière carabine de chaque faisceau; une courroie de manteau passée dans les pitons embrasse les huit carabines en les serrant fortement les unes contre les autres. Les pitons sont placés de manière que les faisceaux se trouvent au milieu de l'intervalle libre entre les bancs.

Ces opérations terminées, tous les hommes, sur l'ordre du chef de wagon, montent et prennent place sur les bancs, dans la travée où sont leurs chefs de file (*Pl. I, II, III et V*).

43. — Transport du matériel.

Pour le matériel, les prescriptions générales sont les mêmes que pour l'artillerie; mais, par suite de la construction différente des voitures, il y a lieu *de les diviser pour le transport en trois catégories.*

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

1re catégorie. — *Voitures à quatre roues à tournant limité, ou à tournant complet, mais de grande dimension.*

Voiture à tournant limité :

Chariot de parc;
Forge de campagne.

Voitures à tournant complet, mais volumineuses :

Chariot-fourragère;
Four roulant;
Chariot fournil.

États-majors.	Voiture de chef d'état-major;
	Voiture-bureau;
	Transport des cartes;
	Voiture d'imprimerie typographique.
Télégraphie. .	Voiture-poste;
	Chariot télégraphique;
	Chariot à perches.
Ambulances .	Voiture d'ambulance-omnibus;
	Voiture d'administration;
	Voiture de chirurgie;
	Voiture transport du personnel;
	Voiture de pharmacie vétérinaire.
Trésor et postes.	Fourgon de correspondance;
	Voiture de transport du personnel et des fonds;
	Voiture de transport des fonds.

2e catégorie. — *Voitures à quatre roues, de dimension moyenne et à tournant complet ou voitures à deux roues.*

Voitures à quatre roues :

Fourgon-forge;
Fourgon à vivres ou à bagages;
Fourgon d'ambulance;
Télégraphie : voiture légère télégraphique ordinaire ou de division de cavalerie;
Voiture de cantinière.

Voitures à deux roues :

Voiture légère d'ambulance.

3e catégorie. — *Voitures légères à deux roues :*

Voiture régimentaire d'outils de pionniers;
Voiture de munitions et d'outils d'infanterie;
Voiture médicale.

Télégraphie. .	Voiture légère de brigade de cavalerie;
	Voiture dérouleuse;
	Voiture colombier.

Trésor et postes. — Levée de boîtes.

Lorsque des voitures à deux roues, notamment des voitures de réquisition, sont embarquées avec un chargement, celui-ci doit être solidement brêlé à l'avance par les soins du corps, de manière à ne pas se déplacer pendant le transport. Lorsque cette précaution n'a pu être prise, le chargement doit être enlevé et disposé sur le truc, sous la voiture ou autour d'elle.

On doit également avoir soin d'enlever à l'avance les drapeaux des voitures d'ambulance.

Contenance des wagons.

Chaque voiture de la première catégorie exige un truc.

Pour placer ensemble deux voitures de la deuxième catégorie, il faut un truc à fond plat de 6 mètres au moins de longueur sur $2^m,83$ de largeur.

Pour placer une voiture de la deuxième catégorie avec une voiture de la troisième il faut un truc de $5^m,46$ au moins de longueur sur $2^m,50$ de largeur.

Au-dessous de $5^m,46$ de longueur, les trucs ne peuvent plus recevoir qu'une seule voiture des deux premières catégories ou deux voitures de la troisième.

Embarquement des voitures.

La construction des voitures à quatre roues ne permet pas de les séparer de leur avant-train; il n'y aurait aucun avantage à opérer cette séparation au point de vue de l'emplacement occupé par chacune d'elles, et l'embarquement ainsi que le débarquement seraient plus difficiles.

Truc pour une voiture. — Le chargement s'opère sans difficulté, et des indications particulières sont inutiles.

Truc pour deux voitures à quatre roues. — Deux modes de chargement sont à distinguer : le chargement à bras et le chargement à la grue :

1° *Chargement à bras.* — Opérer comme il est dit à l'appendice IV ci-après;

2° *Chargement à la grue.* — Les voitures sont enlevées de terre, et on les place sur les wagons en les laissant descendre dans la position qui est indiquée à l'appendice IV.

Truc pour une voiture à quatre roues et une voiture à deux roues. — Si des voitures à deux ou quatre roues doivent être embarquées dans un même train, on charge, autant que possible, sur un même truc, une voiture à quatre roues et une voiture à deux roues.

La diversité des modèles et les dimensions variables du matériel des chemins de fer ne permettant pas de donner à l'avance des indications précises à cet égard, la répartition sur chaque truc est faite sur place et au moment de l'embarquement.

Dans ce cas (*pl. XXIV*), l'avant de chaque voiture est placé au centre du truc, les roues touchant les longs côtés, et la limonière intérieure de la voiture à deux roues entre le corps de la voiture et la roue de l'avant-train de celle à quatre roues.

Truc pour deux voitures à deux roues. — Deux voitures à deux roues sont placées sur chaque truc, les limonières au centre, reposant sur le plancher et croisées.

44. — Chargement sur trucs des fours roulants des boulangeries de campagne au moyen de grues.

Les fours roulants des boulangeries de campagne peuvent être embarqués à bras ou au moyen de grues.

Dans ce dernier cas, pour éviter les dégradations qui peuvent se produire aux tôles des fours, il convient d'observer les précautions suivantes :

Les chaînes ou les cordages ne doivent *jamais* être en contact avec les

coffres des fours roulants; le moyen qui consiste à soulever le four à l'aide de cordages passant sous le coffre doit être *absolument rejeté*.

Le chargement doit être effectué au moyen d'un croisillon en fer, qu possèdent à l'heure actuelle presque toutes les gares.

Le croisillon suspendu à la chaîne de la grue remplace le crochet ordinaire. Il doit être amené au-dessus du four, de façon que les crochets, qui terminent les bras du croisillon, soient placés en regard des roues.

On relie ensuite chacun de ces crochets à la roue correspondante à l'aide d'un cordage qui, passant en dessous du moyeu du côté intérieur, vient ressortir extérieurement contre les jantes, en passant entre les rais.

Le four est ensuite enlevé par la grue et placé sur le wagon.

Les quatre points d'attache étant placés à l'extérieur du coffre et la distance entre deux crochets consécutifs du croisillon étant plus grande que la largeur de ce coffre, les cordages sont sensiblement verticaux et ne peuvent y toucher peudant le soulèvement; par suite, aucune avarie n'est à craindre.

Si la gare ne possède pas le croisillon en fer en question, les fours doivent être *suspendus par les roues* pour le chargement à la grue.

45. — Harnachement. — Manière de relever les traits des chevaux avant l'embarquement.

Les harnais sont laissés aux chevaux d'attelage; on relève le collier, les traits, plates-longes et avaloires au moyen des courroies trousse-harnais, de manière que le tout soit fixé le plus solidement possible en arrière des mamelles.

EMBARQUEMENT DES BATTERIES DE 95mm.

46. — Dispositions spéciales.

Soutenir et manier la flèche du caisson. — On place un levier en galère et on le brêle légèrement à la lunette.

Embarrer sous les roues. — Cette précaution prise, on peut faire franchir à un corps de voiture une traverse saillante, un rebord fixe, une rampe un peu raide.

Manier un avant-train dans un espace un peu étroit. — On enlève le timon et on le remplace par un levier, la pince dans la fourchette du tétard.

47. — Contenance des wagons pour le transport du matériel.

(Règle 12.)

Pour charger deux voitures complètes de 95 millimètres, à l'exception du chariot de batterie, avec lequel on ne peut placer qu'une demi-voiture, il faut un truc à fond plat sans traverses saillantes et d'une longueur au moins égale à six mètres.

Pour charger trois corps de voitures, il faut un truc à fond plat d'une longueur comprise entre 5 et 6 mètres, ou un truc à traverses saillantes, d'une longueur au moins égale à $5^m,40$. Au-dessous de 5 mètres ou de $5^m,40$, les trucs ne peuvent recevoir qu'une seule voiture.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN ®
DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

48. — Embarquement du matériel. — Théorie de l'embarquement des voitures.

(Règle 18.)

Les procédés réglementaires sont applicables au chargement des voitures de campagne de 95 millimètres, sous la réserve des modifications de détail suivantes, relatives au cas où une pièce fait partie du chargement.

Chargement par le petit côté.

Truc pour deux voitures (*1 pièce et 1 caisson*). — Engager la pièce, la flèche en arrière, la placer de manière que la bouche ne dépasse pas les faux tampons, poser la flèche sur le plancher, caler les roues. Introduire l'avant-train, le timon en arrière; engager le plus possible les roues dans celles de l'affût. Enlever le timon, placer un bout de madrier sur la flèche de l'affût, poser la volée de l'avant-train sur ce bout de madrier, la servante restant accrochée à sa position ordinaire. Introduire un deuxième avant-train, le timon en avant et reposant sur le premier avant-train; brêler le timon à la volée de la pièce; enfin, introduire l'arrière-train du caisson, la flèche en avant et reposant sur le plancher.

Truc pour une voiture et demie. — Engager l'affût, la flèche en arrière; le conduire vers le bout du truc, de manière que la bouche de la pièce ne dépasse pas les faux tampons; caler les roues. 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'affût.

Engager un deuxième arrière-train, la flèche en avant et posée sur le plancher, ou bien un deuxième avant-train, le timon en avant et posé sur le plancher, sous les voitures déjà placées.

Chargement par les grands côtés.

Truc pour deux voitures (*1 pièce et 1 caisson*). — Amener la pièce, la flèche en arrière, la faire tourner à droite et la conduire jusqu'au bout du truc; poser la flèche sur le plancher.

Amener l'arrière-train du caisson, la flèche en arrière; le faire tourner à gauche et le conduire sur les ponts volants qui relient les deux trucs.

Amener un avant-train, le timon en arrière, le faire tourner à droite; engager le plus possible les roues dans celles de l'affût; ôter le timon (le placer le long du grand côté du truc opposé au quai); placer un bout de madrier sur la flèche de l'affût et poser la volée de l'avant-train sur ce bout de madrier, la servante restant accrochée. Pour ménager, s'il y a lieu, l'espace nécessaire pour l'introduction de cet avant-train, lorsque, par exemple, il n'est pas possible de relier les trucs entre eux par des ponts volants, on appuie vers l'un et l'autre côté du truc les flèches des deux arrière-trains.

Introduire le deuxième avant-train, le timon en arrière; le faire tourner à gauche. Faire reculer, vers le milieu du truc, le système formé par l'affût et son avant-train, de manière que la bouche de la pièce ne dépasse pas les faux tampons; ramener en avant le deuxième avant-train et engager le plus possible les roues dans celles du premier avant-train, poser le timon sur cet avant-train et le brêler à la volée de la pièce; enfin, ramener l'arrière-train du caisson sur le truc, et placer les roues en contact avec celles du deuxième avant-train.

Truc pour une voiture et demie. — Amener l'affût, la flèche en arrière;

le faire tourner à droite, le conduire jusqu'au bout du truc; poser la flèche sur le plancher.

Amener un corps de caisson 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; caler les roues.

Introduire alors un avant-train, le timon en arrière; l'amener contre l'affût, le timon reposant sur ce dernier. (Pour ménager, s'il y a lieu, l'espace nécessaire à l'introduction de cet avant-train, on appuie vers l'un et l'autre côté du truc les flèches ou la flèche et le timon des corps de voiture déjà introduits.)

Faire reculer le système formé par l'affût et l'avant-train, de manière que la bouche de la pièce ne dépasse pas les faux tampons; enfin, ramener sur le truc le corps de caisson ou l'avant-train qui a été amené sur les ponts volants, et mettre ses roues en contact avec celles de l'avant-train.

Nota. — Il importe de se conformer strictement aux recommandations de la règle militaire n° 18, en ce qui concerne les précautions à prendre pour satisfaire aux conditions essentielles d'un bon chargement.

49. — Embarquement et débarquement avec des rampes mobiles a longrines en fer et en acier.

(Appendice VI.)

Le poids du caisson chargé de 95 millimètres n'étant pas très éloigné de la charge-limite que peuvent porter les madriers qui forment le tablier de la rampe à longrines en fer, on aura soin, ainsi que le recommande le règlement, de donner à ces longrines un écartement aussi rapproché que possible de la voie des voitures, surtout dans l'embarquement et le débarquement du caisson. Si l'écartement et la saillie des tampons de choc, lorsqu'on embarque par le petit côté, rendent cette règle insuffisamment applicable, on empruntera des longrines d'une seconde rampe et on disposera les supports par couples : deux longrines entre les tampons, deux autres en dehors. On aura soin de donner aux longrines intérieures un écartement sensiblement inférieur à la voie des voitures à manœuvrer.

On prendra les mêmes précautions avec les rampes mobiles à longrines en acier, modèle 1888.

50. — Bottillons.

Les bottillons dont l'emploi est prescrit par la *règle militaire* n° 3 pour amortir le choc des roues sur le plancher ne peuvent être employés avec des batteries de 95 millimètres, à cause du poids de ce matériel. On y supplée par l'emploi des bouts de madriers et des cales qui font partie des accessoires d'embarquement.

EMBARQUEMENT DES BATTERIES DE MONTAGNE.

51. — Composition des trains.

Pour la composition des trains (art. 50 du règlement sur les transports ordinaires), adopter, autant que possible, le dispositif suivant :

Un fourgon de service :

Les voitures à voyageurs ou à marchandises aménagées, également

réparties, autant que possible, en avant et en arrière de la voiture des officiers;

Les wagons à mulets et à chevaux;

Les wagons de matériel (les trois derniers sans munitions). { Trucs pour les chariots de batterie (1); Wagons aux caisses (2); Trucs aux pièces (1); Trucs pour les fourgons à bagages;

Un fourgon de service.

NOTA. — Lorsque le transport des animaux a lieu dans le sens perpendiculaire à la voie, on ajoute au train deux wagons pour les bâts et les selles et un wagon pour les fourrages. Ces wagons sont placés entre les voitures à voyageurs et les wagons à mulets et à chevaux.

52. — PAILLE POUR LA LITIÈRE ET POUR LE CHARGEMENT DES SELLES, DES BATS ET DU MATÉRIEL.

(Règle 3.)

Les batteries de montagne doivent être pourvues à l'avance de la paille nécessaire :

1° Pour garnir de litière chaque wagon à chevaux ou à mulets, à raison de $2^{k},500$ par animal;

2° Pour couvrir d'une couche de paille les parties des wagons où sont engerbés les bâts, à raison de $2^{k},500$ par wagons à mulets, dans le cas où les bâts sont transportés dans les mêmes wagons que les mulets ; à raison de 25 kilogrammes par wagons à bâts, dans le cas contraire ;

3° Pour la confection des bottillons de $1^{m},30$ de longueur, à raison de un bottillon pour quatre selles, dans le cas où ces dernières sont transportées dans les wagons à chevaux (dans le cas contraire, les selles sont placées sur les bâts, ce qui rend les bottillons inutiles) ;

4° Pour la confection de bottillons de $0^{m},80$ de longueur, destinés : 1° à raison de deux par wagon à mulets, à servir de sièges aux gardes d'écurie ; 2° à raison de deux par truc, à amortir le choc des roues sur le plancher.

53. — ACCESSOIRES POUR L'EMBARQUEMENT ET LE DÉBARQUEMENT DU MATÉRIEL.

(Règle 5.)

En dehors des accessoires prévus règle 5, les batteries de montagne doivent être pourvues de commandes en cordes de petit diamètre pour le élage des pièces et des limonières (3).

54. — CONFECTION DES ÉTIQUETTES DESTINÉES AUX SELLES ET AUX BATS.

(Règle 7.)

Chaque homme monté et chaque conducteur de mulet doit être pourvu

(1) Pour les batteries du type de France.

(2) Un wagon suffit pour les batteries du type de France ; il en faut deux pour les batteries du type d'Algérie.

Dans les batteries du type d'Algérie, placer les wagons à caisses entre le wagon des officiers et ceux de la troupe.

(3) Commande de billot du matériel des pontonniers à raison de 12 pour les batteries du type de France et de 18 pour les batteries du type d'Algérie.

d'une étiquette en toile portant son nom et son numéro matricule. Cette étiquette doit servir à faire retrouver par l'homme, dans le wagon où il est déposé, le bât ou la selle qui lui appartient; elle est cousue en fourreau, de façon à être lue facilement, autour de la courroie de paquetage de gauche pour la selle, autour du contre-sanglon de montant de poitrail de droite pour le bât.

55. — CONTENANCE DES WAGONS.

(Règle 12.)

Transport des chevaux et des mulets.

OBSERVATIONS. — Les mulets sont toujours débâtés pour voyager sur les voies ferrées.

Le chargement de chaque wagon est, autant que possible, exclusivement composé soit de chevaux, soit de mulets.

Les bâts sont rangés dans les wagons où se trouvent les mulets auxquels ils appartiennent.

Les gardes d'écurie des wagons à mulets s'assoient sur des bottillons de paille spécialement alloués pour cet usage.

Transport du matériel.

Les trucs de toutes dimensions en usage permettent de transporter six pièces montées sur leurs affûts sans qu'il soit, en général, nécessaire d'enlever les rallonges de flèche. Dans les mêmes conditions, il faut un truc ayant, au moins, $5^{m},50$ de longueur sur $2^{m},20$ de largeur pour transporter neuf pièces (1).

56. — FORMATION DE LA TROUPE. — DISPOSITIONS PRÉPARATOIRES POUR L'EMBARQUEMENT DU MATÉRIEL.

(Règle 15.)

La batterie est, autant que possible, conduite attelée sur le lieu de l'embarquement.

Les mulets attelés ou chargés, sont amenés dans l'ordre indiqué par le commandant et rangés sur le quai à hauteur des wagons qui doivent recevoir le matériel correspondant.

Les mulets sont ensuite dételés ou déchargés et conduits à leur place dans le rang sur le quai d'embarquement des animaux.

57. — EMBARQUEMENT DU MATÉRIEL. — THÉORIE DE L'EMBARQUEMENT DES VOITURES. (*Pl. XXXII.*)

(Règle 18.)

A. — L'embarquement du matériel de montagne proprement dit ne présente aucune difficulté, grâce à la légèreté du matériel et à la facilité avec laquelle on peut le mouvoir à bras.

Pendant les transports, les pièces sont toujours placées sur leurs affûts.

Entre les pièces sont disposés les outils, accessoires et rechanges de la batterie, groupés par section, à moins qu'il ne paraisse plus commode de les embarquer dans un wagon à caisses.

(1) Les batteries de montagne du type de France n'ont à charger sur le truc aux pièces que six pièces montées sur leurs affûts; les affûts de rechange restent sur les chariots de batterie. Les batteries du type d'Algérie ont, au contraire, à charger, y compris les rechanges, sept pièces montées sur leurs affûts et deux affûts sans pièce.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN ® DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

Le chargement doit toujours être effectué de façon qu'aucune partie du matériel ne dépasse les faux tampons des trucs et que le wagon chargé puisse passer sous le gabarit.

Le chargement terminé, caler les roues au moyen de cales clouées sur le plancher du truc; interposer, si besoin est, des bouchons de paille pour éviter les frottements, brêler et prolonger.

B. *Embarquement de six pièces sur un truc de grandes dimensions.* — Amener successivement les six pièces, disposer trois pièces sur l'avant et trois pièces sur l'arrière du truc, la bouche tournée vers le petit côté correspondant et ne dépassant pas les faux tampons.

Engager les bras de chaque limonière sous l'affût correspondant, le bras droit en dedans de la roue droite, le bras gauche en dehors de la roue gauche, l'entretoise reposant sur la rallonge de flèche. Brêler l'entretoise à la rallonge de flèche.

C. *Embarquement de six pièces sur un truc de petites dimensions* (1). — Le truc chargé, les six pièces forment trois files de deux pièces chacune, disposées parallèlement à la voie, les bouches des pièces formant les deux files extérieures, tournées vers l'un des petits côtés du truc, les bouches de celles composant la file intermédiaire tournées en sens inverse.

La limonière de chaque affût est engagée de champ entre l'affût et la roue gauche, le bras droit en dessus, l'entretoise en avant de l'essieu, l'extrémité des bras du côté de la crosse.

Si le chargement se fait par le grand côté, placer les pièces successivement sur le truc dans l'ordre indiqué par leur numéro sur la planche.

Si le chargement se fait par le petit côté, placer la pièce portant le n° 6 après celle portant le n° 4, et terminer par celle portant le n° 5.

Les pièces chargées, placer les limonières comme il vient d'être expliqué et les brêler aux affûts.

D. *Embarquement de neuf pièces (sept pièces et deux affûts sans pièce) sur un truc* (2). — Le truc chargé, les pièces placées perpendiculairement à la voie forment deux rangées parallèles aux grands côtés du truc, les bouts de crosse des affûts de l'une des rangées intercalés entre les roues voisines des affûts correspondants de l'autre rangée, la bouche des pièces tournée vers l'extérieur et dépassant le moins possible les grands côtés du truc. L'intervalle à conserver entre les roues voisines de deux affûts adjacents, ne doit pas être inférieur à 35 centimètres.

Les limonières sont disposées comme il a été expliqué pour l'embarquement de six pièces sur un truc de petites dimensions.

La place des affûts sans pièce est indiquée par la lettre A sur la figure.

Si l'embarquement se fait par le grand côté, amener les pièces la crosse en arrière et les disposer successivement sur le truc dans l'ordre indiqué par leur numéro sur la figure.

Si l'embarquement a lieu par le petit côté, placer d'abord une pièce de long du petit côté opposé et introduire ensuite successivement les autres pièces (ou affûts) la crosse en arrière et les disposer alternativement sur l'une et sur l'autre rangée.

Placer les limonières comme il a été prescrit pour le cas précédent et les brêler aux affûts.

(1) Ce mode de chargement est applicable au truc minimun de 4m,30 de longueur sur 2 mètres de largeur, sans qu'il soit nécessaire d'enlever les rallonges de flèche.

(2) Le truc doit avoir au moins 5m,50 de longueur sur 2m,20 de largeur.

E. *Wagons aux caisses* (1). — Les caisses sont, autant que possible, embarquées dans les wagons couverts.

On les porte à bras dans le wagon et on les dispose par rangées, en suivant l'ordre des pièces, leur grand côté parallèle à la voie.

On peut, en cas de besoin, transporter les caisses sur des trucs. Dans ce cas, choisir, autant que possible, des trucs à hautes ridelles, disposer les caisses comme il vient d'être dit et assujettir solidement le chargement à l'aide des prolonges du truc.

F. *Embarquement d'un chariot de batterie.* — Amener le chariot de batterie près du truc avec les chevaux de derrière seulement; dételer, enlever la bâche, décharger l'affût de rechange avec sa rallonge de flèche et sa limonière, les roues de cet affût restant fixées au chariot de batterie; décharger le premier rang de caisses; placer le tout à terre près du truc; replacer la bâche.

Embarquer le chariot de batterie; poser l'affût, muni de sa rallonge de flèche, entre les bras de la limonière, dans un coin du truc, parallèlement à la voie, la tête d'affût touchant le petit côté du côté de l'arrière-train du chariot de batterie; brêler le tout.

Charger les caisses à l'autre extrémité et les disposer de manière à garnir toute la largeur du truc; les brêler par leurs poignées avec une commande.

Pour le débarquement, décharger les caisses et l'affût, les placer à terre près du truc; débarquer le chariot de batterie et y replacer l'affût et les caisses.

58. — Fractionnement et dispositions a prendre pour l'embarquement des chevaux et des mulets.

(Règle 16.)

Lorsque les animaux sont réunis sur un rang et par pièce, les chevaux groupés à la droite ou à la gauche du rang, suivant la place occupée dans le train par les wagons qui leur sont affectés, le commandant les divise en fractions correspondant à la contenance des wagons, d'après l'état que lui a remis l'officier chargé de la reconnaissance du train.

Il dénomme chaque fraction 1er, 2e, 3e... wagon d'après sa position sur la ligne de bataille et désigne au fur et à mesure un sous-officier ou un brigadier pour diriger l'embarquement de chaque fraction.

Il indique en même temps, s'il y a lieu, l'emplacement du wagon où doivent être déposés les bâts et les selles.

Le fractionnement terminé, il fait former les faisceaux et déposer les sacs en arrière de la croupe des mulets assez loin pour ne pas gêner.

Chaque conducteur débâte son mulet, boucle la courroie du chargement qu'il engage sous les entretoises, relève et replie le poitrail, l'avaloire et les autres parties du harnais sur le bât, par-dessus les arcades, et fixe le tout en bouclant en croix les courroies de surcharge après les avoir passées dans les courroies d'arcades. Il plie la couverture en huit, la place sur le bât, les grands côtés parallèles aux arcades; et la fixe au moyen du surfaix et de la lanière de surfaix. Il laisse les deux musettes accrochées aux crochets de bandelette d'arcade de devant. Les bâts sont ensuite dépo-

(1) Un wagon suffit pour transporter toutes les caisses d'une batterie du type de France; il en faut deux pour transporter celles d'une batterie du type d'Algérie.

La charge d'un wagon de munitions, y compris les emballages, étant limitée à 5,000 kilogrammes, on ne peut placer que 98 caisses par wagon. (Art. 6 du règlement pour le transport par chemins de fer des poudres de guerre du 9 janvier 1888. — Note n° 4.)

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN
DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

sés à terre, en arrière du rang, reposant sur l'arcade de derrière, la matelassure en avant; ils ne sont chargés qu'après l'embarquement des mulets.

La croupière des chevaux de selle est relevée sur le siège de la selle avec le poitrail, les sangles et la couverture.

59. — Embarquement des mulets.

(Règle 17.)

L'embarquement des mulets se fait d'une façon analogue à l'embarquement des chevaux. Dans les deux cas, les prescriptions relatives aux gardes d'écurie sont les mêmes.

Pour engerber les bâts dans les wagons à mulets, commencer par couvrir de paille la partie du wagon destinée à les recevoir, disposer ensuite contre la paroi du wagon opposée à la porte quatre bâts superposés deux à deux, la matelassure en dessus, les arcades perpendiculaires à la voie, rapprochés autant que possible les uns des autres. Disposer de même les quatre derniers bâts en avant de ceux déjà placés, en ayant toujours soin de mettre, autant que possible, les bâts de pièce en dessus.

Si le wagon contient à la fois des chevaux et des mulets, placer les selles sur les bâts.

L'engerbement terminé, placer dans l'espace resté libre les deux bottillons destinés à servir de siège aux gardes d'écurie et les quatre bottes de foin prescrites par wagon.

60. — Transport des animaux dans le sens perpendiculaire a la voie.

(Règle 30.)

Un mulet débâté occupe, en largeur, de 55 à 60 centimètres.

Les bâts sont chargés avec les selles dans les wagons spéciaux.

Embarquement des animaux.

Les mulets étant réunis, l'adjudant envoie dans chaque wagon à selles et à bâts un sous-officier et quatre canonniers pris parmi ceux qui sont haut le pied; ces hommes ont dû recevoir, au quartier, une instruction spéciale sur le chargement des bâts et des selles.

Les mulets restent bridonnés.

Les mulets sont débâtés; les bâts sont déposés à terre devant le rang, les harnais et accessoires du bât disposés comme il est indiqué ci-dessus. L'adjudant donne l'ordre de porter les bâts aux wagons.

Les canonniers portent successivement leur bât au wagon qui leur a été désigné et reviennent aussitôt après à leurs mulets.

Pendant l'exécution de ces mouvements, chaque canonnier tient à son tour quatre mulets.

Chargement des wagons à bâts et à selles.

Le sous-officier chef de chaque wagon à bâts, après avoir fait recouvrir le paille le plancher du wagon, fait disposer les bâts, la matelassure en dessous, par files juxtaposées parallèles aux petits côtés du wagon et formées chacune de deux ou trois couches de bâts superposés (1). Dans

(1) Dans les batteries du type d'Algérie, il est nécessaire d'engerber les bâts sur trois d'épaisseur; il suffit de les engerber sur deux d'épaisseur dans les batteries du ype de France.

chaque file, les bâts sont placés bout à bout, les arcades parallèles à la voie, ceux de la couche inférieure reposant par les pointes d'arcades sur le plancher du wagon, ceux des autres couches respectivement posés sur les bâts correspondants de la couche immédiatement inférieure.

Le chargement se fait par files successives en groupant les bâts par section et ayant soin de placer, autant que possible, les bâts de pièces en dessus.

Les selles sont placées sur les bâts.

Un espace libre est réservé dans le milieu du wagon, en face de l'ouverture de la porte. Dès que le chargement des bâts et des selles est terminé, on y place les sacs d'avoine.

On peut, en général, charger de 60 à 90 bâts par wagon.

EMBARQUEMENT DU MATÉRIEL DE SIÈGE (1).

PREMIÈRE PARTIE.

DISPOSITIONS GÉNÉRALES.

61. — Procédés divers d'embarquement et de débarquement.

L'embarquement ou le débarquement du matériel de siège est effectué au moyen des appareils de levage des gares (grues, ponts roulants) ou sans l'aide de ces appareils. Les divers procédés d'embarquement sont les suivants :

1° Embarquement au moyen de la grue ou du pont roulant;

2° Embarquement à bras par le petit côté, soit à quai, soit à l'aide de rampes;

3° Embarquement à bras par le grand côté, soit à quai, soit à l'aide de rampes;

4° Embarquement à l'aide de la chèvre de place n° 1, modèle 1875.

Les mêmes procédés servent au débarquement au point d'arrivée.

Embarquement au moyen de la grue ou du pont roulant.

Ce procédé est le plus simple, le plus rapide et en même temps le moins dangereux. On emploiera ces engins toutes les fois qu'on en aura à sa disposition.

Embarquement à bras par le petit côté des trucs.

L'embarquement par le petit côté, soit à quai, soit à l'aide de rampes est relativement facile; toutefois il n'est réellement pratique à l'aide de rampes que si l'on dispose de deux voies reliées par un aiguillage, un transbordeur ou des plaques tournantes; il présente cet avantage que

(1) Les prescriptions contenues dans cette instruction s'appliquent au matériel des canons de 155 (long et court), de 120, de 95 et des mortiers de 220.

lorsque les rebords des wagons se rabattent ou n'ont qu'une faible hauteur, on peut relier plusieurs wagons entre eux par des ponts volants et faire passer les voitures de l'un à l'autre. Cette dernière opération sera facilitée par l'emploi de palans, ou simplement d'une prolonge avec poulie de renvoi, surtout si l'on peut y atteler des chevaux.

On opère ainsi le chargement de plusieurs voitures sans mouvement de wagons et sans déplacement de rampe. Cet avantage est surtout sensible : 1° lorsqu'on se sert d'une rampe mobile qui s'appuie sur le rebord du truc, comme les rampes à longrines en fer et en acier de campagne; 2° lorsque les manœuvres nécessaires pour amener les wagons au point d'embarquement sont longues et difficiles, par exemple si l'aiguillage est très loin.

L'embarquement ou le débarquement par le petit côté est possible avec l'arrière-train en avant, mais il est bien plus facile avec le timon en avant; à moins d'impossibilité on opérera toujours ainsi.

Embarquement à bras par le grand coté des trucs.

L'embarquement par le grand côté, à quai ou à l'aide de rampes, est une manœuvre pénible et délicate qu'il faut éviter autant que possible.

Embarquement à la chèvre de place n° 1, modèle 1875.

Ce procédé s'emploie avantageusement, quand on est obligé d'opérer l'embarquement ou le débarquement en dehors de quai, et qu'il n'existe pas d'aiguillage ou de plaque tournante permettant d'opérer par le petit côté. Les pointes de la chèvre sont surélevées d'au moins 10 centimètres.

Durée de l'opération de l'embarquement ou du débarquement du matériel de siège.

Si l'on suppose que les mouvements de voitures et les déplacements de wagons n'occasionnent aucune perte de temps, la durée de l'embarquement d'une voiture au moyen de la grue ou du pont roulant, est de 5 minutes; au moyen de la chèvre de place 10 minutes; à bras par le petit côté 10 à 15 minutes à bras par le grand côté 15 à 20 minutes.

Pour ces deux derniers procédés la durée peut être diminuée d'environ moitié, pour l'embarquement à l'aide de rampes, lorsqu'on fait tirer sur les palans par des chevaux.

D'après les indications qui précèdent, le temps nécessaire pour le chargement d'un train de 46 voitures peut être évalué ainsi qu'il suit, y compris les repos :

Embarquement au moyen de la grue.....	3 heures.
Embarquement au moyen de la chèvre.....	5 —
Embarquement à bras par le petit côté.....	5 à 7 —
Embarquement à bras par le grand côté.....	8 à 10 —

Le débarquement au moyen de la grue, de la chèvre ou du pont roulant exige le même temps que l'embarquement.

Le débarquement à bras s'exécute un peu plus rapidement que l'embarquement; on peut admettre quatre à cinq heures, y compris le repos, pour le débarquement d'un train par le petit côté, et cinq à sept heures pour le débarquement par le grand côté; on suppose que les wagons à décharger se succèdent sans retard et que les voitures sont emmenées aussitôt après leur déchargement.

62. — Observations diverses.

Observations générales.

Quel que soit le mode d'embarquement employé, le chargement doit être fait conformément aux indications suivantes :

Charger dans des wagons couverts, la poudre et les munitions confectionnées, les armements, assortiments, etc.

Charger sur les wagons plats ou trucs les affûts, voitures et les objets d'un volume considérable, et tous les objets susceptibles de voyager sans être abrités, comme les projectiles vides renfermés dans des caisses de transport ou, à la rigueur, les projectiles vides garnis d'enveloppes de paille; avoir soin de recouvrir le chargement au moyen de prélarts.

Mettre une voiture par truc, sauf pour les fourgons à vivres et à bagages, deux de ces dernières voitures pouvant être embarquées sur un truc qui a au moins 6 mètres de long et $2^m,83$ de large.

Charger toutes les voitures, les deux trains réunis, excepté le canon de 155 court qui doit être séparé de son avant-train, lorsque le truc a moins de $6^m,20$ de longueur; il faut alors tourner l'avant-train face en arrière et brêler le timon contre le flasque gauche de l'affût (du côté opposé au guidon).

Constituer les trains de façon que toutes les voitures soient disposées dans le même sens, de préférence le timon en avant. Cette disposition facilite le débarquement par le petit côté; il suffit en effet de choisir convenablement la position de la rampe, et toutes les voitures peuvent être débarquées le timon en avant. Répartir le poids sur la surface du truc, de façon à en charger également les ressorts. Placer les bouts de madriers sous les roues de la voiture, de façon à répartir la pression sur plusieurs planches de fond.

Veiller à ce qu'aucun objet ne dépasse les faux tampons. N'enlever le timon que lorsque la voiture est bien en place sur le truc.

Caler les roues et brêler avec soin toutes les parties mobiles du chargement, de façon à les rendre solidaires et à en assurer la stabilité.

Clouer sur le plancher du wagon les bouts de madrier et les cales, que l'on a placés sous les roues et sous les bouts de crosse. Prolonger les voitures.

Dans les opérations d'embarquement ou de débarquement, on appelle droite et gauche, qu'il s'agisse du truc ou de la voiture, la droite et la gauche d'un observateur placé sur le quai et faisant face au truc. Le côté extérieur du truc est des deux côtés parallèle au quai, celui qui en est le plus éloigné, et le côté intérieur celui qui en est le plus rapproché.

Observations relatives à l'embarquement à bras.

Renforcer les rampes de campagne si on est obligé de s'en servir, par une longrine supplémentaire ou par un petit échafaudage soutenant le milieu des longrines existantes.

Se servir de palans pour faciliter les mouvements des voitures.

Atteler si l'on peut, des chevaux aux palans, surtout si on opère à l'aide de rampes; se servir, s'il y a lieu, des coins-rampes pour faire franchir aux voitures les rebords des trucs.

Remplir les intervalles des traverses saillantes du fond des trucs par un plancher provisoire, établi sous le passage des roues, au moyen de bouts de madriers d'une épaisseur à peu près égale à la saillie des traverses.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN ® DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

63. — Personnel employé.

Nombre d'hommes nécessaire. — Cent hommes environ sont nécessaires pour l'embarquement d'un train de siège.

Ces cent hommes sont répartis entre deux ateliers de chargement qui fonctionnent simultanément.

Composition des ateliers de chargement. — Chacun des ateliers comprend :

1° *Une équipe de chargement* (ou *de déchargement*) qui embarque les voitures (ou les débarque);

2° Des hommes de remplacement (relais);

3° *Une équipe de brêlage*, chargée d'enlever les timons et de fixer entre elles les différentes parties du chargement à l'aide de jarretières ou autres menus cordages;

4° En raison des conditions spéciales que présente l'embarquement du matériel de siège, le chef d'équipe, appartenant à la compagnie de chemin de fer, et chargé de la manœuvre des wagons, se tient à la disposition du commandant du détachement, pour faire effectuer les petits mouvements de wagons, qui pourraient faciliter les opérations du chargement;

5° S'il y a lieu :

L'équipe de brêlage est mise à la disposition du chef de gare pour aider les agents du chemin de fer à caler les roues, clouer les madriers et les cales ou prolonger les voitures;

De plus, une équipe, dite : *équipe de formation des trains*, peut être constituée pour aider les agents du chemin de fer à exécuter les manœuvres de gare destinées à amener les wagons isolés au lieu d'embarquement et conduire les wagons chargés sur la voie où se forme le train.

Mais, dans l'un et l'autre cas, ce sont toujours les agents du chemin de fer, qui sont responsables de la bonne exécution de ces opérations, conformément à l'article 54 du règlement du 18 novembre 1889 sur les transports ordinaires et la règle 18 du présent appendice (dernier paragraphe. — Brêlage.)

Composition des équipes. — Le personnel et le matériel de la première équipe varient avec le mode d'embarquement employé; l'organisation de cette équipe est donnée pour chaque genre de manœuvre.

Les équipes de brêlage et de formation des trains ont, en général, la composition suivante, indépendante du mode de chargement :

1° *Equipe de brêlage. — Personnel.* — 1 brigadier, 6 hommes.

Agrès. — 3 leviers de manœuvre, 1 levier à pied-de-biche, 1 marteau, 1 clef universelle, petites cales de brêlage (8 au moins par voiture) (1), clous-jarretières (2 au moins par voiture), billots (2 au moins par voiture), commandes de billots ou ficelle.

2° *Equipe de formation des trains. — Personnel.* — 1 brigadier et 8 hommes ou bien 1 brigadier, 2 hommes et 1 attelage à 2.

Agrès. — 2 leviers de manœuvre, 2 cales à manche ou bien, 2 leviers de manœuvre, 2 cales à manche, 1 volée de siège, 1 prolonge de 15 mètres.

(1) Ces cales sont fournies par la compagnie de chemins de fer.

DEUXIÈME PARTIE.

CHARGEMENT ET DÉCHARGEMENT DES TRUCS.

64. — Embarquement et débarquement au moyen de la grue et du pont roulant.

Agrès. — 2 leviers de manœuvre, 2 jarretières, 4 bouts de madrier (lorsqu'ils ont 2 mètres ou plus de longueur, 2 suffisent; leur longueur ne doit pas toutefois dépasser 2^{m},25).

Personnel. — 1 sous-officier chef d'équipe et 10 hommes.

Durée de la manœuvre : 5 minutes.

Exécution de la manœuvre. — *Embarquement.* — Attacher une jarretière au bout du timon.

Passer une des chaînes de la grue sous chacune des extrémités du corps d'essieu, entre le coffre et la rondelle d'épaulement; accrocher les chaînes de façon qu'elles soient également tendues.

Ou bien : passer les chaînes d'arrière sous le coffre, en arrière de l'essieu de derrière, et celles d'avant sous la fourchette en avant de l'essieu de devant.

Manœuvrer pour monter, faire tourner la grue, ou avancer le pont roulant de façon que la voiture soit au-dessus du truc; manœuvrer pour descendre, diriger le mouvement au moyen de leviers et de la jarretière du bout du timon.

Débarquement. — Le débarquement s'opère d'après les mêmes principes et par les moyens inverses.

65. — Embarquement et débarquement par le petit côté a quai ou a l'aide des rampes.

Embarquement. — *Agrès.* — 2 ponts volants ou 1 rampe (à quai, on se sert soit de ponts volants de siège, soit de ponts volants de campagne renforcés dans leur milieu par des cales). Si l'embarquement a lieu à l'aide de rampes, on emploie la rampe à longrines de siège (appendice VI) ou bien une des rampes de campagne renforcée, soit par une longrine supplémentaire, soit par un petit échafaudage soutenant le milieu des longrines existantes), 2 coins-rampes, 2 palans avec moufles en fer et cordages (palans en fer de l'équipage de pont, ou mieux palans du commerce, à 6 brins (1), 1 poulie de renvoi, 1 prolonge de 25 mètres, 1 prolonge de 15 mètres, 4 traits à canon, 2 jarretières, 4 leviers de manœuvre, 2 leviers à pied-de-biche, 4 cales à manche, 4 bouts de madrier, 2 piquets en fer de 0^{m},40 à 0^{m},50 de longueur, à tête ronde ou à mentonnet (pour le débarquement) et 1 masse en fer. (Les piquets et la masse en fer peuvent être remplacés par 2 piquets de hauban et 2 masses de batterie; toutefois les piquets en fer conviennent mieux; car on débarque en général sur un terrain dur où il est difficile d'enfoncer des piquets de hauban.)

Quand on se sert d'attelages, on emploie les mêmes agrès, avec une volée de siège en plus.

(1) Palans dont les moufles ont chacune 3 poulies de 80^{mm} de diamètre et dont le cordage a 18^{mm} à 20^{mm} de diamètre et 80 à 100 mètres de longueur.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN
DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

Personnel. — 1 sous-officier chef d'équipe et 24 hommes, ou bien, si l'on se sert d'attelages : 1 sous-officier chef d'équipe et 14 hommes, 2 attelages à deux.

Durée de la manœuvre. — 10 à 15 minutes (moitié quand on fait tirer sur les palans par des chevaux).

Exécution de la manœuvre. — Caler les roues du truc, placer les ponts volants ou la rampe, les coins-rampes et les bouts de madrier, disposer le palan dans l'axe du wagon, la moufle dormante fixée au petit côté extérieur du truc (la moufle s'accroche à un faux tampon ou à un crochet du rebord, ou encore à une des chaînes d'attelage du truc, soit directement, soit par l'intermédiaire d'un trait à canon plié en deux, les deux bouts réunis par un nœud droit), la moufle courante posée à terre à un mètre ou deux en avant du pied de la rampe ou des ponts.

Amener la voiture au pied de la rampe, le timon en avant. Fixer à l'arrière-train une prolonge de retenue et la moufle courante du palan (la moufle s'accroche généralement sous la voiture à l'arrière-train pour ne pas gêner les mouvements du timon; pour marcher droit, ou peut l'attacher à la fourchette. Cette réunion se fait au moyen d'un trait à canon, les points d'attache étant : les tenons de manœuvre, l'essieu ou les brancards suivant l'espèce de voiture, ou enfin la fourchette de l'avant-train).

Tirer sur le garan du palan, diriger convenablement le timon et retenir à la prolonge au moment où les roues descendent sur les coins-rampes.

Arrêter le mouvement lorsque la voiture est à la place qu'elle doit occuper.

Répartition du personnel. — 2 hommes, au palan, le préparent, accrochent les moufles, dirigent les cordages.

2 hommes, aux cales, placent les ponts volants et les coins-rampes, suivent les roues de la voiture avec leurs cales à manche.

4 hommes, au timon, s'appliquent au timon directement, ou mieux par l'intermédiaire de deux jarretières fixées au bout du timon, une de chaque côté.

6 hommes à la prolonge de retenue.

10 hommes au garan du palan, ou bien des chevaux.

DÉBARQUEMENT. — *Agrès.* — Les mêmes que pour l'embarquement, avec cette différence qu'il faut remplacer la prolonge de retenue pas un palan de retenue quand, exceptionnellement, on débarquera l'arrière-train en avant; cette opération exige, pour la direction de la voiture, des mouvements alternatifs en avant et en arrière qu'il serait impossible d'obtenir avec la prolonge de retenue. Il faut, dans cette opération, éviter avant tout une descente trop rapide sur la rampe ou sur les ponts volants. A cet effet, la prolonge de retenue (celle de 25 mètres) (cas de l'avant-train en avant) devra faire un tour ou deux autour d'un essieu, ou d'un faux tampon, ou d'un crochet, de façon que les hommes de la prolonge puissent rester maîtres de la vitesse de la voiture.

Personnel. — Le même que pour l'embarquement.

Durée de la manœuvre. — 10 minutes environ.

Exécution de la manœuvre. — Caler le truc, placer les ponts volants ou la rampe, les coins-rampes et les bouts de madrier, accrocher la moufle dormante du palan à un point fixe sur le sol.

Fixer à la voiture la prolonge de retenue et la moufle courante du palan. (Le palan est relié à la voiture comme pour l'embarquement; la moufle dormante est accrochée à un point fixe situé dans l'axe du truc, un anneau sur le quai ou un piquet en fer aussi peu saillant que possible. Si l'on est

obligé de recourir à des piquets de hauban, dont la grande saillie peut gêner les mouvements, on en place deux symétriquement au pied de la rampe, et on les réunit par un cordage auquel on accroche la moufle.

Pour le débarquement à l'aide de rampes, le point fixe peut être au pied de la rampe; pour le débarquement à quai, il est bon de l'éloigner à quelques mètres du pied des ponts volants).

Faire tirer sur le palan en dirigeant convenablement le timon et en retenant à la prolonge au moment de la descente.

La répartition du personnel est la même que pour l'embarquement.

66. — Embarquement et débarquement par le grand côté, a quai.

On embarque l'arrière-train en avant et l'on débarque l'avant-train en avant.

EMBARQUEMENT. — *Agrès.* — Les mêmes que pour l'embarquement par le petit côté; toutefois 4 ponts volants, au lieu de 2, sont nécessaires.

Personnel. — Le même que pour l'embarquement par le petit côté.

Durée de la manœuvre. — 15 à 20 minutes.

Exécution de la manœuvre. — Caler le truc, placer 4 ponts volants, 1 à droite, 3 à gauche de l'axe du truc, fixer la moufle dormante du palan à des crochets du milieu du bord extérieur du truc; poser la moufle courante sur les ponts volants. Disposer les bouts de madrier sur le fond du truc.

Amener la voiture normalement au truc, l'arrière-train en avant, la roue droite de derrière à $0^{m},35$ environ du bord droit du pont volant de droite. Fixer la prolonge de retenue à la fourchette (il est bon de lier le bout du timon à la prolonge au moyen d'une demi-clef) et la moufle courante du palan à l'arrière-train. Tirer sur le palan jusqu'à ce que les roues de derrière soient au milieu des ponts. Porter le timon à droite le plus possible, placer les coins-rampes et faire descendre sur le truc les roues de l'arrière-train. Décrocher la moufle dormante du palan et l'accrocher au faux tampon extérieur de droite, tirer sur le palan en maintenant le timon à droite jusqu'à ce que les roues de l'avant-train soient sur le haut des ponts volants; placer les coins-rampes, faire descendre sur le truc les roues de l'avant-train et redresser le timon.

Achever de placer la voiture par de petits mouvements en avant et en arrière, et en ripant successivement l'avant-train et l'arrière-train.

(On pourrait aussi employer le procédé indiqué par la règle 37 (chargement par le grand côté, 1er procédé). Dans ce cas, la moufle dormante du palan serait fixée dès le début de la manœuvre au faux tampon extérieur droit (gauche) du truc.

Ce procédé réussit mal en général, car il est difficile d'apprécier et d'obtenir le degré d'obliquité qu'il convient de donner à la voiture).

DÉBARQUEMENT.

Agrès et personnel comme pour l'embarquement.

Durée de la manœuvre. — 10 à 15 minutes.

Exécution de la manœuvre. — Caler le truc, placer les ponts volants et les bouts de madriers, fixer la moufle dormante du palan à un point fixe situé dans l'axe du truc, à 6 mètres environ du pied des ponts volants. Poser la moufle courante sur le bord intérieur du truc.

Attacher la prolonge de retenue à l'arrière de la voiture. Porter le timon le plus possible vers l'extérieur. Reculer la voiture jusqu'à ce que la roue

extérieure de l'arrière-train vienne buter contre le rebord du truc (faire avancer d'abord la voiture, si c'est nécessaire, pour pouvoir exécuter le mouvement en arrière à droite). Redresser le timon et le porter le plus possible du côté du quai. Accrocher la moufle courante du palan à la fourchette, placer les coins-rampes. Tirer sur le palan jusqu'à ce que les roues de l'avant-train soient sur les ponts volants, replacer les coins-rampes, accrocher, si c'est nécessaire, la moufle courante à l'arrière-train, tirer sur le palan jusqu'à ce que les roues de derrière aient franchi le rebord du truc. Retenir à la prolonge pour la descente.

La répartition du personnel pour l'embarquement et le débarquement est la même que pour l'embarquement par le petit côté (règle 65).

67. — Embarquement et débarquement par le grand côté, a l'aide de rampes.

Ils s'exécutent au moyen de la rampe à longrines de siège. (La rampe fixe en charpente de campagne est trop étroite, et les rampes mobiles à longrines en fer et en acier, qui s'appuient sur le rebord du truc, ne peuvent convenir.)

On embarque l'arrière-train en avant, et on débarque l'avant-train en avant.

EMBARQUEMENT.

Agrès et personnel. — Comme pour l'embarquement par le petit côté (règle n° 65).

Durée de la manœuvre. — 15 à 20 minutes (moitié moins quand on fait tirer sur les palans par des chevaux).

Exécution de la manœuvre. — Placer le milieu du truc dans l'axe de la rampe, caler ses roues. Placer les bouts de madrier, disposer les cordages du palan dans l'axe de la rampe, la moufle dormante fixée à un des crochets du milieu ou du rebord extérieur du truc, la moufle courante posée au pied de la rampe.

Amener la voiture l'arrière-train en avant, la roue droite près du rail de guindage de droite. Fixer la prolonge de retenue à la fourchette et la moufle courante à l'arrière-train.

Tirer sur le palan en maintenant le timon bien droit, jusqu'à ce que les roues de derrière arrivent en haut de la rampe. Placer les coins-rampes et faire descendre les roues sur le truc. Enlever les coins-rampes, tirer à la prolonge de retenue jusqu'à ce que les roues de derrière touchent le rebord intérieur du truc. Caler la roue droite et accrocher la moufle dormante du palan au faux-tampon extérieur de droite. Décaler les roues du truc; les pousser doucement vers la droite et tirer légèrement sur le palan jusqu'à ce que les roues de l'avant-train arrivent en haut de la rampe; arrêter le mouvement du truc, caler ses roues, replacer les coins-rampes, tirer sur le palan pour faire descendre sur le truc les roues de l'avant-train et retenir à la prolonge au moment de la descente.

Redresser le timon et amener la voiture à sa place par de petits mouvements en avant et en arrière et en faisant riper successivement l'avant-train et l'arrière-train.

DÉBARQUEMENT.

Agrès et personnel. — Comme pour l'embarquement (règle n° 65).

Durée de la manœuvre. — 10 à 15 minutes.

Exécution de la manœuvre. — Fixer la prolonge de retenue à l'arrière

de la voiture, placer les bouts de madrier. Disposer le palan dans l'axe de la rampe, la moufle dormante accrochée à un point fixe situé au pied de la rampe, ou mieux à quelques mètres au delà, la moufle courante posée en haut de la rampe. Porter le timon le plus possible du côté opposé à la rampe, reculer la voiture comme pour le débarquement à quai, puis porter le timon vers la rampe, déplacer le truc, si c'est nécessaire, de façon que les roues de l'avant-train soient en face de la rampe. Caler le truc, accrocher la moufle courante à la fourchette de l'avant-train et placer les coins-rampes.

Tirer sur le palan jusqu'à ce que les roues de l'avant-train soient sorties du truc.

Décaler le truc et pousser doucement vers la gauche jusqu'à ce que la voiture soit redressée. Caler le truc, replacer les coins-rampes, accrocher la moufle courante à l'arrière-train, tirer sur le palan pour faire franchir les rebords du truc aux roues de derrière; retenir à la prolonge pendant la descente.

68. — Embarquement et débarquement a la chèvre de place n° 1.

Agrès. — 1 chèvre de place n° 1 et ses agrès et accessoires, 2 chaînes de levage, 2 traverses d'écartement, 2 leviers de manœuvre, 2 jarretières.

Personnel. — 1 sous-officier chef d'équipe et 10 hommes.

Durée de la manœuvre. — 10 minutes.

Exécution de la manœuvre. — *Embarquement.* — Dresser la chèvre de façon que les trucs puissent circuler entre ses hanches et son pied.

Amener sous la chèvre la voiture à embarquer, attacher une jarretière au bout du timon, équiper la voiture au moyen des deux chaînes de levage, placer les traverses d'écartement et accrocher à la poulie les anneaux des chaînes.

Manœuvrer pour monter; arrêter la manœuvre lorsque la voiture est suffisamment élevée, pousser doucement sous la voiture le truc dont on a rabattu le petit côté (il est nécessaire de surélever les pieds de la chèvre d'au moins $0^{m},16$ en prévision de l'emploi des trucs dont les petits côtés ne se rabattraient pas; pour cela, on peut, soit employer des semelles de plateaux de pointe (appendice VI), soit clouer les plateaux actuels sur 2 chantiers fixés au sol par des piquets, soit enfin recourir à tel autre moyen indiqué par les circonstances).

Manœuvrer pour descendre et diriger le mouvement de la voiture au moyen de leviers et de la jarretière du bout de timons.

Débarquement. — Le débarquement s'opère d'après les mêmes principes et par les moyens inverses.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN ®
DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

APPENDICE IV.

Règles spéciales relatives à l'embarquement par le grand côté de deux fourgons sur le même truc (Pl. XXV).

OBSERVATIONS GÉNÉRALES.

Les portes étroites pratiquées au milieu du grand côté d'un truc ne facilitent pas l'embarquement. Les portes ne sont utiles que lorsqu'elles ont une grande largeur, et sont placées vers l'une des extrémités du truc. Si elles n'ont pas au moins $2^m,80$, et si elles ont une position centrale, on les fermera et on ne s'en servira pas.

Pour éviter toute ambiguïté dans le langage, on suppose un observateur placé sur le quai face au truc de chargement. La droite et la gauche de chaque truc sont la droite et la gauche de l'observateur.

Le grand côté intérieur d'un truc est celui qui est contre le quai. L'autre est le grand côté extérieur.

Suivant la nature des trucs, le chargement peut s'effectuer, soit en introduisant directement les deux fourgons sur le truc de chargement, soit en se servant du truc voisin comme auxiliaire.

Ces deux procédés sont décrits ci-après.

Quel que soit le procédé, il faut placer les fourgons de façon que les manivelles des vis de frein ne soient pas en contact, c'est-à-dire qu'elles se trouvent vers les grands côtés du truc et non à l'intérieur.

Il faut, en outre, commencer le chargement par le fourgon placé contre le grand côté extérieur, afin de permettre aux hommes qui auront à mouvoir transversalement le deuxième fourgon, de s'installer pour cette manœuvre de force, d'une part, sur la plate-forme du truc, et, d'autre part, sur le quai lui-même.

1re MÉTHODE. — *Chargement direct.*

Cette méthode ne s'applique qu'à des trucs à fond plat ayant au moins 6 mètres de long sur $2^m,83$ de large.

Nombre d'hommes nécessaires. { 1 sous-officier, chef de manœuvre;
12 hommes.

Agrès nécessaires..... { 4 ou 5 ponts volants modèle 1880 (2 suffisent à la rigueur) ou, à défaut de ponts réglementaires, d'autres ponts donnant par leur juxtaposition la largeur de 2 ponts 1880 au minimum et de 4 s'il est possible;
2 leviers de manœuvre.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN
DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

EMBARQUEMENT.

1° Relier le truc au quai, en plaçant les ponts volants dans la porte, si elle remplit les conditions exigées. Sinon, la relever, appuyer quatre ponts volants modèle 1880 sur le grand côté en les disposant de la droite à la gauche, de manière que le bord droit du premier se trouve à peu près au milieu du grand côté extérieur;

2° Introduire le premier fourgon, l'arrière-train en avant et à droite, commencer sur les ponts volants, si la largeur de leur ensemble le permet, le mouvement de reculer à droite. Amortir le choc sur le plancher avec des bottillons. Ranger le premier fourgon contre le bord extérieur. Reculer la voiture provisoirement autant qu'il est possible vers la droite du truc. Enlever le timon, le placer sur le plancher vers le côté extérieur. Tourner l'avant-train, et en diriger l'essieu suivant l'axe de la voiture, la volée du côté extérieur;

3° Introduire le deuxième fourgon, l'arrière-train en avant et à gauche, commencer le reculer à gauche sur les ponts volants, s'il est possible, amortir avec des bottillons la chute des roues sur le plancher. Déplacer l'arrière-train à bras pour le ranger contre le bord intérieur. Enlever le timon, le placer sur le plancher vers le côté intérieur. Faire pivoter l'avant-train, en diriger l'essieu suivant l'axe de la voiture, la volée du côté du quai, la roue gauche entre la roue et le coffre de la première voiture;

4° Faire avancer les deux fourgons à bras, s'il est nécessaire, de manière que les arrière-trains ne dépassent pas les faux tampons;

5° Si les timons de rechange sont en contact, les enlever et les placer sur le plancher;

6° Amarrer les avant-trains l'un à l'autre et les arrière-trains aux anneaux de la plate-forme, et enlever les ponts volants.

DÉBARQUEMENT.

1° Relier le truc au quai, comme il a été dit pour l'embarquement;

2° Déplacer à bras l'arrière-train du fourgon de gauche pour le diriger obliquement vers les ponts volants, le derrière contre le bord extérieur du truc. Replacer l'avant-train dans sa position normale, remettre le timon, et le tirer pour faire sortir le fourgon dans une direction oblique; mettre des bottillons contre le grand côté intérieur. Faire pivoter légèrement l'avant-train du fourgon de droite pour éviter que la roue n'accroche le frein à patin;

3° Tourner l'avant-train du fourgon de droite dans sa position normale, remettre le timon, sortir ce fourgon l'avant-train en avant;

4° Remettre les timons de rechange, s'il y a lieu, et enlever les ponts volants.

2e MÉTHODE. — *Chargement à l'aide d'un truc auxiliaire.*

Cette méthode peut s'appliquer à des trucs ayant le fond garni de traverses saillantes, pourvu qu'ils aient les dimensions minima de $6^m,30$ sur $2^m,83$.

Les tendeurs à vis doivent être serrés à fond, les freins serrés. Si les wagons n'ont pas de frein, ils doivent être calés en avant et en arrière.

Le truc de chargement est à droite, le truc auxiliaire à gauche;

Nombre d'hommes nécessaires..... 1 sous-officier, chef de manœuvre; 16 hommes.

Agrès.....
- 7 ponts volants modèle 1880 (à défaut de ponts réglementaires, d'autres pont. volants donnant par leur juxtaposition la largeur de l'ensemble des premiers);
- 2 cales à manche;
- 2 leviers.

EMBARQUEMENT.

1° Relever la porte, si elle n'est pas dans les conditions voulues. Relier le truc de chargement au quai, au moyen de trois ou quatre ponts volants jointifs. Les disposer de la droite à la gauche, de manière que le bord droit du premier se trouve à peu près au milieu du grand côté intérieur.

Faire arriver le fourgon n° 1 sur le truc de chargement, l'arrière-train en avant et à droite, commencer sur les ponts volants, si la largeur des ponts le permet, le mouvement de reculer à droite. Amortir le choc sur le plancher avec des bottillons. Placer les roues droites contre le côté extérieur. Reculer provisoirement la voiture, autant que possible, vers le côté droit du truc. Enlever le timon, le placer sur le plancher vers le côté extérieur. Tourner l'avant-train suivant l'axe de la voiture, la volée du côté extérieur.

2° Abattre, s'il est possible, les petits côtés voisins des deux trucs. Les relier par trois ponts volants jointifs. Si les petits côtés sont fixes, disposer des bottillons pour en faciliter le franchissement.

Relever la porte si elle n'est pas dans les conditions exigées.

Relier le truc auxiliaire au quai au moyen de quatre ponts volants, disposés de la gauche à la droite, de manière que le bord gauche du premier se trouve à peu près au milieu du grand côté extérieur.

3° Faire entrer le fourgon n° 2, l'arrière-train en avant et à gauche, sur le truc auxiliaire, comme il a déjà été indiqué, en diriger le timon vers le truc de chargement.

4° Conduire le fourgon n° 2, le timon le premier, sur le truc de chargement en lui faisant franchir les ponts qui relient les deux wagons. Avoir soin de mettre l'excédent de longueur des ponts volants du côté du truc de chargement, et d'amortir les chocs avec des bottillons. Placer les roues droites de ce fourgon contre le grand côté intérieur; ôter le timon, le placer sur le plancher, vers le côté intérieur; tourner l'avant-train de manière à placer l'essieu parallèlement à la voie, la volée du côté du quai.

Faire avancer les deux fourgons, en soulevant à bras leur avant-train, jusqu'à ce que les arrière-trains ne dépassent plus les faux tampons.

Si les timons de rechange sont en contact, les enlever et les poser sur le plancher.

Amarrer les avant-trains l'un à l'autre et les arrière-trains aux anneaux de la plate-forme. Enlever les ponts volants.

DÉBARQUEMENT.

Les fourgons sont déchargés par les moyens inverses de ceux qui ont été employés pour les charger :

1° Reculer à bras, le plus vite possible, les deux fourgons, chacun vers l'un des petits bouts;

2° Rabattre les petits côtés, s'il y a lieu. Relier les deux trucs par trois ponts volants, l'excédent de longueur des ponts du côté du truc auxiliaire;

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN ® DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

3° Tourner l'avant-train du fourgon n° 2 dans sa position normale; remettre le timon, amener le fourgon n° 2, l'arrière-train en avant, sur le truc auxiliaire. Retourner l'avant-train du fourgon n° 1, remettre le timon;

4° Relier les deux trucs au quai, faire sortir les fourgons des trucs, le timon en avant; remettre les timons de rechange, enlever les ponts volants.

Observations. — L'emploi de la deuxième méthode n'est pas limité au cas de deux fourgons et de deux trucs. Elle est applicable à un nombre quelconque de fourgons à embarquer sur un groupe de trucs. On charge le premier truc de droite au moyen du second, comme il vient d'être indiqué, puis le second au moyen du troisième et ainsi de suite, chaque truc servant successivement, comme truc auxiliaire d'abord, comme truc de chargement ensuite, ainsi qu'il est prescrit à l'Appendice III, pour le matériel d'artillerie. Arrivée au dernier truc de gauche, on y placera un fourgon avec une voiture qu'on peut introduire directement comme un caisson ou une voiture à deux roues.

On sera toujours libre, d'ailleurs, d'assembler des voitures d'espèces différentes sur le même truc, de la manière la plus commode, à la condition de n'employer que le plus petit nombre de trucs possible.

APPENDICE V.

Dispositions concernant les trains sanitaires improvisés et les infirmeries de gare.

I. — TRAINS SANITAIRES IMPROVISÉS.

CHAPITRE PREMIER.

DEVOIRS DES COMMISSIONS OU COMMANDEMENTS DE GARE.

Art. 1er. — Choix des wagons.

Le service des chemins de fer livre au service de santé, dans les gares déterminées à cet effet, les trains composés conformément à l'article 92 du règlement sur les transports stratégiques.

Les wagons sont choisis de préférence parmi ceux qui possèdent des moyens d'aération (fenêtres, volets, etc.) et qui se trouvent dans le meilleur état possible. Ils sont pourvus des appareils d'éclairage admis pour les transports de troupes.

La désinfection des véhicules, lorsqu'elle est reconnue indispensable par le service de santé, doit être effectuée avant l'installation des aménagements; elle est toujours exécutée à la diligence de ce service, ainsi qu'il va être dit ci-après.

Art. 2. — Formation du train.

Parmi les 35 voitures dont se compose, au maximum, chaque train improvisé, quelques-unes sont utilisées pour le transport du personnel (médecins et infirmiers), des effets et des vivres.

Le tableau suivant indique l'ordre dans lequel doivent être placés, autant que possible, les divers véhicules :

1 fourgon de service;
6 wagons de malades ou blessés;
1 wagon (pour l'équipement, les effets, le linge sale);
6 wagons de malades ou blessés;
1 wagon (pour les médecins et le comptable);
5 wagons de malades ou blessés;
1 wagon (pour les vivres, les médicaments et les couvertures);
6 wagons de malades ou blessés;
1 wagon pour le couchage de réserve et pour les infirmiers;
1 fourgon de service (1).

(1) Les fourgons de service peuvent être utilisés, en cas de besoin, pour le transport des effets d'équipement et du matériel de couchage de réserve.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN ®
DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

3° Tourner l'avant-train du fourgon n° 2 dans sa position normale; remettre le timon, amener le fourgon n° 2, l'arrière-train en avant, sur le truc auxiliaire. Retourner l'avant-train du fourgon n° 1, remettre le timon;

4° Relier les deux trucs au quai, faire sortir les fourgons des trucs, le timon en avant; remettre les timons de rechange, enlever les ponts volants.

Observations. — L'emploi de la deuxième méthode n'est pas limité au cas de deux fourgons et de deux trucs. Elle est applicable à un nombre quelconque de fourgons à embarquer sur un groupe de trucs. On charge le premier truc de droite au moyen du second, comme il vient d'être indiqué, puis le second au moyen du troisième et ainsi de suite, chaque truc servant successivement, comme truc auxiliaire d'abord, comme truc de chargement ensuite, ainsi qu'il est prescrit à l'Appendice III, pour le matériel d'artillerie. Arrivée au dernier truc de gauche, on y placera un fourgon avec une voiture qu'on peut introduire directement comme un caisson ou une voiture à deux roues.

On sera toujours libre, d'ailleurs, d'assembler des voitures d'espèces différentes sur le même truc, de la manière la plus commode, à la condition de n'employer que le plus petit nombre de trucs possible.

APPENDICE V.

Dispositions concernant les trains sanitaires improvisés et les infirmeries de gare.

I. — TRAINS SANITAIRES IMPROVISÉS.

CHAPITRE PREMIER.

DEVOIRS DES COMMISSIONS OU COMMANDEMENTS DE GARE.

Art. 1er. — Choix des wagons.

Le service des chemins de fer livre au service de santé, dans les gares déterminées à cet effet, les trains composés conformément à l'article 92 du règlement sur les transports stratégiques.

Les wagons sont choisis de préférence parmi ceux qui possèdent des moyens d'aération (fenêtres, volets, etc.) et qui se trouvent dans le meilleur état possible. Ils sont pourvus des appareils d'éclairage admis pour les transports de troupes.

La désinfection des véhicules, lorsqu'elle est reconnue indispensable par le service de santé, doit être effectuée avant l'installation des aménagements; elle est toujours exécutée à la diligence de ce service, ainsi qu'il va être dit ci-après.

Art. 2. — Formation du train.

Parmi les 35 voitures dont se compose, au maximum, chaque train improvisé, quelques-unes sont utilisées pour le transport du personnel (médecins et infirmiers), des effets et des vivres.

Le tableau suivant indique l'ordre dans lequel doivent être placés, autant que possible, les divers véhicules :

1 fourgon de service;
6 wagons de malades ou blessés;
1 wagon (pour l'équipement, les effets, le linge sale);
6 wagons de malades ou blessés;
1 wagon (pour les médecins et le comptable);
5 wagons de malades ou blessés;
1 wagon (pour les vivres, les médicaments et les couvertures);
6 wagons de malades ou blessés;
1 wagon pour le couchage de réserve et pour les infirmiers;
1 fourgon de service (1).

(1) Les fourgons de service peuvent être utilisés, en cas de besoin, pour le transport des effets d'équipement et du matériel de couchage de réserve.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN ®
DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

Les trains sanitaires improvisés sont assimilés aux trains de voyageurs en ce qui concerne le nombre et la position des freins (1).

L'attelage des wagons et la mise en marche ainsi que le ralentissement de la machine doivent être l'objet d'une attention spéciale, afin d'éviter les secousses au moment du départ et de l'arrêt des trains.

La formation des trains, ainsi que la désinfection des wagons dont il est parlé à l'article précédent, peuvent s'effectuer dans une gare voisine de la station tête d'étapes de guerre, s'il doit en résulter des facilités pour le service.

ART. 3. — Observation générale.

Les règles tracées ci-dessus (articles 1 et 2) doivent être observées chaque fois que les circonstances le permettent.

En cas d'urgence et sur l'ordre du directeur général des chemins de fer et des étapes, des trains ou fractions de train qui auront servi au transport des troupes pourront être utilisés, tels qu'ils sont formés, pour les évacuations de malades et de blessés. Les wagons recevront seulement les aménagements nécessaires. Les trains ainsi organisés serviront de préférence aux évacuations à courte distance.

CHAPITRE II.

DEVOIRS DU SERVICE DE SANTÉ.

ART. 4. — Prescription générale.

Le service de santé prend livraison des trains dans les formes prévues par les règles 1, 7 et 8 de l'Appendice I. C'est à lui qu'incombe le soin de faire nettoyer et désinfecter, s'il y a lieu, les wagons, de les aménager, d'embarquer les malades et blessés et d'assurer le service médical pendant la route.

ART. 5. — Désinfection.

Les wagons sont d'abord balayés et lavés à grande eau à l'intérieur et à l'extérieur. On procède ensuite, si les circonstances le permettent, à une désinfection sommaire, en employant l'un des procédés ci-après :

Si l'on dispose d'une locomotive avec tuyau d'ajutage, des jets de vapeur surchauffée ou d'eau bouillante sont dirigés sur les parois des wagons et notamment dans tous les coins. Ce procédé simple, expéditif et efficace sera, autant que possible, employé de préférence à tout autre.

On peut utiliser, dans le même but, soit le chlorure de zinc liquide du commerce (5 p. 100), soit l'acide phénique (5 p. 100), soit le sublimé (1 p. 1000), soit le lait de chaux (20 p. 100), soit le crésyl (5 p. 100). Toutes les parties des wagons sont lavées avec ces solutions, au moyen de brosses à manche ou de balais ordinaires (2).

Tout train d'évacuation doit d'ailleurs être désinfecté à destination avant de servir à de nouveaux transports comme il est dit dans le dernier alinéa de l'article 89 du règlement sur les transports stratégiques.

(1) Les wagons à marchandises munis de freins ne peuvent être employés pour le transport des malades et blessés, en raison des trépidations occasionnées par la manœuvre des freins au moment des arrêts.

(2) Voir la notice sur les désinfections. (Règlement du 25 novembre 1889 sur le service de santé.)

ART. 6. — Aménagement des wagons de malades et de blessés.

Les aménagements pour coucher les malades ou blessés sont réunis à l'avance. On emploie, à cet effet, les brancards ordinaires munis de paillasses ou de matelas et disposés sur les appareils de suspension dont la description figure dans la notice jointe au présent appendice.

En cas d'urgence, des aménagements de fortune peuvent être employés en observant les précautions suivantes :

Afin d'éviter les inconvénients inhérents à l'emploi de la paille de couchage répandue sur les planchers des wagons, on peut faire usage de paillasses.

Les coins des paillasses, laissés vides, sont ficelés de manière à servir de poignées.

Les brancards ordinaires placés directement sur le plancher des wagons constituent un mode de couchage qui ne doit être employé qu'en cas de nécessité. Pour éviter la transmission des trépidations de la voiture, il faut, autant que possible, interposer entre le brancard et le plancher un objet élastique. A cet effet, les extrémités des hampes peuvent être appuyées soit sur deux bottillons de paille, soit même sur deux fagots de bois.

Les paillasses ou brancards sont toujours disposés selon l'axe du wagon, trois de chaque côté. Chaque wagon peut ainsi recevoir six hommes couchés; en cas de besoin, on transportera un septième malade en plaçant une couchette perpendiculairement à l'axe du wagon, la tête appuyée contre une des portes latérales. Cette septième place est réservée pour l'homme le moins gravement atteint.

ART. 7. — Ustensiles à placer dans chaque wagon de malades ou de blessés.

Le train sanitaire reçoit, indépendamment des aménagements décrits à l'article 6, un matériel spécial du service de santé déterminé par la nomenclature de l'approvisionnement de train sanitaire improvisé et notamment les ustensiles ci-après (à raison de un par wagon de malades ou blessés) :

Seaux d'aisances inodores, avec un approvisionnement de sulfate de fer ou de tout autre désinfectant;
Bassins de lit;
Urinoirs;
Crachoirs;
Seaux contenant de l'eau pure;
Seaux contenant de la tisane;
Pliants de campement;
Gobelets et pots à tisane.

ART. 8. — Aménagement des wagons destinés au personnel et au matériel.

Les wagons destinés au transport du personnel (médecins et infirmiers), des vivres et des effets, ne comportant pas d'aménagements spéciaux, le comptable fera placer le matériel dans les véhicules désignés à cet effet, d'après les instructions du médecin qui commande l'évacuation.

Le premier wagon est exclusivement réservé au linge sale et aux effets des malades et blessés, ces effets ne devant rester, en aucun cas, dans les wagons aménagés pour les hommes.

En cas de besoin, un baquet contenant un liquide désinfectant est installé dans ces wagons pour recevoir le linge sale. Les pièces de panse-

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN
DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

ment souillées sont apportées au mécanicien au moment des arrêts et brûlées dans le foyer de la locomotive.

Le deuxième wagon, destiné aux médecins et au comptable, doit être de préférence une voiture à voyageurs de 1re ou de 2e classe.

Le troisième wagon contient : 1° la cantine médicale, les couvertures, le linge de corps, etc.; 2° un approvisionnement de vivres de réserve (bouillon concentré, conserves de viande, de lait, vin, café, etc.) pour le cas où le train subirait un retard prolongé avant l'arrivée à une infirmerie de gare; 3° une marmite de campagne et une petite provision de combustible comme en-cas.

Le quatrième wagon contient quelques brancards ou paillasses, ou au besoin des bancs mobiles. Il sert au transport des effets des infirmiers, et reçoit en outre les hommes qui ne sont pas de service auprès des malades. En règle générale, les infirmiers sont répartis dans les wagons de malades ou blessés à raison d'un par wagon.

A l'exception de la cantine, des couvertures et du linge, qui font partie de l'approvisionnement du train sanitaire improvisé, tous les objets de matériel indiqué ci-dessus seront fournis par l'hôpital d'évacuation duquel dépend le train sanitaire.

ART. 9. — Personnel du train.

Le personnel nécessaire à la conduite d'un train sanitaire improvisé varie avec l'état des hommes évacués et la nature des maladies ou des blessures. Les fixations suivantes répondent à la moyenne des besoins :

Médecin	1	
Médecin auxiliaire	1	
Pharmacien	1	
Comptable	1	
Infirmier commis aux écritures	1	
Infirmiers d'exploitation	2	sous-officiers,
	2	caporaux,
	30	soldats.
Infirmiers de visite	1	caporal,
	3	soldats.

Le médecin chef de l'hôpital d'évacuation décide, au départ du train, si ce personnel doit être renforcé ou diminué et donne les ordres nécessaires.

Chaque train est accompagné d'un serrurier (1).

ART. 10. — Aération des wagons de malades et blessés.

Pour assurer l'aération des wagons de malades et blessés, dans des conditions aussi satisfaisantes que possible, les volets, quand ils existent, sont ouverts d'un côté. On cloue sur les ouvertures, au moyen de baguettes en bois, un morceau de gaze pliée en deux et rendue incombustible, ou un morceau de toile métallique; cette disposition évite l'introduction dans les wagons de la poussière et de la fumée souvent mêlée d'étincelles. Toutefois, il est des cas exceptionnels où le montage des appareils à suspension ne permet pas de l'appliquer.

Pendant les arrêts de quelque durée, on ouvre les deux portes des wagons, si l'état de la température extérieure le permet.

(1) Ce serrurier n'est pas fourni par le service des chemins de fer.

ART. 11. — Chauffage des wagons de malades et blessés.

Le chauffage des trains improvisés peut être assuré au moyen des bouillottes en usage sur les réseaux de chemins de fer.

Si le froid est rigoureux et si les approvisionnements disponibles sont suffisants, on place une bouillotte sous chaque brancard. Habituellement, quatre bouillottes installées aux quatre coins de chaque wagon suffisent. En cas de nécessité, les hommes les plus gravement atteints reçoivent des bouteilles ordinaires, dont on renouvelle l'eau chaude.

Toutes les fissures des wagons sont bouchées avec soin au moyen de papier, de paille ou de linge, etc.; une couverture est clouée sur l'une des deux baies latérales.

ART. 12. — Inscriptions et signes distinctifs.

Chaque wagon porte une inscription à la craie, indiquant son numéro d'ordre dans le train et son affectation. Ces inscriptions sont faites conformément aux prescriptions de la règle 9. (Appendice I.)

Le fanion de la convention de Genève, accompagné du fanion national, sera arboré sur la première voiture, ainsi qu'il est dit à l'article 92 du règlement sur les transports stratégiques. En outre, chaque wagon portera sur l'une de ses faces latérales l'insigne de la convention de Genève (soit une plaque de tôle préparée à l'avance, soit un carré d'étoffe blanche portant une croix rouge).

ART. 13. — Embarquement des malades et blessés.

Le médecin qui commande l'évacuation se concerte, au point de départ, avec le commandant ou commissaire de gare, afin que l'embarquement des malades et blessés soit effectué, autant que possible, sur un quai abrité, en utilisant, au besoin, les salles d'attente des voyageurs comme dépôt provisoire.

Les malades qui peuvent marcher sont conduits par les infirmiers, qui les aident à monter en wagon et les font coucher immédiatement aux places assignées.

Quant aux malades et blessés couchés, chacun d'eux est embarqué sur un brancard, qu'il conserve pendant tout le trajet. Quatre infirmiers sont nécessaires pour la manœuvre de chaque brancard.

Les médecins ont soin de faire placer dans les wagons du milieu du train les hommes dont l'état exige l'assistance médicale pendant la route.

ART. 14. — Service médical.

Le médecin qui commande l'évacuation règle le service de tout le personnel qui accompagne le train.

Avant le départ, il s'assure notamment que chaque homme est installé dans les meilleures conditions, que les seaux à tisane et à eau, ainsi que le baquet destiné au linge sale (si ce baquet a été jugé nécessaire) sont remplis et que les listes d'évacuation sont régulièrement établies. Il fait les recommandations les plus expresses pour que les seaux d'aisances ne soient jamais vidés pendant la marche.

Pendant les arrêts, il passe une revue rapide des malades et blessés; il désigne ceux qui, ne pouvant continuer leur route, doivent être laissés aux infirmeries de gare; il fait remettre aux commandants ou commissaires de gare les corps des hommes décédés, après que l'acte de décès a été établi par le comptable qui accompagne le train. Il veille à ce que les malades qui peuvent descendre des wagons soient conduits par les infirmiers, soit aux latrines, soit au réfectoire. Il prend des mesures pour qu'aucun homme ne sorte de la gare.

II. — ORGANISATION DES INFIRMERIES DE GARE.

ART. 15. — Personnel.

L'exécution du service dans les infirmeries de gare (dont l'organisation est prévue à l'article 88 du règlement sur les transports stratégiques) est, en général, confiée à la Société de secours aux blessés, conformément à l'article 2 du décret du 3 juillet 1884.

Dans le cas seulement où cette Société ne pourrait y pourvoir, le service de santé militaire en assurera le fonctionnement.

Ces infirmeries comportent un personnel variable, suivant l'importance du mouvement d'évacuation. Les fixations suivantes répondent aux besoins ordinaires :

Médecin		1
Médecin auxiliaire		1
Comptable		1
Infirmiers commis aux écritures		1
— d'exploitation	1 sous-officier,	
	1 caporal,	
	8 soldats.	
— de visite	1 caporal,	
	1 soldat.	

Lorsqu'il y a lieu de renforcer ce personnel, le médecin chef du service de santé des étapes ou le directeur régional du service de santé, suivant la circonstance, provoquent les ordres nécessaires.

ART. 16. — Emplacement.

L'infirmerie de gare est installée dans un des bâtiments disponibles de la gare, ou, à défaut, sous tentes ou sous baraques.

Elle comprend :

1° Un cabinet pour le médecin;

2° Une salle d'attente pour les malades;

3° Une salle pour les malades ou blessés grièvement atteints;

Cette dernière doit contenir 5 ou 6 lits pour les infirmeries de gare ordinaires;

4° Une cuisine-tisanerie;

5° Un réfectoire.

On recherche pour les salles des malades des locaux bien aérés; en cas de besoin, on assure la ventilation en pratiquant des lanternaux dans le faîtage. La capacité normale de ces salles est calculée à raison de 20 mètres cubes par homme.

ART. 17. — Service alimentaire.

Dans les infirmeries de gare organisées par la Société de secours aux blessés, le service de l'alimentation des évacués est assuré par cette Société :

Soit au moyen de marchés spéciaux passés avec les bufletiers,
Soit par gestion directe.

Il est pourvu à ce service dans les mêmes conditions, lorque c'est le service de santé qui est chargé du fonctionnement de l'infirmerie de gare.

NOTE DU 22 MARS 1889.

NOTICE

concernant l'installation des appareils de suspension de brancards sur deux étages dans les trains sanitaires improvisés.

Description des appareils.

(Pl. 1 ci-contre, page 114.)

Les trains sanitaires improvisés sont formés de wagons à marchandises dans lesquels on place, de chaque côté de la porte, deux paires de traverses superposées et suspendues à l'extrémité d'un système élastique.

Chaque paire de traverses est destinée à recevoir trois brancards de blessés sur des emplacements indiqués par des tasseaux fixés aux traverses et disposés de manière que les têtes soient placées dans le fond du wagon.

Chaque traverse est suspendue par ses extrémités, au moyen d'un appareil élastique composé d'un ressort à boudin double maintenu dans une chape articulée sur une tête de suspension à œil.

La tête de suspension à œil est attachée par un boulon avec écrou à queue à un support en fer plat qui, lui-même, est fixé au moyen de deux boulons avec écrous à queue contre les parois du wagon.

Les traverses de tête portent en outre :

1° Sur leur longueur, six étriers qui embrassent les pieds des brancards et retiennent ceux-ci sur les traverses;

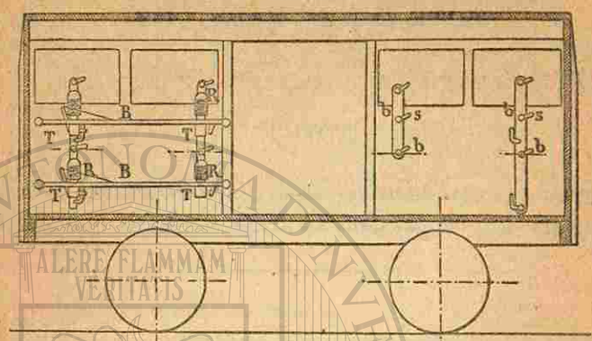
2° A chaque extrémité, un piton à vis qui coulisse verticalement dans un guide rivé au support en fer plat.

Ce système permet de suspendre jusqu'à douze brancards de blessés dans un wagon.

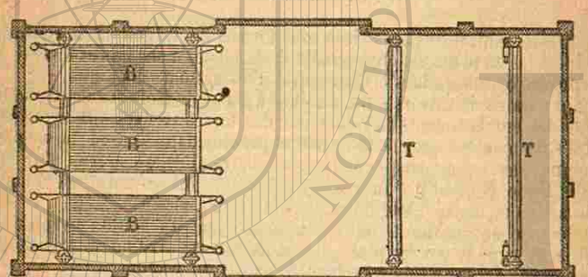
UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN ®
DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

PLANCHE I.

COUPE LONGITUDINALE.



PLAN



COUPE TRANSVERSALE.

LÉGENDE.

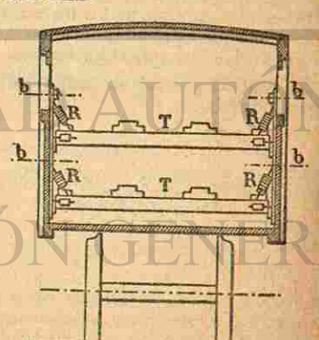
B. Brancards.

T. Traverses de suspension.

S. Supports de traverses de brancards.

b. Boulons d'attache aux parois du wagon.

R. Appareils élastiques.



Montage des appareils dans les wagons

(Pl. 2 ci-contre, page 117.)

Les wagons destinés à recevoir les appareils de suspension portent à l'intérieur, sur les panneaux de face, huit plaques en tôle P appelées plaques indicatrices et percées à leur centre d'un trou *t*.

Pour installer les appareils de suspension :

1° Percer avec un vilebrequin les parois des wagons, en se guidant sur le trou central *t*, des plaques indicatrices P ;

2° Passer par l'extérieur du wagon un boulon d'attache dans chaque trou en ayant soin de faire appliquer à coups de maillet la tête du boulon *m* contre la paroi extérieure du wagon ;

3° Passer les supports des traverses de suspension par leur trou inférieur dans les boulons d'attache traversant les plaques indicatrices, puis visser à fond sur les boulons les écrous à queue *e*. Les supports de tête avec guides doivent toujours être placés dans le fond du wagon, les guides *g* étant tournées du côté de la porte du wagon ;

4° Percer les panneaux du wagon pour passer les boulons d'attache supérieurs des supports. Pour effectuer ce perçage, on engagera la mèche du vilebrequin dans l'un des deux trous de support, en choisissant, suivant le type du wagon, celui qui est indiqué par le tableau de la planche 2 ci-contre ;

5° Passer par l'extérieur du wagon les boulons d'attache supérieurs dans les trous des supports choisis et percés comme il est indiqué ci-dessus et visser les écrous à queue ;

6° Régler les pitons à vis des traverses de tête inférieures à la largeur du wagon, et suspendre ces traverses en plaçant ces pitons du côté de la porte du wagon ;

7° Régler également les pitons à vis des traverses de tête supérieures à la largeur du wagon, et suspendre de même ces traverses ;

8° Suspendre les traverses de pied inférieures ;

9° Suspendre les traverses de pied supérieures.

Observations. — Dans beaucoup de compagnies, telles que le Paris-Lyon-Méditerranée, l'Orléans, l'Est et l'Etat, certaines catégories de wagons et parfois et leur presque totalité (ceux de l'Etat, par exemple), sont revêtus de pièces faisant saillie sur la paroi interne. Ces reliefs constitués par des écharpes, des ceintures, des encadrements de fenêtre, etc., empêchent souvent l'un ou l'autre des supports de se juxtaposer exactement et dans toute sa hauteur contre la paroi du véhicule, ou diminuent la longueur de la partie utilisable des boulons. Ces dispositions, ni le porte-à-faux pouvant en résulter, ne constituent un empêchement au montage des appareils, si on se conforme aux règles ci-dessus et aux observations ci-après :

1° Veiller particulièrement à ce que le boulon d'attache soit enfoncé jusqu'à la tête, et pour cela, frapper à coups de maillet jusqu'à ce que cette tête vienne bien s'appliquer contre la paroi externe du wagon : précaution indispensable pour visser complètement les écrous à queue.

Serrer les écrous *jusqu'à refus*.

Grâce à ces mesures, les écrous pourront se visser complètement sur l'extrémité des boulons, de telle sorte que le bout de ceux-ci viennent affleurer la surface de l'écrou. (Dans les cas très rares où il ne serait pas possible de les visser dans toute leur épaisseur, on pourra néanmoins toujours les serrer assez pour les fixer sans qu'ils aient de tendance à s'échapper) ;

2° L'extrémité supérieure de chaque support est percée de deux trous pour permettre d'en utiliser un dans le cas où l'on ne pourrait percer la paroi à travers l'autre, comme lorsque la mèche du vilebrequin rencontre une lamelle de feuillard ou une ferrure extérieure, ou encore lorsque le trou inutilisable correspond au vide d'une fenêtre ou à un joint situé entre deux frises.

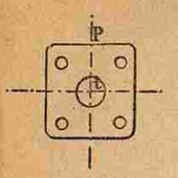
UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN
DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

Si le perçage était impraticable à travers l'un ou l'autre des deux trous supérieurs, on pourrait presque toujours le rendre possible en écartant un peu de la verticale l'extrémité supérieure du support. Cette inclinaison (qui est d'ailleurs rendue nécessaire, quand cette extrémité rencontre un anneau ou une ferrure en relief) doit se faire, en général, du côté de la porte, si la difficulté se présente pour le support de tête et vers le fond du wagon, quand il s'agit du support de pied.

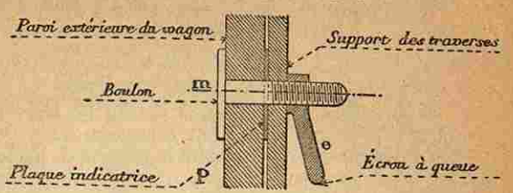
NOTA. — Dans le cas où, pour une raison quelconque, on ne pourrait adapter les supports à deux étages, il sera possible d'installer l'étage inférieur et cela dans tous les wagons munis de plaque indicatrice.

PLANCHE II.

Plaque indicatrice.



Coupe pour le boulon d'attache de la plaque indicatrice.

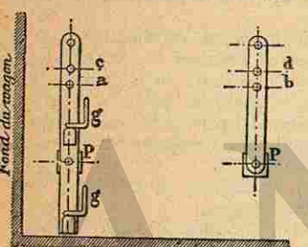


TABLEAU

indiquant le montage des supports de traverses dans les divers types de wagons à marchandises munis de plaques indicatrices.

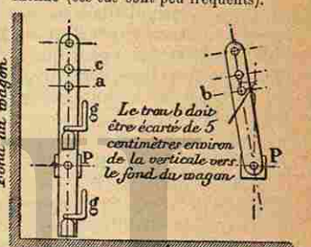
DISPOSITION N° 1 DES SUPPORTS.

Les deux supports sont verticaux (c'est le cas général).



DISPOSITION N° 2 DES SUPPORTS.

L'un ou l'autre des deux supports est légèrement incliné (ces cas sont peu fréquents).



COMPAGNIES auxquelles S'APPLIQUE LA DISPOSITION N° 1.	DÉSIGNATION des points d'attache supérieurs des supports. Tête.	Pied.
Ouest (1)		
Est (2)		
Midi (3) (en général)	a	b
Nord		
Etat (en général)		
P.-L.-M. (en général)	c	d
(3) J. 55001 à 55068	a *ou* c	b *ou* d
Orléans (P.-O.) à rideaux (4)	c	b *ou* d (5)

COMPAGNIES auxquelles S'APPLIQUE LA DISPOSITION N° 2.	DÉSIGNATION des points d'attache supérieurs des supports. Tête.	Pied.
1° *Cas où il faut incliner le support de pied.*		
Orléans (P.-O.) à volets		
Midi, série K, X, avec porte à un vantail	a	b
2° *Cas où il faut incliner le support de tête.*		
Etat, série G. O. R., à 8 volants	a	b

(1) Environ 200 wagons Ouest à rideaux ou à panneaux pleins et une centaine de wagons Orléans à rideaux ne recevront les traverses supérieures qu'après leur reconstruction, qui est prochaine, sur le modèle réglementaire.

(2) Un certain nombre de wagons M Est sont encore munis, sur les parois intérieures, des doublures provenant du premier système de bancs militaires abandonné aujourd'hui. L'application des appareils de suspension ne peut s'effectuer qu'après l'enlèvement de ces doublures fixées par des vis aux parois du wagon (la compagnie de l'Est supprime d'ailleurs les doublures au fur et à mesure des réparations). Du reste, en cas d'urgence, on pourra utiliser ces wagons pour les évaluations en dévissant la portion de ces doublures, qui est en regard des supports de tête.

(3) Pour permettre le montage des appareils dans les wagons du type ancien à volets se développant à l'intérieur, on laissera les volets fermés ou entrebaillés.

(4) On percera dans les trous *a* ou *c*, *b* ou *d*, suivant que la mèche du vilebrequin sera ou non arrêtée par une ferrure.

Les vieux wagons P.-L.-M. de la série n° 7429 à 7521 et de la série n° 8129 à 8227 ne seront aptes à recevoir les nouveaux appareils de suspension qu'après leur reconstruction sur le modèle réglementaire.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN ®
DIRECCIÓN GENERAL

Manœuvres pour l'installation des brancards dans les wagons.

(Planche III ci-contre, page 119.)

Pour installer les brancards portant les blessés, il est nécessaire que quatre infirmiers se tiennent à demeure dans le wagon (croquis n° 1). L'infirmier n° 1 se place entre la traverse de tête et le fond du wagon, le n° 2 entre les deux traverses de suspension, les n°s 3 et 4 au milieu du wagon, en face des portes. Les quatre infirmiers conservent chacun leur position respective pendant toute la durée du chargement.

L'installation des brancards s'effectue dans l'ordre indiqué au croquis n° 2.

Les mouvements s'effectuent de la manière suivante pour installer les brancards inférieurs :

Chaque brancard, apporté à l'épaule par quatre autres infirmiers, est présenté par la tête aux infirmiers 3 et 4, qui le déposent au centre du wagon, perpendiculairement à la voie.

Les infirmiers n°s 3 et 4, soulèvent le brancard horizontalement à la hauteur nécessaire pour que les quatre pieds du brancard passent au-dessus de la traverse inférieure de pied ; l'infirmier n° 4 passe les poignées de tête à l'infirmier n° 2; l'infirmier n° 2 recule et passe les poignées de tête à l'infirmier n° 1; l'infirmier n° 1 et l'infirmier n° 3 placent le brancard dans sa position définitive, l'infirmier n° 1 ayant soin d'engager les pieds du brancard dans les étriers fixés à la traverse de tête.

Pour placer les brancards supérieurs, les mêmes mouvements sont répétés au-dessus des traverses supérieures.

Pour l'installation des brancards n°s 5 et 6, l'infirmier n° 2 doit se placer contre les brancards 3 et 4 (opposés à l'entrée).

Le déchargement s'effectue avec les mêmes mouvements en ordre inverse.

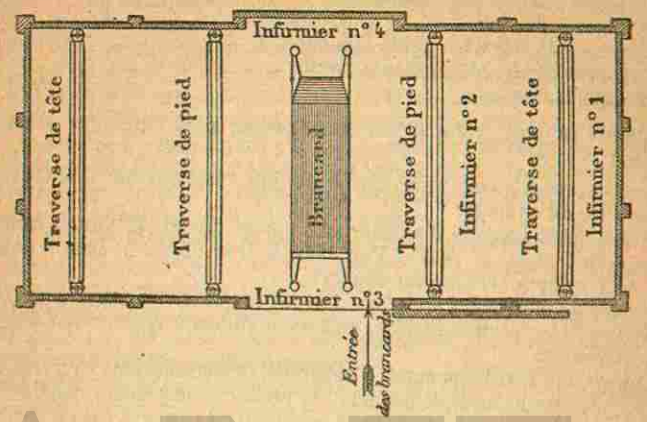
Outillage pour le montage des appareils de suspension.

Il est alloué pour le montage des appareils de suspension de brancards dans un train sanitaire improvisé, une caisse contenant un jeu d'outils composé ainsi qu'il suit :

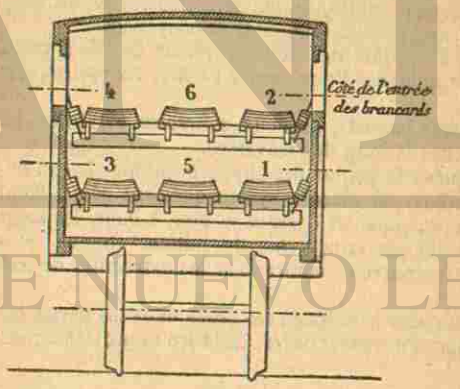
Maillets	10
Vilebrequins	10
Mèches à vis de 0m,15 pour vilebrequins	40
Boulons d'attache aux parois des wagons (rechange)	10

PLANCHE III.

CROQUIS N° 1 (PLAN).



CROQUIS N° 2 (COUPE).



UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN
DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

Mode d'emmagasinage des appareils.

L'approvisionnement des nouveaux appareils de suspension comprendra normalement les pièces suivantes par demi-wagon :

2 traverses de tête avec pitons à vis et étriers fixés sur les traverses;
2 traverses de pied;
1 support de tête avec guide à gauche;
1 support de tête avec guide à droite;
2 supports de pied.

Chaque support, avant d'être emmagasiné, sera muni des pièces suivantes :

1° Un écrou à queue vissé sur le goujon fileté qui est rivé à la partie supérieure du support;

2° Ses deux boulons d'attache aux parois du wagon munis chacun de leur écrou à queue et passés, l'un dans le trou inférieur, l'autre dans l'un des deux trous supérieurs du support.

Toutes les parties des appareils devront toujours être maintenues en bon état; toutes les parties filetées, celles des pitons à vis notamment, seront bien lubrifiées.

Chaque approvisionnement d'appareils de suspension pour un demi-wagon sera formé de trois paquets : le premier comprenant deux traverses de tête bouclées au moyen de trois courroies; le second paquet formé des deux traverses de pied bouclées également au moyen de trois courroies; le troisième paquet comprendra les quatre supports bouclés aussi au moyen de trois courroies, plus petites que les précédentes.

Pour former le paquet des deux traverses de tête, celles-ci seront appliquées l'une contre l'autre, de manière que les pitons de guidage soient à l'extérieur et les étriers à l'intérieur et chevauchés.

Pour faire le paquet des deux traverses de pied, ces traverses seront simplement appliquées l'une contre l'autre, les parties semblables se correspondant.

Dans ces deux paquets, les deux courroies extrêmes doivent retenir les ressorts couchés le long des traverses.

Pour composer le paquet des supports munis chacun de leurs deux boulons avec écrous, on placera symétriquement côte à côte les supports de tête avec guides, puis, en dessous et bout à bout, les supports de pied, et on fera en sorte que la courroie du milieu retienne les quatre supports, les deux autres courroies embrassant les extrémités de trois supports seulement.

Les gabarits pour le perçage des trous dans les parois des wagons seront maintenus, jusqu'à nouvel ordre, dans les approvisionnements.

Conditions dans lesquelles s'effectuera la location du matériel de chemins de fer destiné à exercer les infirmiers militaires à la pose des appareils de suspension de brancards sur deux étages.

Les conditions dans lesquelles les compagnies de chemins de fer pourront fournir au service de santé des wagons à marchandises destinés à exercer les infirmiers au montage et au démontage des appareils de suspension sont les suivantes :

1° Ces wagons seront remis à la disposition du service de santé par les compagnies de chemins de fer dans les gares de leur réseau partout où il sera utile. La demande de ce matériel devra être adressée aux chefs de gare quarante-huit heures à l'avance;

2° Le prix de location sera fixé à trois francs par voiture et par jour; toutefois cette somme ne sera pas allouée à la compagnie Paris-Lyon-Méditerranée et à l'administration des chemins de fer de l'État, qui consentent à ne recevoir aucune rétribution pour cette location; les frais courront depuis le jour où le matériel sera mis à la disposition de l'administration de la guerre jusqu'au moment où il cessera d'être utilisé par elle;

3° Une somme de deux francs pour les appareils à un étage, et de quatre francs pour les appareils sur deux étages sera allouée à la compagnie pour le bouchage des trous de boulons, qu'il est nécessaire de percer dans les parois pour la pose des appareils de suspension;

4° Les frais de location et de réparation seront imputés sur les fonds du service de santé et soldés par le département de la guerre sur la présentation de factures en double expédition;

5° Indépendamment du payement spécifié ci-dessus, les détériorations accidentelles qui seront constatées par procès-verbal, seront imputées à part et feront l'objet de factures spéciales;

6° Afin de réduire la dépense au strict nécessaire, les exercices devront être commandés de façon que tous les médecins, officiers d'administration, infirmiers d'une même localité puissent autant que possible y prendre part dans la même journée;

7° Les dispositions à prescrire pour les exercices dont il s'agit sont identiques à celles prévues pour les exercices d'embarquement (transports militaires par chemins de fer, appendice 10, chapitre 3).

Il sera procédé à l'installation des appareils de suspension des brancards, conformément aux indications de la note du 22 mars 1889.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN
DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

APPENDICE VI.

Description d'accessoires servant à l'embarquement, au transport et au débarquement des chevaux et du matériel.

1. — Rampe mobile en charpente. (*Pl. XI et XII.*)

DESCRIPTION.

Cette rampe se compose :

1° D'un châssis rectangulaire de 1 mètre de hauteur sur $3^m,30$ de longueur dressé parallèlement à la voie et à 90 centimètres de l'axe du rail.

Ce châssis est formé de deux traverses horizontales réunies entre elles par 4 montants verticaux, espacés de 1 mètre d'axe en axe et maintenus par des croisillons et jambes de force, ainsi que par deux boulons en fer;

2° De 4 longrines de $5^m,50$ de longueur, dont l'extrémité supérieure, équarrie, repose sur le châssis dont il vient d'être parlé, et dont l'extrémité inférieure, légèrement taillée en biseau, vient s'appuyer sur le sol.

La face supérieure de l'extrémité inférieure des longrines est armée d'un crampon d'arrêt destiné à retenir les madriers placés sur la longrine;

3° De 8 moises (2 par longrine) servant à relier chaque longrine au montant correspondant du châssis, de manière à assurer la rigidité du système.

L'assemblage des moises avec la longrine, aussi bien qu'avec le montant du châssis, s'effectue à l'aide d'un boulon et d'une clavette fixée au châssis, ou à la longrine par une chainette;

4° De 21 madriers de $3^m,30$ de longueur et de 22 centimètres de largeur formant le tablier de la rampe;

5° De deux longerons de $5^m,50$ de longueur et de 12 centimètres de largeur, posés sur le plancher perpendiculairement à la direction des madriers, au droit des deux longrines extrêmes.

Chacun de ces deux longerons est relié à la longrine correspondante au moyen de 3 brides en fer avec chainettes;

6° De ferrures et coins en chêne, savoir :

a. 2 brides en fer courbées en forme de U renversé; l'une des extrémités de la bride se termine par une chaîne.

Cette bride se place à l'extrémité supérieure du longeron; la chainette passe sous un crochet fixé au montant du châssis et vient se rattacher par une de ses mailles à l'autre extrémité de la bride, qui est recourbée à cet effet.

Entre la face supérieure du longeron et le sommet de la bride, on introduit deux coins chassés en sens inverse, de manière à assurer le serrage complet du longeron, des madriers et de la longrine.

b. 4 brides en fer ne différant des précédentes que par la longueur de la chaîne, qui est plus courte que dans ces dernières.

Deux de ces brides se placent au milieu de chaque longeron, les deux autres aux extrémités inférieures. Ces brides servent, comme les précédentes, à réunir entre eux les différents éléments de la rampe mobile, seulement, leur chaîne embrasse complètement la longrine. Le serrage est obtenu à l'aide de 2 coins employés comme il a été dit plus haut.

Les 8 boulons servant à assembler les moises aux longrines et aux châssis, les 6 brides en fer et les 12 coins se placent dans une caisse de $1^m,30$ sur 30 centimètres et 18 centimètres; cette caisse doit toujours accompagner la rampe mobile.

Enfin, des ponts volants servent à relier l'extrémité supérieure de la rampe avec le rebord ou le plancher des wagons.

En résumé, la rampe mobile pour le chargement et le déchargement de la cavalerie et de l'artillerie se compose :

1° De 1 châssis;
2° De 4 longrines;
3° De 8 moises;
4° De 21 madriers;
5° De 2 longerons;
6° D'une boîte renfermant : 8 boulons, 6 brides en fer et 12 coins;
7° De 4 ponts volants.

L'ensemble de ces pièces représente un total de 1500 kilogrammes environ.

MONTAGE D'UNE RAMPE.

Pour le montage d'une rampe de chargement en charpente, il est nécessaire de disposer d'une équipe de huit hommes dont deux sont employés exclusivement au déchargement du wagon qui a amené les rampes dans le voisinage du lieu d'emploi et les six autres transportent les différentes pièces et en font le montage à l'endroit désigné par l'agent chargé de la direction du montage des rampes.

Châssis. — Quatre hommes transportent le châssis et le placent debout, parallèlement et extérieurement à la voie sur laquelle doit se garer le train à charger ou à décharger, à une distance de $0^m,90$ du rail extérieur de cette voie, les deux crochets en fer dont sont munis les montants extrêmes face au rail.

Longrines. — Deux hommes apportent en même temps une longrine et la mettent immédiatement en place en faisant coïncider l'entaille de la longrine avec l'une des entailles ménagées dans le chapeau du châssis, au droit des poteaux montants, l'extrémité de la longrine taillée en biseau reposant sur le sol.

Pendant cette opération, un troisième homme maintient le châssis légèrement incliné pour qu'il se présente perpendiculairement à la longrine.

On met en place de la même façon les trois autres longrines.

Moises. — Pour maintenir la perpendicularité des longrines et du châssis, on réunit ces pièces par des moises.

Quatre hommes portant chacun deux moises les déposent par paires, savoir : l'une avec clavette et l'autre sans clavette, auprès de chacun des quatre montants du châssis, pendant que deux hommes apportent le coffre contenant le menu matériel à pied d'œuvre et en tirent les boulons d'assemblage.

Trois hommes sont nécessaires pour la mise en place de chaque paire de moises.

Deux hommes tiennent chacun l'une des moises d'une même paire et présentent le trou pratiqué à l'extrémité inférieure devant le trou correspondant du montant du châssis pendant qu'un troisième homme introduit dans l'ouverture un boulon d'assemblage, puis fait entrer la clavette fixée à demeure à la moise dans la mortaise pratiquée dans ce boulon.

Le trou pratiqué à la partie supérieure de la moise est, de la même manière, placé en regard du trou correspondant de la longrine, un boulon est introduit dans l'ouverture et une clavette est passée dans la mortaise du boulon.

Tablier de la rampe. — Quand les quatre paires de moises sont en place, on procède au montage du tablier de la rampe.

Chaque madrier composant le tablier porte, clouées sur l'une de ses rives, deux cales en chêne de $0^m,04$ d'épaisseur, placées l'une au tiers et l'autre aux deux tiers de sa longueur, de manière à maintenir un écartement constant entre deux madriers consécutifs.

Deux hommes placés en dehors du bâti, près de la longrine extrême, reçoivent et mettent en place les madriers apportés par les quatre hommes disponibles (chaque homme porte un madrier).

Le premier madrier se pose à l'extrémité supérieure des longrines, les deux cales en chêne face à la voie.

Le deuxième madrier se pose contre le premier, ses deux cales en chêne toujours face à la voie, en contact avec lui, et la pose se continue ainsi jusqu'au vingt et unième madrier complétant le tablier à la partie basse des longrines.

On fixe ensuite à coups de marteau les quatre crampons en fer U à la partie inférieure des longrines, sur lesquelles ils forment une saillie de $0^m,04$ pour empêcher le glissement des madriers.

NOTA. — L'ordre indiqué ci-dessus dans le montage du tablier s'impose, l'expérience ayant démontré que le montage en commençant par le bas de la rampe nécessitait toujours un remaniement des madriers, entraînant une perte de temps considérable.

Longerons et brides en fer. — La rigidité du tablier de la rampe est assurée par les deux longerons placés sur le plancher, dans le sens et exactement au-dessus des longrines. Ces longerons passent chacun dans trois brides en fer qui embrassent les longrines et dont les abouts sont réunis par une chaîne. Le serrage des longerons sur les madriers est obtenu par deux coins passant également dans les brides, au-dessus des longerons, dirigés en sens inverse l'un de l'autre et refoulés à coups de marteau.

Deux hommes portant chacun un longeron les mettent en place, puis les six hommes, prenant chacun une bride, les passent entre les madriers, autour du longeron et de la longrine, l'extrémité munie d'un crochet dirigée vers l'extérieur de la rampe, la chaîne en dessous, aux points suivants :

La première bride à la partie inférieure de la longrine, entre le dernier et l'avant-dernier madrier;

La deuxième bride au milieu de la longrine, entre le dixième et le onzième madrier;

La troisième bride à la partie supérieure de la longrine, entre le premier et le second madrier.

Les six hommes font passer ensuite la chaîne sous la longrine et l'accrochent par un de ses maillons dans les crochets du bout de la bride. Seule, la chaîne de la troisième bride n'est pas serrée contre la longrine et doit passer dans le crochet fixé sur chacun des montants extrêmes du châssis du côté de la voie.

Lorsque les six brides sont en place, on engage, dans l'espace libre entre le dessus du longeron et chacune d'elles, les deux coins en bois. Ces coins sont ensuite enfoncés à coups de marteau et produisent le serrage du longeron sur les madriers.

Le montage d'une rampe, tel qu'il vient d'être décrit, peut être fait aisément en dix minutes, à la condition que le dépôt des pièces de la rampe se trouve à dix mètres au plus.

RIPAGE DES RAMPES.

Lorsque des rampes auront été montées à l'avance, en vue d'embarquements ou de débarquements, il arrivera fréquemment qu'elles ne se trouveront pas en face des wagons qu'elles devront desservir; d'où la nécessité de les riper pour les amener à la place voulue.

Pour riper une rampe en charpente, huit hommes sont indispensables; ils devront avoir à leur disposition six rouleaux en bois de chêne de $0^m,12$ de diamètre et de $0^m,60$ de longueur et, au moins, une pince.

Sept hommes soulèvent le châssis, pendant que le huitième glisse sous la semelle trois rouleaux, le bout des longrines reposant sur le sol.

Chaque rouleau se place au droit d'un des premiers montants, du côté de l'avancement de la rampe.

Puis deux hommes desserrent les coins des deux brides à l'extrémité basse des longrines, retirent par bout le dernier madrier et, pendant que quatre hommes soulèvent le bas de la rampe, glissent le madrier et, entre ce madrier et le sol, trois rouleaux, sous les extrémités des trois premières longrines du côté de l'avancement de la rampe.

La position la plus favorable que peut occuper le madrier est celle indiquée par la planche XII, les rouleaux étant placés, l'un à l'extrémité du madrier, et les deux autres chacun à une distance du précédent égale au tiers de la longueur du madrier.

Cela fait :

Cinq hommes poussent la rampe, deux au châssis, un à l'extrémité de la moise et deux à la bride du milieu, en exerçant leurs efforts, autant que possible, sur la longrine, car, autrement, les madriers étant tous plus ou moins gauchis, et le serrage du tablier par les longrines laissant toujours à désirer à cause de cela, si tous les hommes exerçaient leurs efforts sur le bout des madriers, ils compromettraient la solidité du tablier.

Un homme armé d'une pince agit sur le bas de la longrine pour faire avancer la rampe, et deux hommes, l'un au châssis, l'autre au bas de la rampe, déplacent les rouleaux, au fur et à mesure de l'avancement.

L'opération qui vient d'être décrite peut se faire aisément en quatre minutes.

Le ripage proprement dit demande deux minutes par longueur de wagon (sept mètres).

PONTS VOLANTS.

Lorsque la rampe se trouve devant le wagon à desservir, on comble le vide existant entre le véhicule et elle au moyen de deux ponts volants munis de pattes en fer.

Ces deux ponts sont placés côte à côte sur le plancher de la rampe, les pattes en fer reposant sur le plancher du wagon.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN ®
DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

2. — Rampe mobile a longrines en fer. (*Pl. XIII, XIV et XV.*)

DESCRIPTION :

Cette rampe comprend :

1° Deux longrines en fer, à double T, de 5 mètres de longueur, ayant à l'une de leurs extrémités des griffes par lesquelles elles s'appuient sur le bord du wagon;

2° Quinze planches destinées à former le tablier;

3° Une seizième planche, échancrée d'un côté à ses deux extrémités, et qui est utilisée pour remplacer la planche supérieure de la rampe pour l'embarquement dans des wagons couverts ou sur des trucs, en utilisant la porte de ceux-ci;

4° Une poulie de renvoi.

Les planches sont du même modèle que celles qui servent de siège aux hommes dans les wagons à marchandises; elles ont 5 centimètres d'épaisseur, 30 centimètres de largeur et $2^m,40$ de longueur.

Elles sont maintenues sur les longrines de telle façon que l'écartement entre les arêtes de deux planches consécutives soit de 4 centimètres.

Dans ce but, les longrines sont munies de crochets alternativement fixes et mobiles, qui servent à régler l'écartement des planches et à empêcher qu'elles ne se déplacent.

Les crochets mobiles peuvent tourner de façon à s'effacer pour permettre la mise en place des planches, et se déplacer de 5 millimètres dans le sens de leur hauteur pour racheter un gauchissement possible du bois.

Les crochets fixes n'ont que le jeu vertical de 5 millimètres.

Les deux crochets des extrémités sont complètement fixes.

La résistance de la rampe lui permet de porter toutes les voitures de l'artillerie de campagne, sans ôter les avant-trains, mais on doit avoir l'attention de placer les longrines à un écartement aussi rapproché que possible de la voie du véhicule à charger.

La poulie de renvoi est destinée à faciliter la manœuvre. On l'accroche au véhicule et l'on y fait passer la prolonge qu'on attache par une de ses extrémités au wagon, tandis que les hommes saisissent l'autre extrémité.

Les accessoires prévus au n° 5 des règles relatives à l'exécution des transports de l'artillerie et du train des équipages sont également nécessaires pour la manœuvre en pleine voie.

Poids de la rampe à longrines en fer : 730 kilogrammes.

MONTAGE D'UNE RAMPE.

Pour le montage d'une rampe à longrines en fer, il est nécessaire de disposer d'une équipe de huit hommes, qui opèrent dans l'ordre suivant :

Deux hommes sont employés exclusivement au déchargement des pièces amarrées sur le wagon.

Six hommes transportent ces pièces à l'endroit qui leur est désigné par l'agent chargé de la direction du montage de la rampe.

Chaque longrine en fer, portée par trois hommes, est placée par son extrémité recourbée sur le bord du wagon, l'autre extrémité reposant sur le sol.

Un écartement de $1^m,20$ doit être maintenu entre les deux longrines.

On pose ensuite le tablier de la rampe, en procédant de la manière suivante :

Deux hommes, placés chacun près d'une longrine et à l'extérieur de l'appareil, reçoivent successivement par leurs extrémités, les planches apportées par les quatre hommes disponibles (chacun d'eux portant deux planches).

La première planche (planche échancrée) est placée par les deux hommes précités, à la partie supérieure des deux longrines, sous les branches du premier et du deuxième crochet, qui ont été préalablement tournées dans le sens transversal, afin de permettre l'introduction de la planche, la partie échancrée du côté de la voie (1).

La deuxième planche est placée contre la première, sous les branches du deuxième et du troisième crochet. La mise en place des autres planches se continue ainsi jusqu'à la quinzième, complétant le tablier de la rampe.

Cette opération une fois terminée, on tourne les branches des crochets dans le sens de la longueur des longrines, afin d'emboîter et de maintenir rigide le tablier.

L'appareil ainsi monté, les planches doivent dépasser de 60 centimètres le côté extérieur de chacune des longrines.

Le montage d'une rampe, exécuté par une équipe de huit hommes, doit pouvoir s'effectuer aisément en trois minutes.

RIPAGE DES RAMPES.

Le montage des rampes en fer se faisant très rapidement (3 minutes lorsque toutes les pièces sont réunies à pied d'œuvre), on ne montera ces rampes qu'au moment de l'arrivée des trains, et, par suite, on n'a pas à se préoccuper de leur ripage, comme pour les rampes en charpente.

3. — Rampe mobile a longrines en acier modèle 1888. (*Pl. XVI.*)

DESCRIPTION.

Cette rampe comprend :

1° *Deux longrines* en acier;

2° *Quatre panneaux* munis de *poutrelles-guide* (deux panneaux extrêmes et deux panneaux intermédiaires interchangeables deux à deux), les panneaux extrêmes se distinguant des autres par l'élargissement de l'intervalle des poutrelles-guide et par les tôles de protection qui les terminent;

3° *Un bout de madrier* pour le montage sur les wagons couverts.

Poids de la rampe à longrines en acier modèle 1888 : 563 kilogrammes.

On se sert avec cette rampe d'une poulie pour les embarquements et débarquements du matériel, comme avec la rampe à longrines en fer.

MONTAGE D'UNE RAMPE.

Pour monter la rampe sur un wagon, deux hommes enlèvent les longrines et les appuient du côté des griffes sur le seuil de la porte du wagon; s'il s'agit d'un wagon couvert, les longrines sont placées contre les montants des ouvertures, et s'il s'agit d'un wagon plat, on les met à peu près à un écartement de $1^m,75$, et leur position est rectifiée, s'il y a lieu, au moment où l'on pose les panneaux, de manière que ces longrines se trouvent à peu près à l'aplomb des poutrelles-guide.

Les panneaux manœuvrés, chacun d'eux par deux hommes, sont posés

---

(1) Cette planche échancrée est remplacée par une planche ordinaire et reste sans emploi, lorsque l'on doit opérer des embarquements de voitures sur des trucs sans utiliser la porte de ceux-ci (*Pl. XIII*).

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN ® DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

ensuite sur les longrines, en commençant par le bas et en ayant soin d'engager la tôle de protection du panneau inférieur dans les griffes des longrines ; ces panneaux s'emmanchent les uns dans les autres par les tenons et les mortaises qui terminent les poutrelles-guide.

Quand la rampe est montée sur un wagon couvert pour l'embarquement des chevaux, on ajoute à la partie supérieure le madrier spécial qui s'engage entre les montants de l'ouverture du wagon, repose sur le seuil et remplit l'espace laissé vide entre la rampe et le wagon.

RIPAGE DES RAMPES.

Le montage des rampes se faisant très rapidement, on n'a pas à se préoccuper de leur ripage.

Pour le transport de la rampe sur un wagon voisin, on enlève d'abord les panneaux, en commençant par celui d'en haut ; on transporte les longrines et on remonte la rampe, comme il est dit ci-dessus.

4. — RAMPE DE FORTUNE. (*Pl. XVII.*)

Dans le cas où l'on ne disposerait d'aucune rampe du modèle réglementaire, on pourrait se servir d'une rampe de circonstance se composant :

1° De deux rails à patins placés de champ ;

2° D'un plancher formé avec les madriers des bancs d'aménagement des wagons affectés au transport des hommes.

Le plancher est assujetti sur les rails au moyen de cordes de poitrail doublées, entourant d'un tour et, de temps à autre, de deux tours les rails et les madriers. Elles sont arrêtées par des nœuds de distance en distance.

Le ressaut formé par les rails au-dessus du plancher du wagon et le vide occasionné par l'épaisseur de la porte doivent être rachetés au moyen de bottillons et de bouts de madriers.

Avec des rails de 6 mètres, la construction de la rampe exige 18 madriers de bancs et 8 cordes de poitrail.

L'écartement des rails est limité par la largeur de la porte pour le chargement des wagons couverts. L'écartement ainsi déterminé convient également pour le chargement sur trucs.

Le montage de la rampe peut se faire en 20 minutes environ ; 20 hommes répartis de chaque côté peuvent la transporter montée.

A défaut de rails à patins, on peut se servir de rails à double champignon. Lorsque les deux champignons ont le même diamètre, la rampe peut être montée avec des rails à plat. Pour l'utiliser dans ces conditions au chargement du matériel, il est nécessaire de la renforcer par un troisième rail placé au milieu. Ce dernier ne pourra pas être brêlé.

5. — CHARGEMENT SUR WAGON DES RAMPES EN CHARPENTE ET A LONGRINES (*Pl. XVIII et XIX.*)

Wagons servant au transport des rampes de chargement. — Le transport des rampes mobiles doit s'effectuer au moyen de wagons plats, chacun de ces véhicules, de type ordinaire, pouvant recevoir deux rampes complètes en charpente ou 10 à longrines en fer, ou 5 ou 10 à longrines en acier modèle 1888.

RAMPES EN CHARPENTE.

Chargement sur wagon. — Le chargement de toutes les pièces entrant dans la composition des rampes doit s'opérer rigoureusement dans l'ordre indiqué par la planche, et qui a été combiné de façon à permettre :

1° L'enlèvement d'une rampe complète, sans qu'il soit nécessaire de déplacer aucune des pièces appartenant à l'autre rampe ;

2° De transporter à pied d'œuvre chacune des pièces de l'appareil, telle qu'elle se présente sur le wagon, et de la monter immédiatement, sans rompre charge ni provoquer une main-d'œuvre inutile.

Une équipe de 10 hommes est nécessaire au chargement de 2 rampes sur un même wagon.

Le chargement s'opère dans l'ordre suivant :

2 hommes sont placés à l'intérieur du bâtiment où sont emmagasinées les rampes pour dégager les pièces empilées ;

6 hommes sont chargés du transport des pièces du bâtiment au wagon ;

Les deux derniers hommes sont placés sur le wagon pour recevoir successivement les pièces, et les aménager dans l'ordre suivant :

2 ponts volants (placés côte à côte sur le plancher du wagon) ;
4 longrines ;
21 madriers ;
8 moises ;
1 châssis ;
4 longrines ;
2 ponts volants placés côte à côte ;
2 longerons ;
8 moises ;
21 madriers ;
1 châssis en bois ;
2 caisses renfermant les accessoires, et que l'on place au bout du wagon, dans l'espace resté vide sur le plancher.

Toutes ces pièces, aménagées dans l'ordre qui précède et disposées conformément aux indications du croquis, présentent un chargement rigide, sans porte-à-faux, et donnent ainsi toute sécurité dans le transport.

On doit, néanmoins, faire usage des deux prolonges accompagnant chaque wagon, et dont le mode d'emploi est indiqué par le chef d'équipe chargé de surveiller l'opération du chargement.

RAMPES A LONGRINES EN FER.

Chargement sur wagon. — Le chargement des pièces doit s'opérer rigoureusement dans l'ordre indiqué par la planche, permettant l'enlèvement successif de chaque rampe, sans compromettre la sécurité du chargement des autres pièces restant sur le wagon.

Le nombre d'hommes nécessaire au chargement sur wagon des rampes à longrines en fer est subordonné à la quantité d'appareils à expédier. Toutefois, ce nombre ne peut être inférieur à 10 hommes, reconnus indispensables pour le chargement d'une seule rampe, et dont le travail est réparti comme il suit :

2 hommes sont placés à l'intérieur du bâtiment où sont emmagasinées les rampes, pour dégager sur les piles les planches en sapin formant le tablier. Les longrines en fer sont enlevées directement par les hommes chargés de leur transport au wagon.

2 autres hommes transportent les pièces du bâtiment sur le wagon. Ils commencent par placer de la manière suivante les 16 madriers, formant le tablier de la première rampe.

La première et le dernière des cases formées par les traverses du plancher du wagon étant occupées par les poulies en fer, comme il est dit ci-dessous,

les cases restantes recevront les 16 madriers, placés deux par deux l'un sur l'autre dans le sens perpendiculaire à la voie.

Les hommes déposeront ensuite, dans le sens de la voie, comme l'indique le croquis, 10 longrines de chaque côté du wagon, puis dans l'espace intermédiaire, les 144 madriers formant les tabliers des 9 autres rampes.

Des poulies en fer seront placées aux extrémités du wagon dans l'espace vide compris entre le rebord du wagon et la traverse du plancher voisin.

On procédera ensuite à l'arrimage des pièces au moyen des 2 prolonges accompagnant chaque wagon.

RAMPES A LONGRINES EN ACIER, MODÈLE 1888.

Chargement sur un wagon. — On peut charger :

10 rampes à longrines en acier, modèle 1888, sur les trucs ayant au moins 2^m,65 de largeur intérieure, et 5^m,98 de longueur intérieure,

ou :

5 rampes seulement sur les trucs au moins 2^m,26 de largeur intérieure, et 5^m,35 de longueur intérieure.

Dans l'un ou l'autre cas, le chargement des pièces doit s'opérer rigoureusement dans l'ordre indiqué par la planche XIX, permettant l'enlèvement successif de chaque rampe, sans compromettre la sécurité du chargement des autres pièces restant sur le wagon.

10 hommes sont nécessaires pour le chargement d'un truc :

2 hommes sont placés dans le magasin pour dégager les différentes pièces à charger;
2 hommes transportent les longrines;
2 hommes transportent les panneaux;
4 hommes disposent le chargement sur le truc.

Toutes les pièces sont maintenues au moyen de deux prolonges accompagnant chaque truc.

6. — PONT-VOLANT. (*Pl. XX.*)

Modèle unique, destiné à l'embarquement des chevaux et du matériel et à relier les trucs entre eux.

DESCRIPTION.

Ce pont se compose de deux fers à T, matricés en forme de griffe à leurs extrémités et reliés par un plancher formé de 6 bouts de madriers de 0^m,04 d'épaisseur, distants entre eux de 10 à 15^{mm}; les deux madriers extrêmes sont en chêne, les quatre autres en sapin. Les fers à T sont reliés à chacun des deux madriers en sapin par 4 rivets, et à chacun des deux madriers en chêne par 6 vis à bois. Enfin, une plaque de tôle, destinée à recevoir les premiers chocs des voitures embarquées, est fixée sur les griffes à chaque extrémité du pont.

Dimensions : Largeur, 0^m,70; longueur, 4^m,40; poids : 50 kilogrammes.

EMPLOI DU PONT-VOLANT.

1° *Pour l'embarquement des chevaux.*

Deux ponts jointifs sont nécessaires. En général, ils seront maintenus latéralement par les parois du wagon, de telle sorte que les chevaux, en les franchissant, ne pourront pas les déplacer. Il y a lieu, toutefois, de remarquer que la largeur de l'ouverture des wagons à chevaux n'est pas la même pour toutes les compagnies de chemins de fer. Il a fallu, dès lors, donner à l'extrémité des ponts-volants des dimensions permettant à un couple de ces pareils de s'adapter aux portes les plus étroites.

2° *Pour l'embarquement du matériel de quai à truc.*

Deux ponts suffisent, et chacun d'eux doit recevoir en son milieu la roue de la voiture. Ils devront donc être disposés de façon à avoir d'axe en axe un écartement égal à la voie du matériel embarqué.

3° *Pour le passage du matériel d'un truc sur l'autre.*

Pour réunir les trucs entre eux, il est prudent de se servir de trois ponts jointifs. Dans le cas d'un embarquement de nuit, cette dernière précaution doit être considérée comme indispensable.

7. — STRAPONTIN. (*Pl. IX.*)

Le strapontin se compose d'une planche de 2 centimètres et demi d'épaisseur sur 45 centimètres de longueur et 30 centimètres de largeur, arrondie et percée aux quatre coins pour laisser passer quatre bouts de corde arrêtés par des nœuds simples, au-dessous de la planche. Les deux cordes de chaque petit côté sont réunies par deux nœuds également simples, mais disposés de telle sorte que le strapontin mis en place présente une légère inclinaison de l'avant vers l'arrière.

Le siège est à 60 centimètres au-dessus du plancher des wagons.

Le strapontin est attaché aux barres longitudinales du wagon par les bouts dépassant les nœuds de réunion, à 75 centimètres des bouts de wagon, afin que le cavalier assis soit entre les têtes des chevaux extrêmes et celles de leurs voisins.

8. — SEAU EN TOILE POUR ABREUVER LES CHEVAUX. (*Pl. IX.*)

Le seau est confectionné en toile à voile; il se compose de :

Un manchon en toile;
Un fond en toile;
Deux cerceaux en frêne;
Un anse en corde et toile.

Le manchon est formé d'un seul morceau roulé, dont les bouts sont réunis par une couture en fil poissé.

Le fond est également d'une seule pièce.

Les deux cerceaux sont enveloppés par les extrémités du manchon; celui du bas est fixé à ce dernier par la couture qui le réunit au fond: celui du haut par une simple couture.

L'anse est formée d'un bout de corde de 18 millimètres de diamètre enveloppé d'une toile dont les bouts sont cousus en dehors du seau et près du cerceau; l'anse doit être assez longue pour que, rabattue, elle n'obstrue pas l'ouverture et qu'elle repose sur le bord extérieur du cerceau.

Les compagnies ont pris l'engagement d'adopter ce modèle comme seau d'incendie, au fur et à mesure des remplacements; elles fourniront alors les seaux d'abreuvoir; mais, en attendant que ces remplacements aient pu être effectués, ces seaux seront fournis par l'administration militaire.

DIMENSIONS DU SEAU EN TOILE (*Note ministérielle du 2 mars 1886*).

Hauteur totale du seau		0^m,280
Diamètre		0^m,250
Longueur totale de l'anse		0^m,560
Largeur de l'anse au milieu		0^m,025
Largeur de l'anse aux attaches		0^m,040
Poids du seau	de 0^k,500	0^k,550
Contenance du seau (l'eau affleurant les bords)		13 litres.

9. — Accessoires fournis au corps de troupe par le service de l'artillerie. (*Pl. XXI.*)

Jarretière : Cordage de 12 millimètres de diamètre.

Longueur : environ 3 mètres.

Le cordage est à quatre torons sans âme. Le chanvre doit être de première qualité, bien peigné et purgé de chènevottes. Le cordage est commis au quart; son diamètre doit être uniforme dans toutes ses parties.

Les extrémités du cordage sont liées avec du fil écru sur 20 millimètres de longueur environ. Les ligatures sont encollées à la colle claire.

Bout de madrier : Sapin. — Brut de sciage.

Grande cale de roue : Chêne. — Les trous pour le manche sont cylindriques; ils doivent être percés exactement au diamètre donné par le dessin.

Les trous, percés sur la partie postérieure de la cale, sont utilisés quand on emploie des rampes à longrines en acier. Les poutrelles-guides empêchent, en effet, de se servir du trou latéral.

Manche de cale : Frêne, jeune chêne ou acacia d'un bon choix. — Tourné.

Les manches de cale doivent pouvoir être mis en place et retirés à volonté; ils devront, en conséquence, être interchangeables et, par suite, la partie conique devra être tournée exactement aux dimensions indiquées par le dessin.

Levier de manœuvre : Chêne de brin, ou à défaut, frêne, jeune chêne ou acacia d'un bon choix. — Les dimensions transversales sont les mêmes dans les deux sens.

Les arêtes de la pince sont arrondies de 5 millimètres de rayon; le levier est mis à huit pans au-dessus de la pince sur une longueur de 320 millimètres; au delà il est arrondi sur toute sa longueur. — Ce levier est le même que celui qui est décrit dans les tables des armements de siège du 9 juillet 1840.

10. — Corde-poitrail.

La corde-poitrail a 16 mètres de long, elle est de la grosseur d'une corde à fourrage.

ACCESSOIRES POUR L'EMBARQUEMENT DU MATÉRIEL DE SIÈGE.

11. — Rampe mobile pour matériel de siège. (*Pl. XXII.*)

La rampe mobile pour l'embarquement du matériel de siège se compose essentiellement d'un *corps de support* et d'un *tablier* formé de *longrines* sur lesquelles sont placés des *madriers*.

Le *corps de support* comprend deux *supports* proprement dits et une *traverse;* ces trois pièces, dont la réunion constitue une sorte de chevalet qui sert d'appui aux longrines, sont entièrement métalliques.

Les *supports* sont formés chacun d'une semelle et de deux montants; ces derniers sont percés de trous destinés à recevoir une cheville mobile sur laquelle repose l'une des extrémités de la traverse. Cette disposition permet de régler la hauteur de la partie antérieure de la rampe à la demande de celle des trucs.

La *traverse* est munie de deux crochets placés à ses extrémités; ces crochets embrassent les chevilles mobiles et maintiennent ainsi l'écartement des supports.

Les *longrines*, au nombre de huit, sont des rails à patin, de 6 mètres de longueur. Six de ces longrines, disposées parallèlement entre elles, forment l'armature qui supporte le tablier; elles sont munies, à leur extrémité antérieure, d'un crochet destiné à les empêcher de glisser vers l'arrière et à maintenir, en outre, le premier madrier du haut de la rampe. Ces six longrines prennent appui sur la traverse et reposent sur un madrier convenablement enterré. Les deux autres longrines sont de simples rails qu'on place sur le tablier, en regard des deux longrines inférieures extrêmes; elles servent à assujettir les madriers au moyen de colliers de guindage et de coins de serrage.

Les *madriers*, au nombre de vingt-sept, sont en sapin; ils ont les mêmes dimensions que les madriers de plate-forme de siège de 155, type de 1880. Vingt-six forment le tablier de la rampe; le vingt-septième est enterré et sert d'appui aux extrémités postérieures des longrines. Tous les madriers sont munis de tasseaux destinés à maintenir ceux du tablier à des intervalles égaux.

La stabilité de la rampe est assurée de la manière suivante :

Dans chaque support, la semelle est maintenue sur le sol par trois piquets à mentonnet en fer. En outre, une chaîne fixée par l'une de ses extrémités au crochet arrière du support et arrêtée, à l'autre extrémité, par un piquet à mentonnet enfoncé obliquement dans le sol, s'oppose au renversement en avant.

La partie antérieure de la rampe est reliée au truc au moyen d'un pont volant, placé dans l'axe de la rampe et de deux *ponts mobiles* (*planches XXIII, fig.* 2) en fer en U, disposés de part et d'autre de ce dernier.

Les ponts mobiles sont destinés au passage des roues dans les opérations d'embarquement et de débarquement.

12. — Pont volant pour le matériel de siège. (*Pl. XXIII.*)

Ce pont se compose de 8 *madriers* en chêne réunis par 3 *traverses* dont une en bois et deux en fer en U, et par un sabot en tôle d'acier. Il est muni de deux griffes en fer.

13. — Coin-rampe.

Le coin-rampe est muni de deux *poignées* et renforcé par un *sabot*.

14. — Chaîne de levage.

Cette chaîne est munie d'un crochet à chaque extrémité; on y remarque un *grand anneau* au milieu et deux *grandes mailles*. Elle est accompagnée d'une traverse d'écartement.

15. — Semelle de plateau de pointe.

Les plateaux de la pointe de chèvre n° 1, modèle 1875, affectés au matériel pour l'embarquement des équipages de siège, sont rehaussés au moyen d'une semelle fixée par 6 boulons au plateau de pointe, de façon que l'épaisseur totale se trouve de 27 centimètres.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN
DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

APPENDICE VII.

Instruction concernant les commissions et commandements de gare.

TITRE PREMIER.

CHAP. Ier. — Organisation et fonctionnement des commissions de gare.
— II. — Attributions générales des commissaires militaires.
— III. — Organisation et fonctionnement des commandements de gare.

TITRE II.

CHAP. Ier. — Commissions de gare de mobilisation.
— II. — Commissions de gare d'embarquement.
— III. — Commissions de gare de halte-repas.
— IV. — Commissions de gare de bifurcation.
— V. — Commissions de gare de débarquement.
— VI. — Commissions de gare de rassemblement.
— VII. — Commissions de gare de station-magasin.
— VIII — Commissions de gare de station de transition.
— IX. — Commissions ou commandements de gare de station tête d'étapes de guerre.
— X. — Commandements de gare.

TITRE PREMIER.

DISPOSITIONS GÉNÉRALES.

CHAPITRE PREMIER.

ORGANISATION ET FONCTIONNEMENT DES COMMISSIONS DE GARE.

Organisation et composition.

Art. 1er. Des commissions de gare siègent sur chaque ligne ferrée dans des stations déterminées par le Ministre ou le commandant en chef (1) suivant qu'elle se trouve dans la zone de l'intérieur ou dans celle des armées.

Suivant le rôle qu'elles ont à remplir, ces commissions prennent les dénominations suivantes :

1° Commission de gare de mobilisation;
2° — d'embarquement;
3° — de halte-repas;

(1) Voir à la planche XXXI l'ensemble théorique du service des chemins de fer et la disposition des diverses commissions sur une ligne ferrée.

4° Commission de gare de bifurcation;
5° — de débarquement;
6° — de rassemblement;
7° — de station-magasin;
8° — de station de transition;
9° — de station tête d'étape de guerre.

La composition des commissions varie suivant leur dénomination; elles comportent en principe :

1° *Un officier supérieur ou capitaine* (commissaire militaire);
2° *Le chef de gare* (commissaire technique);
3° S'il y a lieu, *un personnel militaire adjoint* (capitaine ou lieutenant adjoint, fonctionnaire de l'intendance, officier d'administration, etc);
4° *Un personnel militaire auxiliaire* (secrétaires, plantons, et, s'il y a lieu, commis et ouvriers militaires d'administration, infirmiers, hommes des services auxiliaires, soldats d'artillerie, du génie, etc.).

La composition détaillée des diverses commissions est indiquée dans le tableau A, page 166.

Sur la demande du commissaire militaire, ou d'après les ordres de l'autorité supérieure, un *poste permanent* peut être fourni à chaque gare par le commandant territorial qui met également, s'il y a lieu, à la disposition de la commission, pour concourir au chargement et au déchargement des trains, des hommes ou des détachements appartenant aux services auxiliaires ou à l'armée territoriale.

Si le service à prévoir comporte l'organisation dans une même gare de commissions de diverses catégories, il n'en est établi qu'une seule chargée d'assurer tous les services. Elle reçoit la composition de la commission la plus importante. Les différents personnels nécessaires au fonctionnement des autres commissions lui sont adjoints. Cette disposition est prise en vue d'assurer une direction supérieure unique dans une même gare.

Parmi ces commissions, les unes ne fonctionnent que pour les mouvements de mobilisation, les autres pour les mouvements de concentration ou de ravitaillement. Ce sont : pour la *mobilisation*, les commissions de mobilisation et celles de bifurcation; pour la *concentration*, les commissions d'embarquement, de bifurcation, de halte-repas et de débarquement; pour les *ravitaillements*, les commissions de rassemblement, de stations-magasins, de stations de transition.

Commissions temporaires. — Commissions permanentes fixes et mobiles.

Art. 2. Suivant la durée et la nature de leur mission, les commissions de gare sont dites *temporaires*, *permanente fixes* ou *permanentes mobiles*.

Les *commissions temporaires* sont celles qui fonctionnent seulement pendant les périodes de mobilisation et de concentration.

Les *commissions permanentes et fixes* sont celles créées dans une station pour toute la durée des opérations.

Les *commissions permanentes et mobiles* sont celles dont l'emplacement peut être modifié pendant le cours des opérations.

Le Ministre détermine, sur la proposition du chef d'état-major général, les gares qui, sur chaque réseau, devront au moment de la mobilisation recevoir des commissions temporaires ou des commissions permanentes. Les généraux commandant les corps d'armée reçoivent avis des désignations qui les intéressent.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN
DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

Choix du personnel d'officiers. — Lettre de service.

Art. 3. Les commissions temporaires sont composées en principe d'officiers appartenant *aux cadres* de l'armée active ou de l'armée territoriale. Les généraux commandant les corps d'armée désignent ces officiers et leur délivrent des ordres de service leur faisant connaître : la mission qu'ils ont à remplir, sa durée et le poste qu'ils doivent rejoindre lorsqu'elle est terminée.

Les commissions permanentes sont constituées à l'aide des officiers du service des chemins de fer et des étapes. Les désignations sont faites par le Ministre sur la proposition des généraux commandant les corps d'armée.

Documents dont sont pourvues les commissions de gare.

Art. 4. Au moment de la mobilisation, les commissions de gare reçoivent des documents militaires et des documents techniques destinés à les renseigner pour l'exécution de leur service spécial.

La liste des premiers est indiquée au tableau D annexé au présent appendice. Ils sont indépendants de ceux adressés aux commissaires miltiaires, lorsqu'ils remplissent en plus les fonctions de commandant d'armes ou d'étapes (1).

Les documents techniques consistent principalement en :

1° Une consigne spéciale de gare faisant connaître les particularités de la gare, établissant les règles relatives à l'embarquement ou au débarquement, etc., et spécifiant les travaux d'aménagement à effectuer à la mobilisation ;

2° Des livrets spéciaux indiquant la marche des trains militaires.

Attributions générales des commissions de gare. — Fonctions spéciales de chacun de leurs membres.

Art. 5. Les commissions de gare relèvent des commissions de réseau soit directement, soit par l'intermédiaire de sous-commissions de réseau. Elles reçoivent leurs ordres ou instructions soit de ces sous-commissions, soit des commissions de réseau, soit enfin, dans les cas urgents, directement du chef d'état-major général du Ministre, si elles se trouvent dans la zone de l'intérieur, ou du directeur des chemins de fer aux armées, si elles se trouvent dans la zone des armées. En ce qui concerne leur service spécial elles ne dépendent que de ces autorités militaires de chemins de fer.

Dès leur entrée en fonctions, elles se mettent en relations avec la commission ou sous-commission de réseau dont elles dépendent.

Leur mission est de faire exécuter rigoureusement, dans les conditions prescrites, le détail des transports ordonnés. Dans ce but, elles prennent les dispositions locales nécessaires pour faciliter le service spécial de la gare et éviter tonte cause de désordre, d'erreur ou d'encombrement. Elles font procéder sans retard aux travaux d'aménagement prescrits par la commission de réseau dans la consigne de gare; si d'autres travaux importants leur paraissent nécessaires, elles en réfèrent d'urgence à la commission ou sous-commission de réseau.

Elles assurent les distributions de vivres pendant les transports de concentration, et, de concert avec les autorités compétentes, les soins à donner

(1) Tableau annexé au règlement sur le service des étapes.

aux malades et blessés, ainsi que le logement des militaires isolés et des troupes de passage.

La spécialisation des fonctions de chacun des membres de la commission doit être maintenue dans l'exécution du service, de la façon la plus absolue. Toutefois, ils ne doivent pas perdre de vue que leur association a principalement pour but de concilier, dans les cas pressants, les exigences propres du service militaire avec celles des transports par chemins de fer et de subordonner, s'il y a lieu, les unes aux autres, d'après leur urgence relative.

Le commissaire militaire dont les attributions sont indiquées au chapitre II remplit les fonctions de commandant d'armes dans la gare; il maintient parmi les militaires qui la traversent l'ordre le plus absolu et exige de tous, *quel que soit leur grade*, une obéissance passive aux consignes locales et aux ordres ou instructions militaires de chemins de fer.

Il est l'intermédiaire obligé entre les diverses autorités militaires de passage et le chef de gare.

Toutefois, en l'absence du commissaire militaire et de ses adjoints, le chef de gare représente à lui seul la commission de gare. Il a qualité, dans ce cas, pour donner communication, aux troupes ou aux isolés de passage, des mesures arrêtées en vue d'assurer la bonne exécution des transports. Les commandants de ces troupes sont tenus de se conformer rigoureusement aux indications qui leur sont données à ce sujet.

Le chef de gare est seul responsable du mouvement des trains ; il a seul qualité pour donner des instructions aux agents de la compagnie et surveiller l'exécution par eux des dispositions techniques relatives aux transports. Il fait en sorte que les trains soient présentés aux quais d'embarquement, de passage ou de débarquement aux heures indiquées.

Il lui appartient d'apprécier, au nom de la commission de gare, si le retard au départ d'un train, quelle qu'en soit la cause, peut être assimilé à un retard en cours de route. Dans l'affirmative, il faut appliquer les règles de l'exploitation ordinaire. Dans le cas contraire, le train est arrêté et garé, la sous-commission ou la commission de réseau est informée de l'incident par télégramme, et le train n'est remis en route que sur de nouveaux ordres de cette commission (1).

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 de 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.

Affiches à apposer.

Art. 6. Les commissions de gare doivent faire afficher, sans aucun retard et en un lieu très apparent, à l'intérieur et à l'extérieur de la station, tous les ordres ou avis des autorités militaires ou civiles, relatifs à la mobilisa-

(1) Article 15 du règlement sur les transports stratégiques.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN ® DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

tion, à la réquisition, etc., qu'elles seraient requises de porter à la connaissance du public ou des troupes de passage.

En outre, afin de permettre aux militaires isolés et aux chefs de détachement de se rendre rapidement compte des locaux occupés dans la gare ou dans la ville, par les autorités et les divers services militaires ou civils, les commissions de gare font dresser et apposer à l'intérieur et à l'extérieur de la gare et à l'entrée de la ville, des inscriptions très apparentes contenant les indications nécessaires. Ces inscriptions font connaître l'emplacement de ceux des services énumérés ci-après qui existent dans la localité :

Le bureau du commissaire militaire;
Le bureau du commandant d'armes et du commandant d'étapes;
La sous-intendance militaire;
Le bureau de recrutement;
La mairie, le commissariat de police et la gendarmerie;
Le bureau du payeur;
La manutention, le parc aux fourrages, les magasins d'habillement, de campement, etc.;
L'hôpital;
La poste et le télégraphe.

Une autre affiche servant à indiquer la correspondance entre les numéros des journées de mobilisation, d'une part, et les quantièmes et noms des jours du mois, de l'autre, est établie et apposée par les soins des commissions de gare dans les conditions énoncées ci-dessus.

Emploi du télégraphe.

Art. 7. Les membres des commissions de gare sont autorisées à se servir gratuitement du télégraphe de l'Etat et de celui des chemins de fer dans les conditions spécifiées par l'article 14 du règlement sur les transports stratégiques.

Journal d'opérations et rapport quotidien.

Art. 8. Un journal d'opérations, tenu en commun par les deux commissaires, relate par ordre chronologique les divers ordres ou instructions reçus, la suite qui leur a été donnée, les trains formés et expédiés, reçus et déchargés, avec leur composition, le passage des trains avec l'indication des retards (modèle B, p. 167).

Un rapport quotidien, qui est un extrait de ce journal, est adressé par la commission de gare à la sous-commission ou commission de réseau dont elle relève (modèle C, page 171).

CHAPITRE II.

ATTRIBUTIONS GÉNÉRALES DES COMMISSAIRES MILITAIRES.

Instruction et convocations des officiers du service des chemins de fer et des étapes, pendant le temps de paix.

Art. 9. Les officiers du service des chemins de fer et des étapes accomplissent tous les deux ans une période d'instruction pendant laquelle ils sont exercés aux fonctions qu'ils auraient à remplir à la mobilisation, ou participent à des conférences sur le service des chemins de fer et celui des étapes.

Les conditions dans lesquelles ont lieu les convocations et le sens suivant lequel doit être dirigée l'instruction des officiers sont spécifiées dans l'instruction pour les exercices sur les voies ferrées (Appendice X).

Insigne des officiers du service des chemins de fer et des étapes.

Art. 10. L'insigne distinctif des officiers du service des chemins de fer et des étapes est un ruban blanc couvrant le turban du képi; ils portent une grenade brodée au collet. Le reste de la tenue est celui de l'arme à laquelle ils appartiennent. (Décision ministérielle du 6 août 1886) (1).

Rôle général du commissaire militaire.

Art. 11. La mission du commissaire militaire est de maintenir l'ordre dans les détachements d'isolés et corps de troupe qui traversent la gare, s'y embarquent ou y débarquent, d'exiger et d'obtenir *de tous* une obéissance passive aux dispositions arrêtées pour l'exécution des transports, d'assurer la succession normale des trains et, par suite, l'évacuation complète des gares aux heures indiquées.

Il remplit dans la gare les fonctions de *commandant d'armes;* il en exerce tous les droits. *Quel que soit leur grade,* les commandants des troupes de passage doivent se mettre en rapport avec lui dès leur arrivée. Ils sont tenus de faire observer rigoureusement par la troupe sous leurs ordres toutes les consignes et instructions, même verbales, qui leur sont communiquées par le commissaire militaire pour assurer le maintien de l'ordre et faciliter le service des chemins de fer. De son côté, le commissaire militaire adresse aux commandants des unités transportées, eux-mêmes, les instructions ou observations qu'il aurait à formuler, en s'abstenant d'intervenir directement auprès de la troupe.

Le commissaire militaire ne doit pas s'immiscer dans les questions d'ordre technique qui ne ressortissent que du chef de gare, et pour lesquelles il est incompétent.

Le cas échéant, il doit être l'interprète du chef de gare et l'appuyer de toute son autorité dans les différends qui pourraient survenir entre le service technique et les militaires de *tous grades.* En aucune circonstance, il ne permet à ces derniers de s'adresser directement aux agents de chemins de fer.

Le commissaire militaire est présent à tous les départs ou arrivées de trains. S'il a des adjoints, ceux-ci peuvent le suppléer et alterner avec lui pour le service de jour et de nuit; mais le commissaire militaire, chef de service, n'en demeure pas moins responsable en toutes circonstances.

Devoirs du commissaire militaire en arrivant à son poste.

Art. 12. Dès son arrivée à son poste, le commissaire militaire doit étudier les documents militaires et techniques de la commission. Ces documents lui sont remis par le chef de gare.

Il procède avec ce dernier et avec les officiers ou fonctionnaires attachés à la commission à une reconnaissance détaillée de la gare. Il se rend compte des ressources de la station, de leur utilisation, prévue dans la consigne de gare, des travaux complémentaires d'aménagement qui restent à effectuer, et auxquels il doit être procédé sans retard.

(1) Cet insigne n'est pas porté par les fonctionnaires ou employés militaires qui font partie du personnel auxiliaire des commissions.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN ®
DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

Il s'enquiert des dispositions spéciales à la gare, des manœuvres auxquelles les trains sont obligés et du temps que nécessitent ces manœuvres.

Il arrête, de concert avec le chef de gare, les mesures à prendre pour assurer le maintien de l'ordre dans la gare, pendant le passage des troupes ou des isolés, et pour éviter toute perte de temps et toute gêne dans le service du chemin de fer.

Reconnaissance de la gare.

Art. 13. Dans sa reconnaissance de la gare, le commissaire militaire examine plus particulièrement les dispositions arrêtées dans la consigne de gare.

D'une façon générale, il porte son attention sur les points suivants :

1° *Reconnaissance de la gare.* — Disposition générale de la gare des voyageurs, de la gare des marchandises, des quais militaires et chantiers d'embarquement ou de débarquement.

Locaux de la gare : salles des pas perdus, d'attente, des bagages, bureaux, hangars, quais couverts; utilisation prévue pour ces locaux pendant les transports militaires, leur aménagement; corps de garde du poste de police.

Chemins d'accès, passages de service à ouvrir ou à supprimer, clôtures, barrières.

Quais, halles et cours; point d'embarquement ou de débarquement des isolés, des détachements, des chevaux, des voitures. Rampes d'accès à créer ou à améliorer, rampes mobiles, accessoires d'embarquement à fournir par la compagnie.

Moyens d'éclairage de la gare.

Ecriteaux indicateurs, taansparents, affiches à placarder à l'intérieur et à l'extérieur de la gare;

2° *Dispositions à prendre en vue des transports d'isolés.* — Points ou locaux de rassemblement à assigner aux hommes ayant même destination, écriteaux et transparents indiquant ces destinations, quais d'embarquement et de débarquement, locaux d'attente pour les isolés de passage, buffets et buvettes à fermer, latrines, feuillées à créer, consigne du poste de police, emplacement des sentinelles, plantons, etc., circulation des militaires dans la gare, etc.

3° *Dispositions à prendre en vue des transports de chevaux de réquisition.* — Points de rassemblements et écriteaux par destination; quais, rampes, etc. (comme au § 2).

4° *Dispositions à prendre en vue des transports de troupes.* — Points de rassemblement des troupes avant ou pendant les embarquements, place d'attente des détachements qui débarquent, circulation des détachements dans la gare; quais, rampes, etc., consignes et emplacements des sentinelles fournies par le poste ou par la troupe de passage, etc. (comme au § 2).

Le commissaire militaire doit, en outre, étudier en détail les installations particulières que présente la gare, suivant qn'elle est halte-repas, station-magasin, etc.

Installation des commissions de gare.

Art. 14. Les commissions de gare s'installent dans les bâtiments dépendant de la gare ou dans des locaux désignés par la commission de réseau. Ces désignations sont faites de manière à ne pas compromettre le service des transports.

Le commissaire militaire a généralement son bureau dans celui du commissaire de surveillance administrative.

Dans les places où réside un fonctionnaire de l'intendance, un local, voisin autant que possible du bureau du commissaire militaire, est mis, pendant la durée des opérations de la commission, à la disposition du sous-intendant, pour y établir le bureau du service de marche, du visa et de l'enregistrement des bons de toute nature et des billets d'hôpital pour les troupes de passage.

On affecte de même, s'il est nécessaire, à l'agent des finances de la localité, un bureau spécial et voisin des précédents, pour les différents payements à effectuer aux troupes de passage.

Poste de police.

Art. 15. Si la gare est pourvue d'un poste de police, ce poste est placé sous l'autorité exclusive du commissaire militaire.

Le commissaire militaire établit le poste dans les locaux de la gare disposés à cet effet (l'emplacement en est habituellement fixé par la consigne de gare). Il arrête les consignes du poste de police et de chacune des sentinelles qu'il doit fournir en vue de maintenir l'ordre le plus absolu, particulièrement au moment des passages de troupes ou de militaires isolés, de défendre l'accès de la gare à toute personne non autorisée ou d'en interdire la sortie aux militaires isolés, etc. Certaines portes sont réservées comme passages de service pour les autorités militaires ou civiles et les agents du chemin de fer, pour les isolés ou les détachements. Les autres sont fermées ou interdites.

Rôle du commissaire militaire pendant les embarquements, les débarquements et les arrêts des trains.

Art. 16. Dans les embarquements et les débarquements de troupes ou de matériel, le commissaire militaire prend les mesures nécessaires, soit auprès du chef de gare, soit auprès du commandant de la troupe, pour que l'opération soit conduite avec ordre et *le plus rapidement possible*, afin que le train puisse partir *exactement à l'heure fixée*, ou que la gare soit entièrement évacuée en temps utile.

Il est personnellement responsable devant la commission ou sous-commission de réseau de tout retard qui résulterait des lenteurs non justifiées d'un embarquement ou d'un débarquement.

Par suite, et *quel que soit son grade*, le commandant de l'unité transportée doit déférer aux observations du commissaire militaire, lequel ne doit jamais hésiter à formuler celles qu'il croit nécessaires à l'exécution du service.

A l'arrivée d'un train qui doit faire une halte dans la gare, le commissaire militaire indique au commandant de la troupe la durée *exacte* de l'arrêt. Dans les haltes de dix minutes au moins, les hommes peuvent descendre de wagon. Ils doivent y remonter trois minutes avant le départ. Les commandants de troupes, du reste, sont tenus de déférer à toute demande du commissaire militaire ou, à son défaut, du chef de gare, tendant à faire monter les hommes en wagon pour le départ, à quelque moment que cette demande se produise.

Lorsque, par suite de son arrivée tardive à la gare ou pour tout autre motif, une troupe n'a pu partir par le train qui lui avait été assigné, le commissaire militaire en informe sans retard le commandement militaire local et lui fait connaître les circonstances de cet incident. Ce compte rendu est indépendant de l'avis télégraphique qui doit être aussitôt adressé

par la commission de gare à la sous-commission ou commission du réseau. (Art. 3.)

Dons en nature ou en argent faits à la troupe.

Art. 17. Sous aucun prétexte, les vivres, boissons, etc., qui pourraient être apportées pour les militaires de passage par les habitants de la localité ne doivent être distribués directement aux soldats par les donateurs ou leurs délégués. Ces denrées sont remises au commissaire militaire, qui en assure la répartition, lorsque les commandants des détachements y donnent leur assentiment et qu'il n'en peut résulter aucun inconvénient pour la discipline et le service des chemins de fer.

Les dons en argent ne peuvent être acceptés en aucun cas.

Examen des feuilles de route et ordres de mouvement.

Art. 18. Le commissaire militaire peut se faire présenter les feuilles de route ou ordres de mouvement rapide des détachements qui traversent la gare. En vue des avis qu'il peut avoir à donner à d'autres commissions, il s'assure, s'il le croit nécessaire, auprès du chef de la troupe, de la concordance entre les chiffres portés sur ces documents et l'effectif réel des détachements.

Avis à donner à la halte-repas voisine.

Art. 19. Afin d'éviter tout retard dans les distributions de vivres des haltes-repas, le commissaire militaire de chaque commission de gare qui précède une de ces stations sur la ligne de transport, fait connaître télégraphiquement, au commissaire militaire de la halte-repas, aussitôt qu'un train quitte la gare, l'effectif réel (officiers, soldats, chevaux) de la troupe transportée, lorsque celle-ci doit s'y arrêter pour prendre soit un repas, soit des vivres.

Relations du commissaire militaire avec le commandant d'armes ou d'étapes de la localité.

Art. 20. Le commissaire militaire se maintient en relations constantes avec le commandant d'armes ou d'étapes établi dans la localité. Il se concerte avec lui pour toutes les mesures relatives à l'alimentation, au logement ou au cantonnement des détachements d'isolés ou de troupes appelés à y stationner et, s'il y a lieu, du personnel supplémentaire du service des chemins de fer détaché dans la gare. Il s'entend également avec lui pour l'établissement d'un poste de police à la gare, ou pour l'envoi d'auxiliaires destinés à aider aux embarquements ou aux débarquements.

Il donne avis au commandant d'armes ou d'étapes de l'arrivée des troupes qui doivent coucher dans la localité.

Attributions du commissaire militaire comme commandant d'étapes.

Art. 21. Dans les localités où il n'existe pas de commandant d'armes ou d'étapes, le commissaire militaire en assume les fonctions en plus de ses attributions spéciales relatives aux chemins de fer. Il relève alors, au point de vue de ce service, de l'autorité territoriale ou d'étapes dont dépend la localité.

Dans ce cas, il a une délégation du droit de réquisition. Un carnet d'ordres de réquisition et un carnet de reçus sont mis à sa disposition.

Les devoirs et attributions d'un commandant d'armes ou d'un commandant d'étapes sont spécifiés dans les règlements sur le service des places

(23 octobre 1883) et sur l'organisation du service des étapes (20 novembre 1889).

En aucun cas, le commissaire militaire d'une gare de débarquement ou d'une gare tête d'étapes de guerre ne peut remplir en même temps les fonctions de commandant d'étapes de la localité. Le commissaire militaire ou commandant de gare de toute station-magasin créée dans la zone de l'arrière des armées, est en même temps commandant d'étapes.

Attributions du commissaire militaire comme suppléant légal de l'intendance.

Art. 22. Dans les localités où il ne réside pas de fonctionnaire de l'intendance et où il n'y a ni commandant d'armes, ni commandant d'étapes, le commissaire militaire remplit les fonctions de suppléant légal de l'intendance.

A ce point de vue, ses attributions sont les suivantes :

1° Il délivre des ordres de mouvement rapide, soit aux détachements (sur papier jaune), soit aux isolés (sur papier violet), avec les bons de chemins de fer nécessaires pour aller jusqu'à destination.

Dans la zone des étapes, il vise, pour servir d'ordre de mouvement, les demandes de transport qui sont délivrées par les commandants d'étapes aux isolés et aux petits détachements, lorsque ces isolés ou détachements peuvent être transportés par les trains de service journalier. Dans ce cas, il fixe l'heure de l'embarquement. Si la gare ne peut assurer le transport demandé, ou si ce transport nécessite un train spécial, le commissaire militaire en informe le commandant d'étapes et prend les ordres de la commission de réseau ou de chemins de fer de campagne.

Il envoie chaque jour à la sous-commission ou commission de réseau (ou de chemins de fer de campagne), avec son rapport journalier, le relevé des bons de chemins de fer délivrés la veille, avec indication des effectifs et des destinations;

2° Il vise les billets d'entrée à l'hôpital des hommes reconnus incapables de se mettre en route ou de continuer leur voyage par suite de maladie ou de blessure. Il tient un registre sur lequel il inscrit la date d'entrée à l'hôpital de chacun de ces militaires et celle de leur sortie;

3° Il vise les bons de vivres, fourrage et chauffage des troupes stationnées dans le gîte d'étapes, ainsi que les bons ou mandats d'étape des détachements séjournant ou traversant seulement cette station; il tient, à cet effet, le registre prescrit par le règlement sur le service des subsistances militaires (1);

4° Il vise le bordereau énumératif des factures d'expédition. Ce bordereau, qui tient lieu de lettre de voiture, est établi en double expédition et certifié par le chef de gare de la station où le chargement a lieu, ou par son délégué.

Protection des gares ou des trains, réquisition de troupes.

Art. 23. Les mesures concernant la sécurité des voies ferrées et des gares sont arrêtées par le Ministre ou par le directeur général des chemins de fer et des étapes, après avis du service des chemins de fer. Toutefois, *dans le cas d'urgence*, les commissions de réseau ou de chemins de fer de

(1) Dans la zone de l'arrière des armées, après la concentration, le commissaire militaire, lorsqu'il n'est pas en même temps commandant d'étapes, n'exerce pas celles des fonctions définies aux §§ 2 et 3 qui sont dévolues aux commandants d'étapes par le règlement sur le service des étapes aux armées.

campagne, et aussi les commissions militaires ou commandants de gare, ont le droit d'adresser des réquisitions de troupes au commandant local ou aux commandants des colonnes mobiles. Les uns et les autres y déférent, dans la mesure du possible.

Les détachements de gendarmerie et les troupes d'étapes affectées à la police ou à la défense d'une gare passent, pendant la durée de leur mission, sous l'autorité du commandant de gare (1).

Les trains de matériel, si l'on prévoit qu'ils puissent être attaqués, reçoivent une escorte d'infanterie par les soins des commandants d'étapes et sur la réquisition des commissaires ou commandants de gare (2).

Service médical dans les gares.

Art. 24. Dans chaque gare siège d'une commission, le commissaire militaire désigne, autant que possible, un local où sont reçus et examinés les hommes qui paraissent incapables de se mettre en route ou de continuer leur voyage par suite de maladie ou de blessure. Ils y reçoivent les premiers soins et sont ensuite dirigés, suivant le cas, sur l'hôpital le plus proche ou sur leur corps. Lorsqu'il n'existe pas d'infirmerie de gare dans la station, le commissaire militaire s'entend avec le commandant d'armes ou d'étapes, pour qu'un médecin (militaire ou civil), désigné d'avance, puisse être immédiatement requis d'assurer ce service au moment du besoin.

Lorsqu'une infirmerie de gare est organisée dans la station, le commissaire militaire procède à l'installation des locaux de concert avec le médecin chef de cette infirmerie ou avec le représentant du service hospitalier qui en est chargé.

Le personnel du service de santé, les médecins et infirmiers civils, les malades et blessés de l'infirmerie de gare relèvent du commissaire militaire, au point de vue de la discipline générale et du service intérieur de la gare.

Les infirmeries de gare sont généralement établies dans des stations de bifurcation, halte-repas ou gares importantes.

Répartition des malades et blessés (3).

Art. 25. D'après un plan d'ensemble arrêté par le Ministre, les commissions de réseau ou de chemins de fer de campagne font connaître au commissaire militaire ou commandant de gare de chacune des stations têtes d'étapes de guerre les régions de corps d'armée sur lesquelles devront être dirigés les trains d'évacuation.

Chaque jour, ce commissaire militaire ou commandant de gare reçoit des directeurs du service de santé des régions territoriales assignées l'avis télégraphique du nombre de places disponibles dans l'ensemble des établissements de la région.

D'après ces indications et les instructions données par la commission de réseau (ou de chemins de fer de campagne), la commission de gare, après concert avec le médecin chef de l'hôpital d'évacuation (et, s'il y a lieu, avec un délégué de la Société française de secours aux blessés), fixe

(1) Art. 43 du règlement sur les transports stratégiques et art. 16 du règlement sur le service des étapes.
(2) Art. 53 du règlement sur les transports stratégiques.
(3) Art. 86 du règlement sur les transports stratégiques.

la composition et le départ des trains d'évacuation. — Elle désigne la gare, point de répartition, sur laquelle chacun des trains sera dirigé.

A la gare d'arrivée, les trains sont reçus par le directeur régional du service de santé ou son délégué, qui fixe immédiatement la répartition dans les divers établissements hospitaliers de la région. La commission de gare assure ensuite le transport à la destination définitive par les premiers trains disponibles, conformément aux instructions de la commission de réseau.

Aménagements imprévus à organiser dans les gares.

Art. 26. Lorsque, par suite de circonstances de guerre imprévues, le rôle primitif assigné à une gare doit être modifié, le commissaire militaire prend sous sa responsabilité et d'accord avec le chef de gare, sauf à rendre compte le plus tôt possible à la sous-commission ou commission de réseau, les dispositions provisoires les plus propres à parer aux nécessités nouvelles.

CHAPITRE III.

ORGANISATION ET FONCTIONNEMENT DES COMMANDEMENTS DE GARE.

Organisation et composition.

Art. 27. Dans la zone située au delà de la station de transition, sont établis des commandements de gare. La création de ces commandements est ordonnée par le directeur général des chemins de fer et des étapes, sur la proposition du directeur des chemins de fer aux armées.

Chaque commandement de gare est composé (1) :

D'un officier, commandant militaire;

Du chef de gare;

D'un personnel adjoint et auxiliaire variable, suivant la catégorie de la gare.

En outre, des détachements de gendarmerie ou des troupes d'étapes peuvent être placés, lorsqu'il est nécessaire, sous les ordres du commandant militaire.

Désignation du personnel.

Art. 28. Dans chaque région de corps d'armée, deux commandants de gare sont désignés dès le temps de paix par le Ministre, sur la proposition du commandant de corps d'armée.

Ces officiers sont attachés en même temps aux commissions de débarquement de leur corps d'armée. Ils y assurent le service jusqu'à la création des commandements de gare.

Le personnel militaire adjoint et le personnel auxiliaire à attacher aux commandements de gare de chaque corps d'armée ne sont pas désignés dès le temps de paix, en raison des différents rôles que ces commandements peuvent être appelés à jouer en campagne. Ils sont déterminés, lors de la création du commandement, par le directeur général des chemins de fer et des étapes, sur la proposition du directeur des chemins de fer aux armées; ils peuvent être modifiés ultérieurement dans les mêmes conditions.

Le chef de gare et le personnel technique en sous-ordre sont fournis par les sections de chemins de fer de campagne qui exploitent la ligne.

(1) Art. 40 du règlement sur les transports stratégiques.

Attributions générales des commandants de gare.

Art. 29. Les commandants de gare sont les agents d'exécution locaux dont chaque commission de chemins de fer de campagne dispose, sur chaque section, pour assurer l'exploitation militaire de la ligne.

Ils ne reçoivent d'ordres que de cette commission. Ils lui adressent un rapport journalier (même modèle que celui établi par les commissions de gare, art. 8); ils annexent à ce rapport le relevé des bons de chemins de fer délivrés la veille, avec indication des effectifs et des destinations.

Le commandant de gare est commandant d'armes dans sa gare et dans ses dépendances. Il est le chef militaire de la commission dont tous les membres doivent déférer à ses ordres, même en ce qui concerne les questions purement techniques, lorsque les circonstances lui imposent de couvrir leur responsabilité particulière en engageant la sienne.

Sauf cette disposition, qui donne aux commandants de gare une part d'autorité et de responsabilité plus grande que celle dévolue aux commissaires militaires de gare, les devoirs et les attributions générales des uns et des autres sont les mêmes, lorsqu'ils ont à faire face aux mêmes nécessités de service. Il y a donc lieu de se reporter, à ce sujet, aux dispositions contenues dans les chapitres I et II du titre I du présent appendice.

Relations des commandants de gare avec le service des étapes (1).

Art. 30. Les commandants de gare se tiennent en relations constantes avec les commandants d'étapes établis dans la localité. Ils se concertent avec eux pour toutes les mesures intéressant :

Le débarquement et l'embarquement du personnel et du matériel;

Le logement et l'alimention des troupes qui doivent stationner dans la localité;

Les distributions de vivres au personnel du service des chemins de fer, lorsqu'il y a lieu, ou aux équipes d'auxiliaires mis à la disposition du commandement de gare ;

La sécurité et la défense de la gare et de la voie, dans le rayon du commandement d'étapes. En cas d'urgence, le commandant de gare peut requérir des troupes pour assurer la protection de la gare, ainsi qu'il a été dit (art. 23).

TITRE II.

ATTRIBUTIONS SPÉCIALES DES DIVERSES COMMISSIONS ET DES COMMANDEMENTS DE GARE.

CHAPITRE PREMIER.

COMMISSIONS DE GARE DE MOBILISATION (2).

Rôle des commissions de gare de mobilisation.

Art. 31. Les commissions de gare de mobilisation ont pour objet de

(1) Art. 42 du règlement sur les transports stratégiques.
(2) Tableau A.

veiller à l'ordre et à la régularité des mouvements d'isolés, de détachements ou de matériel, prescrits pour assurer la mobilisation de l'armée.

Aménagement de la station.

Art. 32. Dans sa reconnaissance de la gare, le commissaire militaire s'assure que toutes les dispositions ont été prises pour éviter toute cause d'encombrement, de désordres ou d'erreur de direction.

Des salles, hangars ou emplacements nettement séparés les uns des autres sont organisés pour recevoir les hommes ayant une destination commune. Des écriteaux pouvant être éclairés, et indiquant en gros caractères les principales de ces destinations, sont placés en évidence à la porte de ces locaux ou aux points mêmes de groupement.

Réception et mise en route des militaires isolés.

Art. 33. A son arrivée à la gare, chaque militaire isolé présente au commissaire militaire son ordre de route. Celui-ci s'assure que l'homme doit bien voyager par les voies ferrées et qu'il s'est bien rendu à la gare désignée.

D'après l'heure de départ, la destination et l'affectation indiquées sur leur ordre de route, le commissaire militaire fait grouper les hommes par train, par garnison et par corps. Il désigne, autant que possible, un chef pour chacun des détachements ainsi formés.

En principe, pour éviter tout désordre et toute chance d'erreur de direction, le commissaire militaire interdit aux hommes de quitter la gare ou de s'éloigner de leur groupe.

A l'arrivé du train, les hommes sont conduits devant les wagons et embarqués dans le plus grand ordre. On s'efforce de les maintenir groupés et de les réunir à des hommes ayant déjà même destination.

Lorsque les détachements d'isolés débarquent dans la gare, les hommes sont groupés par corps, s'ils ne le sont déjà, et remis par le commissaire militaire aux cadres de conduite qui viennent les chercher. Dans le cas où les corps de troupe de la place n'auraient pas envoyé de cadres à cet effet, le commissaire militaire prendrait les dispositions nécessaires pour faire conduire les détachements à destination.

Mesures d'ordre.

Art. 34. Le commissaire militaire prend des mesures rigoureuses pour maintenir dans la gare l'ordre et la discipline les plus sévères.

Si la gare a reçu un poste de police, des factionnaires sont placés aux issues de la gare. Ces plantons renseignent les isolés ou les détachements qui se présentent pour s'embarquer à la gare ou y débarquent; des consignes écrites sont données à chacun de ces plantons.

Les buffet et buvettes de la station sont fermés ou gardés, et le commissaire militaire, s'il le juge indispensable, peut provoquer, auprès de l'autorité compétente, la fermeture des débits de boissons voisins de la gare.

Tous cris, chants, manifestations ou musiques sont formellement interdits dans l'enceinte de la gare et en cours de route.

Isolés en dehors de leur direction ou ayant perdu leur ordre de route.

Art. 35. En cas d'erreur de direction, le commissaire militaire se conforme aux articles 26 et 27 du règlement sur les transports ordinaires. Au besoin, il fait délivrer aux hommes par le sous-intendant militaire, ou leur

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN ®
DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

délivre lui-même s'il supplée ce fonctionnaire, des ordres de mouvement rapide avec les bons de chemins de fer nécessaires pour rejoindre leur destination.

Il agit de même à l'égard des militaires isolés qui déclarent avoir perdu leur feuille ou ordre de route.

Durée des fonctions des commissions de gare de mobilisation.

Art. 36. Les fonctions des commissions de gare de mobilisation cessent aussitôt que la période de mobilisation est terminée, et à une date indiquée par leur ordre de service.

Le commissaire militaire rejoint à cette date le poste qui lui a été assigné d'avance par l'ordre de service dont il est porteur. A moins d'ordres contraires, il prend ou provoque, s'il y a lieu, les mesures nécessaires pour que le sous-officier secrétaire rejoigne le dépôt de son corps.

CHAPITRE II.

COMMISSION DE GARE D'EMBARQUEMENT (1).

Rôle des commissions de gare d'embarquement.

Art. 37. Les commissions de gare d'embarquement ont pour mission d'exiger la régularité et la célérité les plus grandes dans les embarquements de troupes ou de matériel; elles veillent à ce que les trains soient mis en route rigoureusement aux heures prescrites par les ordres de service.

Désignation du commissaire militaire de gare et durée de ses fonctions.

Art. 38. Dans les villes de garnison où se trouve un seul corps de troupe, le chef de corps est commissaire militaire. Il n'est pas mis de personnel auxiliaire à la disposition de la commission, le commissaire militaire ayant toute latitude pour prendre, à l'aide de la troupe sous ses ordres, les mesures qu'il juge convenables pour assurer le maintien de l'ordre.

Le chef de corps commissaire militaire peut se faire suppléer par le lieutenant-colonel ou par un officier supérieur; mais il demeure personnellement responsable de la ponctuelle observation des instructions réglementaires. Le commissaire suppléant ne doit quitter la gare d'embarquement, s'il y a lieu, qu'avec le dernier train.

A ce moment cessent les fonctions de la commission de gare d'embarquement.

Lorsque la garnison comprend deux ou plusieurs corps, le commissaire militaire est l'un des officiers supérieurs de la garnison.

Cet officier est désigné de préférence dans le corps de troupe qui part le dernier. Il quitte la place avec le dernier train de cencentration pour rejoindre son corps de troupe.

Poste de police.

Art. 39. Des plantons et un poste de police sont mis à la disposition de

(1) Tableau A.

la commission. Ce poste est fourni, soit par les troupes de la garnison soit par les troupes qui s'embarquent. Le commandant du territoire en fixe la composition.

Aménagements de la gare.

Art. 40. Dès son entrée en fonctions, ou lorsqu'il est informé de l'éventualité d'un transport, le commissaire militaire s'assure :

Que la gare, ses cours, halles, quais couverts ou découverts, quais militaires, qui doivent être employés pour les embarquements, ont été aménagés en vue des nécessités du service militaire et débarrassés, notamment, de toutes les marchandises et du matériel qui auraient pu y être déposés en temps de paix;

Que les rampes en charpente ont été montées et les rampes à longrines en fer ou en acier déposées aux points voulus, dans les chantiers d'embarquement; que les agrès de toute nature : ponts volants, cales, prolonges, etc., en quantité suffisante, ont été disposés sur les points d'embarquement;

Que les passages ou débouchés nécessaires ont été créés aux endroits voulus; qu'on a construit les rampes d'accès ou les escaliers nécessaires;

Que des appareils d'éclairage, en quantité suffisante, ont été disposés dans les cours, sur les quais, dans les halles d'embarquement, et sont tout prêts à fonctionner;

Que toutes les mesures de détail ont été prises pour faciliter les embarquements de jour et de nuit.

Au besoin, il s'entend avec le chef de gare pour que les travaux d'aménagement soient terminés d'urgence.

Attributions du commissaire militaire pendant l'exécution des transports.

Art. 41. Lorsque les transports commencent, le commissaire militaire a pour devoir d'assurer l'exécution régulière des ordres de mouvements qui lui sont communiqués.

Il fait connaître aux officiers envoyés d'avance à la gare et aux chefs des unités de transport, quand ils se présentent, les consignes particulières de la station, les mesures d'ordre à prendre, le nombre d'équipes à employer pour le chargement des voitures, d'après les dispositions des quais. Il procède avec eux à la reconnaissance des chemins d'accès et des quais ou chantiers d'embarquement, des points où devra se former la troupe avant de s'embarquer, etc.

Avant chaque embarquement, dès que le train est formé ou que ses éléments sont en gare, le commissaire militaire s'assure :

1° Que, dans les wagons à marchandises aménagés à 32 places, les supports des bancs sont bien placés à $0^m,50$ des petits côtés des wagons;

2° Que, dans les wagons aménagés pour 40 places, les extrémités des bancs eux-mêmes sont à $0^m,50$ des petits côtés;

3° Que les wagons destinés aux hommes et aux chevaux sont tous munis de lanternes prêtes à fonctionner et accrochées au côté des wagons opposé à celui par lequel doit se faire l'embarquement.

A leur arrivée à la gare, les détachements se rendent aux quais d'embarquement qui leur sont affectés. Ils doivent se présenter à ces quais aux heures indiquées par leurs ordres de mouvement et, en tous cas, dans les limites spécifiées par les appendices spéciaux à chaque arme.

L'embarquement s'effectue conformément aux prescriptions des appen-

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN ®
DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

dices I, II, III, IV et aux indications particulières contenues dans la consigne spéciale de gare. Le commissaire militaire évite de s'immiscer dans les détails de l'embarquement, mais il tient la main à ce que l'opération s'exécute suivant les prescriptions de la consigne de gare, avec ordre et surtout avec promptitude, de façon que les trains puissent partir *très exactement* aux heures précises fixées par les ordres de service.

Avant le départ, le commissaire militaire passe une inspection rapide du train, avec le commandant de l'unité de transport, le chef ou un sous-chef de gare et le chef de train.

Arrivée tardive d'une troupe à la gare ; retards à l'embarquement.

Art. 42. Lorsque la commission de gare estime (art. 5) qu'une troupe qui s'est présentée tardivement à la gare ne peut s'embarquer et partir sans entraver l'embarquement ou la mise en route régulière des unités de transports suivantes, la troupe n'est pas autorisée à s'embarquer. Le commissaire militaire invite son chef à faire évacuer la gare et ses abords, afin de ne pas gêner les opérations des autres troupes.

De même que si, pour une cause quelconque, une troupe n'a pas achevé son embarquement à l'heure fixée pour le départ du train, celui-ci n'en doit pas moins évacuer le quai pour le livrer à l'unité suivante.

Dans les deux cas, le départ de la troupe en chemin de fer n'a lieu que sur de nouveaux ordres émanés de la commission de réseau ou du Ministre.

Ainsi qu'il a été dit plus haut (art. 16), le commissaire militaire rend compte de l'incident, par télégramme, à la sous-commission ou commission du réseau et en informe le commandement local.

Composition des trains.

Art. 43. Les règles techniques relatives au nombre d'hommes, de chevaux, d'essieux à transporter sur chaque wagon ou truc, sont indiquées par les appendices I, II et III.

La composition de chaque train militaire est fixée d'avance sur ces bases et d'après les besoins prévus, par les soins de la commission de réseau. Par suite, il est *formellement interdit* aux commissions de gare de modifier cette composition en augmentant ou en diminuant le nombre des véhicules prévus, à moins d'un ordre de la commission de réseau ou d'une *nécessité absolue*, dont il est rendu compte télégraphiquement à cette commission de réseau.

Cas où la contenance normale d'un train est inférieure à l'effectif à transporter.

Art. 44. Si, par suite de circonstances imprévues, l'effectif en hommes à transporter se trouve supérieur, au moment du départ, à la contenance normale du train, le commissaire militaire invite le commandant de la troupe à faire immédiatement répartir les hommes en surplus dans les différents wagons du train (voitures de 2e et 3e classe, wagons aménagés, fourgons de service), de façon que le départ ne soit jamais retardé par des mouvements de wagons. En un mot, le commissaire militaire ne doit jamais perdre de vue que la troupe doit toujours partir *en entier*, à *l'heure* et *par le train désignés*.

CHAPITRE III.

COMMISSIONS DE GARE DES HALTES-REPAS (1).

Rôles des haltes-repas.

Art. 45. Pendant les transports de concentration, de ravitaillement et d'évacuation, l'alimentation des hommes (officiers, troupe) et l'abreuvage des chevaux sont assurés par l'administration militaire dans les gares spécialement désignées à cet effet et dénommées haltes-repas.

Le mode d'organisation des haltes-repas et du service d'alimentation dans ces stations sont définis par les appendices I, II, III et VIII.

Attributions générales du commissaire militaire.

Art. 46. Le commissaire militaire fait assurer et surveille la distribution des vivres dans la halte-repas, tout en laissant aux officiers ou agents chargés de l'exécution du service toute la part d'initiative et d'autorité qui revient à chacun d'eux.

En toutes circonstances, le service des vivres est subordonné aux exigences et à l'exécution régulière du service technique du chemin de fer, et le commissaire militaire doit faire en sorte que les trains quittent la gare exactement à l'heure fixée par les ordres de service. Les durées normales prévues pour l'arrêt des trains sont réduites en conséquence s'il est nécessaire.

Reconnaissance de la halte-repas.

Art. 47. Dès son entrée en fonctions, le commissaire militaire procède, avec le personnel adjoint de la commission et le chef de gare, à une reconnaissance détaillée des locaux, du matériel, des moyens d'action de la halte-repas, ainsi qu'il a été dit à l'article 13.

Son examen porte particulièrement sur les points suivants :

Locaux. — Vérifier si tous les locaux de la halte-repas ont été débarrassés des agrès ou marchandises qu'ils peuvent renfermer en temps de paix et organisés en vue du nouveau service.

Cuisines. — Faire nettoyer les fourneaux, marmites, percolateurs, tuyaux, etc.; procéder le plus tôt possible à une épreuve générale de fonctionnement du matériel.

Haltes-réfectoires et locaux de distribution. — Vérifier si les bancs, tables et ustensiles accessoires sont en nombre suffisant; — si la circulation est facile entre les tables; si un local spécial (ou une tente-baraque) garni du mobilier nécessaire a été préparé pour les officiers; — si les locaux de distribution ont un accès facile, sont suffisamment éclairés et pourvus du matériel de distribution nécessaire.

Abris pour les denrées. — S'assurer que les locaux sont suffisants et bien aménagés.

Réservoirs d'eau. — Faire remplir les réservoirs, vérifier le fonctionnement des bouches d'eau, robinets, becs-de-canes, etc., affectés à l'alimen-

(1) Tableau A.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN ® DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

tation d'eau des hommes. — Disposer des tonneaux en nombre suffisant pour les ablutions.

Faire placer les tonneaux destinés à l'abreuvage des chevaux le long de la voie de garage et en nombre suffisant, les faire remplir au moyen des tuyaux en toile caoutchoutée reliés aux bouches d'eau. Disposer des seaux pour faire boire les chevaux auprès des bouches d'eau et des tonneaux; indiquer, la nuit, par une lanterne, l'emplacement de chaque réservoir d'eau situé sur la voie.

Approvisionnements et matériels divers. — Se faire rendre compte de la situation en vivres; — de celle du matériel de toute nature dont doit être pourvue la halte-repas, d'après la nomenclature insérée dans l'appendice VIII.

Eclairage de la gare. — Vérifier si les appareils d'éclairage disposés dans les cours, halles, latrines, locaux et près des voies sont en nombre suffisant et prêts à fonctionner.

Ecriteaux et transparents. — S'assurer que tous les écriteaux nécessaires pour renseigner complètement les détachements sont apposés dans la gare. Vérifier s'ils peuvent être éclairés pendant la nuit. — Disposer, s'il est possible, au lieu d'écriteaux et notamment près des latrines, des transparents lumineux.

Latrines et feuillées. — Des latrines particulières doivent être réservées pour les officiers. Si les latrines non réservées sont insuffisantes pour la troupe (et c'est le cas général), faire creuser des latrines de campagne d'après le type indiqué dans l'appendice VIII et dans la consigne de gare. Délimiter d'une manière visible les espaces laissés à la disposition des hommes, pendant la halte de chaque train.

Circulation dans la gare. — Jalonner, s'il y a lieu, par des écriteaux, la route à suivre pour se rendre du train aux tables réservées à chaque compagnie; délimiter les espaces réservés à la circulation de la troupe et ceux qui lui sont interdits.

Service des distributions. — D'après cette reconnaissance et après entente avec l'officier d'administration comptable, régler toutes les mesures de détail relatives au service des distributions de jour et de nuit.

Préparer des consignes écrites résumant ces mesures, pour en donner communication aux troupes de passage.

La reconnaissance faite, le commissaire militaire s'entend avec le chef de gare et l'officier d'administration pour qu'il soit remédié d'urgence aux défectuosités qui auraient pu être signalées, et pour que les divers services de la halte-repas soient complètement prêts à fonctionner à l'arrivée du premier train.

Poste de police.

Art. 48. Dans certaines haltes-repas, le poste de police est fourni par la troupe de passage (1), lorsque l'éloignement des garnisons ne permet pas de placer dans la station un poste fourni par une fraction de troupe restant sur le territoire. — En général, ce poste de police, dont la composition est déterminée à l'avance par le commandant du territoire et figure dans les instructions remises au commissaire militaire à son arrivée, est fourni par une fraction appartenant aux troupes restant sur le territoire.

Le commissaire militaire procède à l'installation du poste dans les

(1) Appendices I, II, III.

locaux affectés à cet usage. Après avoir examiné les consignes spéciales à la gare et pris l'avis du chef de gare, il place les factionnaires et leur donne des consignes qui doivent avoir principalement pour but d'empêcher les militaires de circuler sur les voies ou en dehors des espaces réservés à la halte-repas, et d'interdire l'accès de la gare aux personnes non autorisées.

Logement ou cantonnement du personnel auxiliaire de la station.

Art. 49. Le commissaire militaire assure le logement du personnel troupe et, s'il y a lieu, du personnel d'agents supplémentaires affectés au service de la halte-repas. Il s'entend à ce sujet avec le commandant d'armes ou d'étapes de la localité.

Si les locaux manquent pour le casernement et s'il n'est pas possible de cantonner les hommes suffisamment près de la gare, les hommes campent sous une tente-baraque du service des subsistances (1). Les tentes-baraques sont réunies à l'avance dans les localités où leur emploi est prévu. Elles font partie du matériel des subsistances militaires.

Devoirs du commissaire militaire avant l'arrivée des trains.

Art. 50. Avant l'arrivée des trains qui doivent recevoir à la station, soit un repas chaud, soit des vivres, le commissaire militaire informe l'officier d'administration des subsistances de l'effectif exact de la troupe (officiers, hommes, chevaux) et de l'heure d'arrivée à la halte-repas. Il est renseigné télégraphiquement à ce sujet par la commission de gare qui précède la halte-repas sur la ligne de transport (art. 19).

Dans le cas où l'heure d'arrivée est modifiée pour une cause quelconque, le commissaire militaire, dès qu'il en est avisé, prévient l'officier d'administration, afin que les aliments ne soient apportés sur les tables qu'au moment même où les hommes vont descendre de wagon.

Il s'assure que toutes les dispositions ont été prises avant l'arrivée du train pour le repas des hommes (vivres et eau disposés sur les tables ou à proximité du train, suivant les cas, etc.), et que l'eau nécessaire pour les chevaux et les seaux en toile pour la distribuer ont été préparés.

Devoirs du commissaire militaire pendant la halte des trains.

Art. 51. A l'arrivée du train, le commissaire militaire donne connaissance au commandant de la troupe de la durée réelle de l'arrêt du train et des consignes locales de la gare. Il lui indique sommairement les diverses installations de la halte-repas (réfectoires ou locaux de distribution, baquets et tonneaux d'eau, latrines, espaces réservés à la circulation ou interdits aux hommes); s'il y a lieu, il lui indique en quels points des factionnaires doivent être placés et quelles consignes ils doivent recevoir; il l'accompagne dans la reconnaissance sommaire qu'il doit faire du réfectoire et de ses abords.

Il surveille le repas ou les distributions qui doivent être terminés au plus tard, de façon que la troupe soit réembarquée trois minutes avant l'heure fixée pour le départ. En attendant l'heure du réembarquement, les hommes sont libres de remonter en wagon, ou de circuler sur les quais

(1) Quand les moyens de couchage n'existent pas, des couvertures de campement, à raison d'une grande et d'une petite par homme, une paillasse et une ration de paille de couchage sont allouées à chaque homme ou agent. Ce matériel, à l'exception de la paille, est emmagasiné à l'avance ainsi que les tentes-baraques dans la halte-repas.

ou dans la cour de la halte-repas, mais seulement dans la partie qui leur est réservée.

Avant le départ du train, le commissaire militaire s'assure que le commandant de l'unité transportée a bien certifié, sur le registre de distributions de la station, le nombre de repas consommés par la troupe qu'il commande. Il s'assure également que les récipients et ustensiles appartenant à la halte-repas et dont les hommes ont fait usage ont bien été remis à l'officier d'administration.

Le train doit quitter la gare *exactement à l'heure fixée* par les ordres de service, quel que soit, d'ailleurs, le temps qui, dans ces conditions, est donné à la troupe pour prendre son repas.

Devoirs du commissaire militaire après le départ des trains.

Art. 52. Après le départ du train, le commissaire militaire fait prendre les dispositions nécessaires pour que tout soit prêt à l'arrivée du train suivant.

Il fait procéder au nettoyage de la station, commande les corvées nécessaires pour faire jeter de la terre dans les latrines de campagne et ouvrir, s'il y a lieu, de nouvelles tranchées.

Attributions administratives du commissaire militaire.

Art. 53. D'une façon générale, le commissaire militaire contresigne les bons et pièces comptables établis par l'officier d'administration comptable de la commission de gare.

Il vise notamment les bons de chauffage, d'éclairage, d'objets de consommation courante nécessaires pour le service de la station, établi par le comptable.

A la cessation du service, il vérifie et vise les livres et pièces de comptabilité où les inscriptions sont journalières, tels que : carnet de caisse, livret d'entrées et de sorties, etc., ainsi que les relevés récapitulatifs et pièces qui ne peuvent être dressées qu'en fin d'opérations.

CHAPITRE IV.

COMMISSIONS DE GARE DE BIFURCATION (1).

But des commissions de bifurcation.

Art. 54. Les commissions de gare de bifurcation ont principalement pour mission de maintenir l'ordre dans les points de croisements des transports de troupes ou d'isolés. Elles s'attachent surtout à prévenir les erreurs de direction et à redresser celles qui auraient pu se produire (2).

Attributions du commissaire militaire.

Art. 55. Le commissaire militaire s'entend avec le chef de gare pour que

(1) Tableau A.

(2) Il n'est installé de commissions de bifurcation proprement dites que dans les gares spécialement désignées par le Ministre. Dans les autres bifurcations pour lesquelles, en raison de leur moindre importance, des commissions permanentes sont inutiles, on installe des commissions de mobilisation qui, aux attributions indiquées par les articles 31 et suivants, réunissent celles fixées par les articles 54 et 55.

la station soit organisée en vue de faciliter le groupement des hommes par directions.

Des écriteaux en gros caractères indiquant les principales directions et destinations des trains, et auprès desquels les hommes pourront se grouper en des lieux nettement séparés les uns des autres, sont placés en évidence sur ler murs de la station, côté des voies. Ces écriteaux doivent pouvoir être éclairés pendant la nuit.

A l'arrivée des trains, le commissaire militaire fait procéder *avec ordre* et le *plus rapidement possible* aux transbordements nécessaires ; il s'assure avant le départ du train qu'aucune erreur n'a été commise.

En principe, les militaires de passage attendent dans la gare le train de correspondance qui doit les emmener.

Toutefois, lorsque leur attente doit durer plus de trois heures, si les locaux disponibles de la gare sont trop exigus, pour donner abri à la totalité du détachement, les hommes qui n'auraient pu trouver place à la gare sont cantonnés en ville.

En vue de cette éventualité, le commissaire militaire s'entend avec le commandement local ou avec le maire, afin que les locaux appropriés soient désignés et aménagés à l'avance.

Chaque fois que des détachements doivent être cantonnés en ville, le commissaire militaire en informe en temps utile le commandement local.

Lorsque des militaires isolés se trouvent en dehors de leur direction, le commissaire militaire fait réparer l'erreur commise, en se conformant aux dispositions contenues dans l'article 35 du présent appendice.

CHAPITRE V.

COMMISSIONS DE GARE DE DÉBARQUEMENT (1).

Rôle des commissions de débarquement.

Art. 56. Les commissions de débarquement ont pour mission d'assurer la succession régulière des trains aux quais ou chantiers de la gare, dans les conditions arrêtées par les autorités militaires de chemins de fer. Par suite, elles doivent exiger que le déchargement de chaque train militaire et l'évacuation de la gare soient effectués rigoureusement dans les délais fixés par les ordres de service.

Le Ministre fixe, pour chaque région de corps d'armée, le nombre de commissions de débarquement, dont le personnel est désigné dès le temps de paix. Les deux officiers désignés pour remplir les fonctions de commandant de gare de chemins de fer de campagne font partie de ces commissions de débarquement. Ils y assurent le service (art. 28) jusqu'à la création des commandements de gare et leur affectation à l'un de ces commandements par le directeur général des chemins de fer et des étapes.

Poste de police, corvées.

Art. 57. Sur la demande du commissaire militaire, adressée au commandement local, un poste de police est fourni, s'il est possible, à la gare, lorsqu'une garnison ou des troupes disponibles sont à proximité.

Si ce poste permanent n'existe pas, le service de police est assuré par la troupe qui débarque.

(1) Tableau A.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN
DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

Exceptionnellement, et sur une demande spéciale, des hommes fournis dans les mêmes conditions peuvent aider aux débarquements de matériel, lorsque la troupe qui accompagne ce matériel est à l'effectif trop faible pour assurer l'opération dans les limites de temps voulu.

Place d'attente.

Art. 58. Un emplacement dit *place d'attente*, suffisamment vaste pour qu'une ou deux unités de transport au moins puissent s'y rassembler, est choisi par le commandant d'armes ou d'étapes à proximité de la gare et des routes conduisant aux cantonnements, mais toujours en dehors de celles-ci.

Au besoin, plusieurs places d'attente peuvent être désignées.

A mesure qu'ils débarquent, les éléments de l'unité transportée y sont conduits en ordre et en deux fractions. La première fraction se compose des hommes non employés au débarquement (et, pour la cavalerie, des chevaux de selle) ; la seconde comprend les voitures attelées et les chevaux de selle (sauf pour la cavalerie). On évite ainsi d'encombrer la gare et ses abords. Il est absolument interdit de laisser sortir de la gare des hommes ou des chevaux isolés ou en groupe, en dehors des deux fractions ci-dessus indiquées.

Au besoin, des guides, requis dans le pays par les soins du commandement local, conduisent chacun de ces éléments à la place d'attente ou à leur cantonnement.

Écriteaux à apposer.

Art. 59. La commission de gare fait établir des écriteaux indiquant la direction à suivre pour aller à la place d'attente, indépendamment de ceux indiqués à l'article 6.

Devoirs du commissaire militaire avant le commencement des transports.

Art. 60. Dans sa reconnaissance de gare, le commissaire militaire s'entend avec le chef de gare pour qu'il soit procédé d'urgence aux travaux complémentaires d'aménagement de la station (déblaiement immédiat des quais ou chantiers de débarquement et de leurs abords, rampes à construire, matériel et agrès de débarquement à disposer sur les quais ou chantiers, passages et débouchés à créer vers la place d'attente, appareils d'éclairage à installer, etc.).

Avant l'arrivée de chaque train, le commissaire militaire s'assure que les rampes, ponts volants, etc., en quantité suffisante, ont été disposés le long des voies de débarquement, que les quais ou chantiers, les débouchés de la gare sont libres, que le sol est suffisamment résistant, que l'éclairage a été prévu aussi largement que possible pour les opérations qui doivent s'effectuer la nuit (1).

(1) Lorsqu'il est fait usage d'*appliques*, il y a lieu autant que possible : 1° pour éclairer le débarquement des chevaux, de fixer les appliques à la paroi du wagon voisine du quai ; 2° pour éclairer les trucs, de placer ces lampes sur des supports mobiles établis sur le quai, en face et près des trucs et aussi sur les trucs voisins, afin d'éclairer de tous côtés.

Lorsqu'on emploie des torches Lamarre, si la fumée qu'elles produisent est chassée par le vent sur les hommes ou sur les wagons, il suffit, pour éviter cet inconvénient, de faire monter les hommes qui tiennent les torches sur le toit d'une voiture ou d'un wagon ; la fumée passe alors au-dessus de ceux qui travaillent à quai, sans les incommoder.

Devoirs du commissaire militaire pendant les transports.

Art. 61. A l'arrivée d'un train, le commissaire militaire renseigne rapidement le commandant de l'unité de transport sur les dispositions générales de la gare, ses issues, les moyens de débarquement dont elle dispose, les consignes à observer et, s'il y a lieu, le nombre et les emplacements des sentinelles à poser ; il lui indique la place d'attente de son unité. Enfin, en se basant sur l'heure d'arrivée à quai du train suivant à la gare, et aussi sur les durées maxima de débarquement réglementaire (1), il lui fait connaître l'heure exacte à laquelle, au plus tard, la gare devra être évacuée par son détachement. Il l'acompagne dans la reconnaissance rapide qu'il fait de la gare de débarquement.

Pendant ce temps, les agents de la gare placent les ponts volants aux wagons à chevaux, mais sans ouvrir les portes, enlèvent les prolonges et décalent les roues.

La troupe procède immédiatement au débarquement des chevaux et du matériel, d'après les règles spécifiées aux appendices I, II, III, et d'après les indications complémentaires données par le commissaire de gare.

Sans qu'il ait à s'immiscer dans les détails du débarquement, le commissaire militaire a le devoir de faire hâter cette opération par *tous les moyens possibles*. Il est, en effet, de la plus haute importance de débarrasser au plus tôt la gare, en vue des débarquements ultérieurs et du retour en arrière du matériel vide ; dans tous les cas, les troupes débarquées doivent avoir complètement évacué la gare, avec tout leur matériel, dans les conditions spécifiées par les appendices I, II et III, spéciaux à chaque arme.

Cas où une troupe n'a pu débarquer la totalité de ses chevaux ou de son matériel.

Art. 62. 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 sous-commission ou 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 de quitter la gare avec des effectifs incomplets, en laissant en arrière le détachement nécessaire pour achever le débarquement.

(1) Appendices I, II, III.

Si le train doit rétrograder avec du matériel non déchargé, le commandant de la troupe est tenu d'y laisser le nombre d'hommes nécessaires pour achever le débarquement.

Cas où la troupe ne peut emmener avec elle tout son personnel ou son matériel.

Art. 63. Le commissaire militaire reçoit ou provoque, en temps opportun, les mesures nécesaires pour faire soigner et évacuer dans le plus bref délai, sur un établissement hospitalier permanent ou temporaire, les hommes qui, par suite, de maladie ou d'accident, seraient hors d'état de suivre le mouvement de la troupe à laquelle ils appartiennent.

Une troupe qui débarque, *même lorsqu'elle doit cantonner dans la localité*, doit évacuer entièrement la gare dans les délais prescrits et n'y laisser ni chevaux ni matériel d'aucune sorte.

Lorsqu'il lui est impossible d'emmener avec elle la totalité de son matériel (chevaux blessés, voitures brisées ou sans attelages, etc.), la troupe fait transporter immédiatement ce matériel dans les locaux désignés à l'avance et requis à cet effet par l'autorité militaire locale, à la diligence du commissaire militaire. L'autorité militaire locale en assure la prise en charge.

Si la troupe ne peut assurer le transport au lieu de dépôt du matériel abandonné, le commissaire militaire requiert, s'il est nécessaire, les moyens de camionnage dont dispose la compagnie, et, en cas d'insuffisance, provoque la réquisition d'un certain nombre de chevaux ou de voitures de la localité. Il en rend compte à la commission de réseau.

Mais, *en aucun cas*, le matériel abandonné ne peut être laissé sur les quais ou chantiers de débarquement.

Remise des accessoires d'embarquement et de débarquement au commissaire militaire.

Art. 64. Les accessoires d'embarquement et de débarquement (rampes, cales de roues, bouts de madriers, leviers de siège, cordes de poitrail, jarretières, etc.) apportés par chaque unité de transport sont livrés par elle au commissaire militaire. Celui-ci, d'après les instructions qu'il a reçues des autorités militaires de chemins de fer, dirige ce matériel soit sur une station de transition, soit sur une station tête d'étapes de guerre.

CHAPITRE VI.

COMMISSIONS DE GARE DE RASSEMBLEMENT. (1).

Rôle des gares de rassemblement et des commissions de gare de rassemblement.

Art. 65. Pour chaque corps d'armée, il est désigné une gare dite *de rassemblement* sur laquelle on dirige en principe, lorsque la concentration est terminée, les transports de personnel et de matériel de toute nature prenant leur origine dans la circonscription territoriale du corps d'armée et destinés à l'armée. A partir de cette gare, les transports, réunis, autant que possible en trains spéciaux, sont dirigés sans rompre charge :

1° Les transports de personnel, sur leur destination, en passant par la station de transition, si cette destination est au delà de cette station;

(1) Tableau **A**.

2° Les transports de matériel sur les stations-magasins.

Toutefois, il peut être dérogé à l'obligation de centraliser préalablement les transports à la gare de rassemblement lorsque les services expéditeurs peuvent charger des trains complets (1).

De même, tous les transports de l'armée vers l'intérieur, à l'exception des malades et des blessés, sont divisés au départ par région de corps d'armée destinataire, et dirigés sur la gare de rassemblement qui les réexpédie sur les établissements ou corps destinataires (2).

Outre les trains spéciaux qui peuvent être mis en marche pour assurer ces transports, un service journalier de trains réguliers peut être organisé entre la gare de rassemblement, la station-magasin et la station tête d'étapes de guerre.

Les commissions de gare de rassemblement ont pour mission de reconnaître et de réexpédier sur leur destination définitive les détachements, le matériel et les approvisionnements en provenance ou à destination de l'armée.

Attributions spéciales du commissaire militaire de gare.

Art. 66. Dans sa reconnaissance de la gare, le commissaire porte son attention sur les aménagements des locaux et quais couverts destinés au dépôt temporaire du matériel. Il donne des instructions à l'officier d'administration comptable pour que les colis soient rangés méthodiquement et en vue d'une manutention facile, afin d'éviter tout retard ou toute erreur de réexpédition.

Il visite les locaux destinés à abriter les détachements de passage et prend, pour assurer la mise en route de ces détachements, des dispositions analogues à celles indiquées au chapitre IV.

Pendant l'exécution des transports, le commissaire militaire tient la main à ce que les réexpéditions sur l'armée soient effectuées d'après l'ordre d'urgence et conformément aux tableaux de service et instructions spéciales qu'il reçoit de la commission de réseau. Il fait réunir, autant que possible, le matériel par nature distincte, par wagon. Toutefois, les wagons qui arrivent de l'intérieur à la gare de rassemblement, complètement chargés de matériel à destination d'une station-magasin, ne sont pas déchargés et sont réexpédiés tels qu'ils sont arrivés (3).

Ces transports peuvent être accompagnés par des convoyeurs, dans les conditions spécifiées par l'article 73 du règlement sur les transports stratégiques.

En ce qui concerne le personnel et le matériel renvoyés de l'armée temporairement ou définitivement, le commissaire militaire doit les répartir, aussitôt après l'arrivée des trains, et faire expédier sans retard sur les corps ou établissements destinataires, soit par les voies ferrées, soit par les voies ordinaires.

Reconnaissance des transports à effectuer.

Art. 67. Le commissaire militaire s'assure avec soin que le personnel et les colis ou wagons complets qui sont dirigés sur la gare pour être envoyés à l'armée, sont bien destinés au corps d'armée correspondant, ou aux services généraux d'une armée, et que ceux en provenance de l'armée sont bien à destination des dépôts ou établissements de la région de corps d'armée correspondante.

(1) Art. 23 du règlement sur les transports stratégiques.
(2) Art. 25 du règlement sur les transports stratégiques.
(3) Art. 71 du règlement sur les transports stratégiques.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN ®

Il fait reconnaître chaque jour le matériel arrivé la veille. A cet effet, le chef de gare adresse, à la fin de la journée, un état des colis envoyés pour les différents corps ou services. Muni de cet état et des lettres de voitures ou factures d'expédition, l'officier d'administration comptable procède, d'après l'ordre du commissaire militaire, à la reconnaissance du matériel, le fait grouper autant que possible par nature distincte par wagon, s'assure que les wagons et les colis portent bien les marques et indications nécessaires (1), indique la nouvelle destination à leur donner et surveille l'exécution de ses instructions.

Dans le cas où le conditionnement des colis n'aurait pas été effectué d'une manière satisfaisante, l'officier d'administration comptable le fait compléter, afin d'éviter les détériorations pendant les transports ou de fausses destinations.

Personnel chargé des manutentions.

Art. 68. Un personnel auxiliaire des divers services (voir tableau A) est mis à la disposition de la commission de gare pour assister le comptable dans les opérations de reconnaissance et de réexpédition du matériel.

Le chargement et le déchargement des wagons sont faits, sous la surveillance spéciale du comptable, par les agents de la compagnie de chemins de fer, et, en cas d'insuffisance, par des ouvriers militaires ou par des travailleurs requis dans la population et mis à la disposition du chef de gare pour le compte de la compagnie.

Rapport journalier. — Comptes rendus à faire.

Art. 69. La commission de gare rend compte, sans son rapport journalier, à la sous-commission ou commission de réseau dont elle relève, de l'importance des expéditions mises en mouvement et de celles restant à effectuer.

Ces renseignements doivent préciser la nature des denrées et leur tonnage.

CHAPITRE VII.

COMMISSIONS DE GARE DE STATION-MAGASIN (2).

But et organisation des stations-magasins.

Art. 70. Les stations-magasins servent à maintenir disponibles, à une distance peu considérable du théâtre de la guerre, du matériel et des approvisionnements de toute nature, et constituent une sorte de régulateur du mouvement de ces approvisionnements, soit vers l'armée, soit vers l'intérieur, en cas d'évacuation ou de retraite.

Ces stations peuvent avoir comme annexes deux ou trois trains, dits : *En-cas mobiles*, échelonnés entre elles et les stations têtes d'étapes de guerre, et qui constituent de véritables magasins roulants, permettant de satisfaire aux nécessités pressantes.

Autorités dont relèvent administrativement les stations-magasins.

Art. 71. Les stations-magasins établies en dehors de la zone des étapes

(1) Règlement sur les transports stratégiques (art. 57 et 72).
(2) Tableau A.

relèvent administrativement des services du territoire ; mais les approvisionnements qui y sont réunis sont à l'entière disposition du directeur des étapes de l'armée à laquelle ces stations sont affectées.

Il en est de même des stations-magasins établies dans les régions ou portions de région de corps d'armée ou dans les commandements territoriaux particuliers compris dans la zone des étapes. — Les autres stations-magasins situées dans la zone des étapes relèvent administrativement des services de l'armée.

Par exception aux dispositions du premier alinéa, les approvisionnements de munitions ou de matériel d'artillerie, réunis dans les stations-magasins de l'intérieur, font partie du grand parc de l'armée et sont administrés sous l'autorité du directeur du grand parc (1).

Organes de fonctionnement (2).

Art. 72. Les services fonctionnant à une station-magasin sont les suivants :

1° *Service de l'artillerie* : un ou plusieurs échelons du grand parc ;
2° *Service du génie* : une gestion pour le service du matériel ;
3° *Service de l'intendance* : une sous-intendance, une gestion du matériel des subsistances, une gestion du matériel de l'habillement et du campement ;
4° *Service de santé* : une gestion du matériel de santé.

On établit, en outre, un dépôt de matériel télégraphique dans l'une des stations-magasins affectées à une même armée.

La gestion des subsistances comprend une boulangerie organisée soit au moyen de fours de construction ou de fours portatifs, soit, quand il y a lieu, à l'aide de fours permanents requis ou loués dans le voisinage immédiat de la gare.

Troupes affectées aux stations-magasins.

Art. 73. La garde des stations-magasins et le service des corvées nécessaires pour les manutentions à effectuer sont assurés soit par un détachement de troupes de la garnison, lorsque la station est située dans une place forte, soit par un détachement de troupes d'étapes lorsqu'elle est dans une ville ouverte.

La troupe est cantonnée dans la gare ou à proximité.

Elle est placée sous l'autorité exclusive du commissaire militaire ; elle reçoit directement de lui les consignes ou instructions relatives, soit à la garde de la station (poste de police, sentinelles, etc.), soit aux corvées à fournir pour les manutentions.

Attributions du commissaire de gare avant l'exécution des transports.

Art. 74. Dans sa reconnaissance de gare, le commissaire militaire porte particulièrement son attention sur les locaux affectés à l'emmagasinement des denrées et du matériel. Les hangars et magasins doivent être répartis et organisés d'une manière distincte par service (artillerie, génie, santé,

(1) Art. 110 du règlement sur le service des étapes.
(2) Art. 112 du règlement sur le service des étapes.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN ®
DIRECCIÓN GENERAL

subsistances, habillement, campement, colis des corps); ils doivent être débarrassés de tout matériel étranger, avoir des débouchés faciles, etc.

Il fait procéder aux travaux d'aménagement prescrits par la consigne de gare qui n'auraient pas été exécutés, ou à ceux qui, après entente avec les comptables des services intéressés et le chef de gare, seraient reconnus nécessaires.

Attributions du commissaire de gare pendant les transports.

Art. 75. Le commissaire militaire surveille et dirige l'ensemble du service de la station.

Il s'assure que les agents de chaque service procèdent sans délai à la reconnaissance du matériel ou des denrées expédiées à la station-magasin.

D'après les demandes qui lui sont parvenues au moment de l'arrivée des trains, il décide s'il y a lieu de faire immédiatement décharger, recevoir et emmagasiner les approvisionnements, ou s'il est préférable, de réexpédier sans rompre charge la totalité ou une partie des wagons entrant dans la composition de ces trains (1).

Le commissaire militaire reçoit du directeur des étapes ou des commandants d'étapes des stations têtes d'étapes de guerre, ses délégués, les demandes d'ordres de transport indiquant les expéditions de toute nature à faire sur l'armée; il communique ces ordres aux fonctionnaires ou agents des services intéressés, et se fait rendre compte par ceux-ci des avis d'expédition qui leur sont parvenus directement. Il invite le chef de gare à fournir les moyens de chargement et de transport nécessaires.

Il veille à ce que les départs des denrées et du matériel aient lieu dans l'ordre et par les marches de trains qui lui ont été indiqués, tout en utilisant ces marches au mieux des intérêts de l'armée.

Dans les cas urgents, il prend ou provoque les mesures nécessaires pour que le matériel et les approvisionnements arrivent à destination *en temps utile*. Il réclame au besoin l'expédition des en-cas mobiles.

Il rend compte au directeur des étapes ou à ses délégués de tout retard ou empêchement dans l'exécution de leurs ordres (2).

Convoyeurs gardes-bagages.

Art. 76. Tous les trains expédiés des stations-magasins, ainsi que ceux qui pourraient exceptionnellement les traverser, sont pris en charge, à la station-magasin, par des convoyeurs gardes-bagages munis de bons de chemin de fer pour leur transport personnel, et sont accompagnés par eux jusqu'à destination.

Les gardes-bagages sont responsables du chargement.

Situations sommaires à recevoir et à envoyer.

Art. 77. Le commissaire militaire se fait remettre et transmet chaque jour au directeur des étapes les situations sommaires des existants en magasins qui ont été dressés par les comptables de chaque service, conformément aux dispositions de l'article 118 du règlement sur le service des étapes.

---

(1) Art. 61 et 62 du règlement sur les transports stratégiques.
(2) Art. 113 du règlement sur le service des étapes.

CHAPITRE VIII.

COMMISSIONS DE GARE DE STATIONS DE TRANSITION.

But et fonctionnement des stations de transition.

Art. 78. Les *stations de transition* sont celles où cesse l'exploitation du réseau ferré par le personnel des compagnies nationales de chemins de fer et où commence l'exploitation de ce réseau par les troupes de chemins de fer (sections de chemins de fer de campagne et sapeurs de chemins de fer).

Indépendamment du rôle qui incombe au chef de gare, relativement au changement de service, à la reconnaissance du matériel, etc., la commission de station de transition a plus spécialement pour mission de contrôler la destination des transports en transit.

Attributions du commissaire de gare.

Art. 79. Avant le départ de chaque train pour les stations têtes d'étapes de guerre, le commissaire militaire s'assure que tout le personnel et tout le matériel sont bien destinés à l'armée desservie par la ligne de communication.

Il s'assure de même que tous les transports venant de l'armée, à l'exception toutefois des convois de blessés et de malades, sont bien répartis par circonscription de région et dirigés sur la gare de rassemblement où doit se faire la réexpédition sur les différents corps ou établissements destinataires.

Lorsque cette répartition n'a pu être faite à la station tête d'étapes de guerre, ce dont avis est donné par le commissaire militaire de cette station, il y est procédé, autant que possible, à la station de transition. Si la répartition ne peut être effectuée à la station de transition, le commissaire militaire en informe la commission de la première gare, dans laquelle il est possible de faire facilement cette opération, en raison des ressources locales.

CHAPITRE IX.

COMMISSIONS OU COMMANDEMENTS DE STATION TÊTE D'ÉTAPES DE GUERRE.

Rôles des stations têtes d'étapes de guerre et des commissions de gare de ces stations.

Art. 80. Au delà de la ligne de démarcation, les stations auxquelles doivent aboutir les transports destinés aux divers corps d'armée et quartiers généraux d'armée sont dites *stations têtes d'étapes de guerre*. Leur emplacement et leur affectation sont fixés par le directeur général des chemins de fer et des étapes; ils se modifient suivant les opérations militaires, et le commandant d'étapes, qui y fonctionne toujours à côté du commandant de gare, se déplace lui-même en même temps que la station.

La désignation des points de répartition sur lesquels les malades et

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN ®
DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

blessés doivent être évacués est faite dans les stations têtes d'étapes de guerre.

Des annexes temporaires de la station tête d'étapes de guerre sont créées, au besoin, dans des stations voisines.

Un commandement de gare de tête d'étapes de guerre constitue donc un organe important de réception, de répartition et réexpédition vers l'intérieur. Ses attributions générales sont celles d'une commission d'embarquement et d'une commission de débarquement.

Attributions spéciales du commandant de gare.

Art. 81. Le commissaire militaire ou le commandant de gare, après avoir procédé à la reconnaissance de la station, fait aménager les quais, chantiers, voies de garage, débouchés, etc., nécessaires, ainsi qu'il a été dit aux chapitres IV et II du titre II.

Les magasins et dépôts de la station tête d'étapes sont situés, autant que possible, en dehors des locaux de la gare. Ils dépendent en tout cas et exclusivement du commandant d'étapes.

Lorsque, par exception, des services ou magasins fonctionnent dans les dépendances de la gare, le commissaire ou commandant de gare se concerte pour leur établissement avec le commandant d'étapes.

Le commissaire de gare veille à ce que tous les trains arrivant soient immédiatement déchargés, puis rechargés, s'il y a lieu, pour être réexpédiés, et à ce que la gare et ses abords ne soient jamais encombrés. Il appartient au commandant d'étapes de faire emmagasiner les denrées ou le matériel qui doivent sortir de la gare, de loger les troupes qui doivent séjourner et de former les convois à diriger sur l'armée.

Les opérations de chargement et de déchargement, sauf en ce qui concerne les trains de troupe, sont faites par le personnel de la gare. En cas d'insuffisance et à défaut d'ouvriers civils requis, le commandant d'étapes fournit au service des chemins de fer, sur la demande du commissaire militaire, des travailleurs militaires prélevés sur les troupes à sa disposition (1).

Dans le chargement des wagons et la formation des trains à réexpédier vers l'intérieur, le commissaire ou commandant militaire fait grouper, autant que possible, le matériel par circonscription de région, afin que les transports puissent être effectués sans rompre charge jusqu'à la gare de rassemblement du corps d'armée correspondant.

Lorsqu'il ne peut procéder à cette répartition, il en informe le commissaire militaire de la station de transition ou de la station située sur la ligne de démarcation.

Il se concerte avec le commandant d'étapes et avec le médecin chef de l'hôpital d'évacuation pour la formation et l'aménagement des trains sanitaires. Ces trains sont dirigés directement sur les gares points de répartition.

Le commissaire militaire reçoit du directeur des étapes ou des commandants d'étapes délégués, les ordres de transport (ordres de délivrance de bons de chemins de fer) des convois d'évacuation ou des isolés dirigés vers l'intérieur.

Le service dans les annexes de la station tête d'étapes de guerre principale et les devoirs des commissions ou commandements militaires de ces annexes sont analogues à ceux qui viennent d'être spécifiés.

(1) Art. 119 du règlement sur le service des étapes.

CHAPITRE X.

COMMANDEMENT DE GARE.

Les règles fixées dans les chapitres précédents pour les différentes commissions de gare, sont applicables aux commandements de gare lorsque ces derniers ont à faire face aux mêmes nécessités de service.

Toutes les fois qu'un commandement de gare fera les fonctions d'une commission de gare, sa composition sera réglée conformément aux indications contenues dans le tableau A.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN
DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

TABLEAU A.

Composition du personnel des commissions et commandements de gare.

DÉSIGNATION DU PERSONNEL.	De mobilisation.	D'embarquement.	DE STATIONS HALTES-REPAS. 1re catégorie.	2e catégorie.	3e catégorie.	De bifurcation.	De débarquement.	De rassemblement.	De station-magasin.	De station de transmission.	De station tête d'étapes de guerre.
Commissaire militaire ou commandant : Officier supérieur	»	»	1	»	»	»	1	1	1	1	1
Commissaire militaire ou commandant : Officier supérieur ou capitaine	1	1	»	1	1	1	»	»	»	»	»
Adjoints (officiers subalternes) (a)	»	»	1	1	1	1	2 (b)	1	2	1	1
Commissaire technique	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Fonctionnaire de l'intendance	»	»	»	»	»	»	»	»	2 (c)	»	»
Officiers d'administration des bureaux de l'intendance	»	»	»	»	»	»	»	»	2 (c)	»	»
Officiers d'administration des subsistances	»	»	2	2	»	»	»	1	3 (m)	»	»
Officier d'administration de l'habillement et du campement	»	»	»	»	»	»	»	1	1	»	»
Officier d'administration des hôpitaux	»	»	»	»	»	»	»	1	1 (k)	»	»
Adjudants d'administration	»	»	»	»	»	»	»	»	3 (n)	»	»
Adjoint ou sous-officier du génie	»	»	»	»	»	»	»	1	1	»	»
Secrétaires du commissaire ou du commandant militaire	1	1	1	1	1	1	2	1	1	1	1
Plantons	2	3	2	2	1	2	3	2	2	2	2
Commis et ouvriers militaires d'administration : Sergents	»	»	2	»	»	»	»	1	2	»	»
Commis et ouvriers militaires d'administration : Caporaux	»	»	4	»	»	»	»	2	3	»	»
Infirmiers militaires : Sergent	»	»	»	»	»	»	»	»	1	»	»
Infirmiers militaires : Caporaux	»	»	»	»	»	»	»	1	2	»	»
Hommes des services auxiliaires (d)	»	»	63 (g)	(h)	(h)	»	»	19 (e)	33 (f)	»	»
Artillerie	»	»	»	»	»	»	»	(i)	(i)	»	»
Génie	»	»	»	»	»	»	»	(j)	(j)	»	»

(a) Capitaine, lieutenant ou sous-lieutenant. — (b) Exceptionnellement l'un des adjoints peut être officier supérieur. — (c) Dont un du cadre auxiliaire. — (d) A défaut d'hommes des services auxiliaires, on emploie des hommes de l'armée territoriale. — (e) 17 commis et ouvriers d'administration et 2 infirmiers, non compris les hommes de corvée nécessaires pour les opérations de chargement et de débarquement. — (f) 25 commis et ouvriers et 8 infirmiers. — (g) Autant que possible, 2 commis aux écritures, 8 bouchers, 24 cuisiniers et garçons de café, 12 tonneliers et ouvriers en bois, 3 serruriers, fumistes ou ferblantiers, 14 ouvriers de professions diverses. — (h) Nombre à déterminer par le commandant de corps d'armée. — (i) Personnel fourni suivant les besoins par le grand parc d'artillerie. — (j) Personnel fourni par le grand parc du génie. — (k) Un pharmacien peut être attaché, s'il y a lieu, à la station-magasin. — (m) Dont 2 du cadre auxiliaire. — (n) Du cadre auxiliaire.

MODÈLE B.

COMMISSION DE GARE DE

OU

COMMANDEMENT DE GARE DE

JOURNAL D'OPÉRATIONS.

PERSONNEL DE LA COMMISSION OU DU COMMANDEMENT.

COMPOSITION.	NOMS.	GRADES.	CORPS de l'armée active ou territoriale.	OBSERVATIONS.
1	2	3	4	5
Commissaire militaire				
Commissaire technique				
PERSONNEL ADJOINT.				
Officier adjoint				
Officier adjoint				
Sous-intendant				
Officier d'administration : des subsistances				
Officier d'administration : des hôpitaux				
Officier d'administration : de l'habillement				
Officier d'administration : des bureaux				
Adjoint du génie				
PERSONNEL AUXILIAIRE.				
Secrétaires du commissaire militaire				
Plantons				
Commis et ouvriers d'administration				
Infirmiers militaires				
Hommes des services auxiliaires				
Artillerie				
Génie				
Poste de police				

NOTA. — On n'indiquera dans la colonne 2 que les noms des officiers ou assimilés, ainsi que celui du commissaire technique. Quant aux sous-officiers, caporaux ou soldats faisant partie du personnel auxiliaire, on se bornera à les faire figurer numériquement dans la colonne 2, et à indiquer dans la colonne 4 le corps auquel ils appartiennent.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN ® DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

Service du *au* 189 .

TRAINS CHARGÉS ET EXPÉDIÉS.

NUMÉROS des trains.	NATURE du CHARGEMENT.	HEURES DE DÉPART réglementaire.	HEURES DE DÉPART effective.	COMPOSITION DES TRAINS. VOITURES. Classes. 1re.	2e.	3e.	FOURGONS.	WAGONS. couverts.	plats.	MACHINES. Nombre.	Numéros.	OBSERVATIONS.

PASSAGE DES TRAINS (A).

TRAINS MONTANTS. NUMÉROS des trains.	HEURES. Arrivée.	Départ.	RETARD.	OBSERVATIONS.	TRAINS DESCENDANTS. NUMÉROS des trains.	HEURES. Arrivée.	Départ.	RETARD.	OBSERVATIONS.

(A) Ne signaler que les trains en retard.

TRAINS REÇUS ET DÉCHARGÉS.

NUMÉROS des trains.	HEURES. D'ARRIVÉE.	DE DÉBARQUEMENT.	NATURE du CHARGEMENT.	COMPOSITION DES TRAINS. VOITURES. Classes. 1re.	2e.	3e.	FOURGONS.	WAGONS. couverts.	plats.	OBSERVATIONS.

Service du *au* 189 .

ORDRES REÇUS.	SUITE DONNÉE AUX ORDRES REÇUS.

INCIDENTS A SIGNALER.

MUTATIONS ET DEMANDES CONCERNANT LE PERSONNEL.

Le Commissaire militaire,
ou
Le Commandant militaire,

Le Commissaire technique,

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN ®
DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

MODÈLE C.

COMMISSION DE GARE DE
ou
COMMANDEMENT DE GARE DE

Rapport du *au* 189 .

Commissaire militaire
Commissaire technique

TRAINS CHARGÉS ET EXPÉDIÉS.

NUMÉROS des trains.	NATURE du CHARGEMENT.	HEURES DE DÉPART. réglementaire.	HEURES DE DÉPART. effective.	COMPOSITION DES TRAINS. VOITURES à voyageurs.	COMPOSITION DES TRAINS. FOURGONS.	COMPOSITION DES TRAINS. WAGONS plats ou couverts.	OBSERVATIONS.

PASSAGE DES TRAINS (A).

TRAINS MONTANTS. NUMÉROS des trains.	HEURES. Arrivée.	HEURES. Départ.	RETARD.	OBSERVATIONS.	TRAINS DESCENDANTS. NUMÉROS des trains.	HEURES. Arrivée.	HEURES. Départ.	RETARD.	OBSERVATIONS.

(A) Ne signaler que les trains en retard.

TRAINS REÇUS ET DÉCHARGÉS.

NUMÉROS des trains.	HEURES D'ARRIVÉE.	HEURES de DÉBARQUEMENT.	NATURE du CHARGEMENT.	COMPOSITION DES TRAINS. VOITURES à voyageurs.	COMPOSITION DES TRAINS. FOURGONS.	COMPOSITION DES TRAINS. WAGONS plats ou couverts.	OBSERVATIONS.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN
DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

ORDRES REÇUS.	SUITE DONNÉE AUX ORDRES REÇUS.

INCIDENTS A SIGNALER.

MUTATIONS ET DEMANDES CONCERNANT LE PERSONNEL.

Le Commissaire militaire, *Le Commissaire technique,*
ou
Le Commandant militaire,

TABLEAU D.

TABLEAU

des règlements et documents militaires nécessaires aux commissions et commandements de gare (1).

TITRES DES RÈGLEMENTS ET DOCUMENTS	DE MOBILISATION.	D'EMBARQUEMENT.	DE STATIONS halte-repas 1re catégorie.	DE STATIONS halte-repas 2e catégorie	DE STATIONS halte-repas 3e catégorie.	DE BIFURCATION.	DE DÉBARQUEMENT.	DE RASSEMBLEMENT.	DE STATIONS-MAGASINS.	DE STATION DE TRANSITION.	DE STATION TÊTE D'ÉTAPES DE GUERRE.
Service des transports stratégiques.											
Règlement sur les transports ordinaires..	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
Règlement sur les transports stratégiques.	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
Appendice, notes et annexes.....	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
Règlement sur l'organisation et le fonctionnement du service des étapes aux armées.....	»	»	»	»	»	»	»	»	2	2	2
Service de marche.											
Registres d'ordre de mouvement rapide.... pour les isolés..	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
Registres d'ordre de mouvement rapide.... pour les détachements.....	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4
Service des transports généraux.											
Traité pour les transports de la guerre.....	»	»	»	»	»	»	»	1	1	»	»
Service des subsistances											
Instruction ministérielle du 30 août 1885 sur le fonctionnement du service d'alimentation en temps de guerre.....	»	»	3	3	2	»	»	»	»	1	1
Service de santé.											
Règlement sur le service de santé..... (1re partie)	»	»	»	»	»	»	»	1	1	»	»
Règlement sur le service de santé..... (2e partie)	»	»	»	»	»	»	»	1	1	»	1
Service des places											
Règlement du 23 octobre 1883 sur le service dans les places de guerre et les villes de garnison.....	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Service des armées en campagne.											
Règlement du 26 octobre 1883 sur le service des armées en campagne.....	»	»	»	»	»	»	1	»	»	1	1
Loi du 3 juillet 1877 et règlement du 2 août 1877 sur les réquisitions militaires..	1	»	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Carnet d'ordres de réquisition (2).....	1	»	1	1	1	1	»	1	1	1	»
Carnet de reçus (2).....	1	»	1	1	1	1	»	1	1	1	»

(1) Les commandements de gare reçoivent les mêmes documents que les commissions de gare siégeant aux stations têtes d'étapes de guerre.

(2) Ces carnets ne sont utilisés que si le commissaire ou commandant militaire de gare est en même temps commandant d'armes ou d'étapes.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN
DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

APPENDICE VIII.

Instruction du 28 *avril* 1888 *sur l'organisation et le fonctionnement des stations haltes-repas et sur l'alimentation pendant les transports stratégiques.* (*Modifiée conformément aux dispositions nouvelles des instructions du* 12 *avril* 1889 *sur le fonctionnement des officiers d'approvisionnement, du* 30 *juin* 1889 *sur le nouveau paquetage de la cavalerie, du* 27 *octobre* 1889 *sur le service des subsistances et du* 23 *décembre* 1888 *sur la comptabilité-matières*).

TITRE PREMIER.

DISPOSITIONS GÉNÉRALES.

1. L'administration militaire assure, dans les stations haltes-repas, l'alimentation des hommes (officiers, sous-officiers et soldats) et l'abreuvage des chevaux pendant les transports stratégiques.

Toutefois, cette disposition n'est pas applicable pour les transports de mobilisation.

Elle cesse de l'être pour les transports d'évacuation, à partir du moment où le service de santé des étapes commence à fonctionner; le service de l'alimentation est alors assuré dans les infirmeries de gare par la Société de secours aux blessés ou par le service de santé lui-même, soit au moyen de marchés passés avec les buffetiers, soit au moyen de la gestion directe.

Division des stations haltes-repas.

2. Les stations haltes-repas sont divisées en trois catégories :

La première comprend les stations où il est distribué des repas chauds par les soins de l'administration militaire;

La deuxième comprend les stations où il est fait des distributions de vivres froids;

Enfin, la troisième comprend celles où des repas chauds sont distribués par les buffetiers, en exécution de marchés spéciaux passés par l'administration militaire.

Service des stations haltes-repas.

3. Le service des stations haltes-repas consiste à fournir aux hommes :

1° Dans les stations de la 1re et de la 3e catégorie :

Un repas chaud, fourni le jour, et composé d'une soupe et de viande froide de conserve;

Une ration de café chaud et une ration d'eau-de-vie (ou tafia) délivrées pendant la nuit.

2° Dans les stations de la 2e catégorie;

Une ration de viande froide de conserve pendant le jour;

Une demi-ration de viande de conserve et une ration d'eau-de-vie (ou tafia) pendant la nuit.

Des distributions de pain sont également faites dans les différentes stations, lorsque celles faites au départ doivent être renouvelées.

Dans toutes les stations, on assure, en outre, la fourniture de l'eau aux hommes et aux chevaux.

Les tableaux de transport font connaître les effectifs, les points de haltes-repas, les heures des arrêts et leur durée.

EXÉCUTION DU SERVICE.

Stations de la 1re et de la 2e catégorie.

4. L'exécution du service est confiée à l'officier d'administration affecté à la halte-repas, lequel a à sa disposition les locaux, les denrées, le matériel et le personnel nécessaires.

Le service est exécuté en gestion directe, comme annexe des magasins territoriaux de corps d'armée les plus rapprochés des stations haltes, sous la surveillance du commissaire militaire de la commission de gare, faisant fonctions de suppléant du sous-intendant militaire.

Les magasins d'où dépendent les stations haltes-repas sont désignés à l'avance par le Ministre.

Station de la 3e catégorie.

Les denrées sont fournies par l'administration militaire, et le service à faire par les buffetiers comprend la préparation et la distribution des repas. Les marchés sont passés par les intendants militaires, quand il y a lieu.

Cessation du service.

5. Lorsque le service d'alimentation prend fin, le général commandant la région adresse des propositions au Ministre, qui juge si tout ou partie de l'installation doit être maintenu, pour le cas de passage de troupes allant rejoindre l'armée ou en revenant.

Le Ministre ordonne les déplacements d'installation qu'exigent les circonstances et assigne, quand il y a lieu, une destination aux approvisionnements au personnel et au matériel devenus disponibles; les denrées et le matériel sont généralement réintégrés dans les magasins territoriaux.

TITRE II.

ORGANISATION DU SERVICE.

CHAPITRE PREMIER.

Base de l'organisation.

6. Les commissions de gare exercent dans les haltes-repas les fonctions générales qui leur sont sont attribuées par l'appendice VII des transports militaires par chemins de fer.

Le service des vivres est, dans tous les cas, subordonné aux nécessités du service technique des chemins de fer.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN ® DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

On compte approximativement, pour l'organisation du service, sur les effectifs suivants :

Train d'infanterie, 1100 hommes et 50 chevaux;
Train de cavalerie, 250 hommes et 250 chevaux;
Train d'artillerie, 225 hommes et 225 chevaux.

Les arrêts de trains dans les haltes-repas sont d'une heure environ. Ils peuvent être diminués suivant les nécessités du service des chemins de fer. A son arrivée, chaque commandant d'unité de transport est informé, par le commissaire militaire, de la durée exacte de l'arrêt.

Les approvisionnements à réunir, dans chaque station, pour la préparation des repas chauds ou froids à prévoir, sont calculés d'après la durée présumée des transports et le nombre des trains à desservir; on les augmente d'une réserve pour les éventualités.

En outrre, dans certaines stations indiquées par le Ministre, il est constitué des réserves de pain de repas, destinées à assurer l'alimentation des troupes qui ont un parcours de plus de quarante-huit heures à accomplir ou à recompléter à deux jours les approvisionnements de pain dont toutes les troupes doivent être pourvues au moment du débarquement.

Taux des allocations.

7. Les troupes transportées en chemin de fer ont droit, par vingt-quatre heures :

1° A deux repas fournis par l'administration militaire;
2° A un repas fourni par l'ordinaire.

Les premiers sont distribués dans les haltes-repas prévues au plan de transport.

Suivant la nature de celles-ci, ils sont chauds ou froids; suivant l'heure de distribution, ils ont l'un ou l'autre les compositions ci-après :

Repas chauds.
- de jour. — 50 centilitres de soupe au pain; 200 grammes de viande froide de conserve; 1/2 ration de sel (8 grammes) pour assaisonner la viande.
- de nuit. — Café mélangé d'eau-de-vie ou tafia, et au besoin de tout autre liquide alcoolique pouvant le remplacer. — 25 centilitres de café chaud sucré; Une ration d'eau-de-vie ou tafia, etc. (à 0 lit. 0625).

Repas froids.
- de jour. — 200 grammes de conserve de viande; 1/2 ration de sel (8 grammes);
- de nuit. — 100 grammes de conserve de viande; 1/4 ration de sel (4 grammes); Une ration d'eau-de-vie ou tafia, etc. (à 0 lit. 0625.)

Le jour est compté de 6 heures du matin à 5 heures 59 du soir. La nature des repas est déterminée, non d'après l'heure de l'arrivée réelle du train, mais d'après celle à laquelle il devait arriver et qui est indiquée au tableau de transport.

Les officiers ont droit, dans les mêmes conditions que les hommes, aux repas chauds et froids ci-dessus.

Ils ne reçoivent *qu'une seule ration.*

Repas froids au compte des ordinaires :

Ils se composent de charcuterie, de fromage ou d'autres denrées de

même genre achetées, la veille du départ, en quantité suffisante pour toute la durée du parcours en chemin de fer, vu la difficulté d'en assurer le renouvellement pendant le trajet.

Ces denrées sont exclusivement fournies aux hommes sur les fonds ordinaires.

En cas de besoin urgent, les troupes peuvent recevoir dans les haltes-repas, à titre remboursable, des conserves de viande; ces haltes doivent donc en posséder une petite réserve en sus de leurs besoins.

Les troupes reçoivent, avant de s'embarquer (le jour même ou la veille, suivant l'heure du départ) les vivres du sac et les vivres du débarquement, soit :

CAVALERIE.

Pain	2 jours.	
Petits vivres : Riz ou légumes	2 —	
Petits vivres : Sel	2 —	
Petits vivres : Sucre, café torréfié	5 —	
Viande de conserve	1 ration	Une boîte de 1 kilogramme pour 5 hommes.
Potage condensé	1 portion.	
Avoine	2 —	

AUTRES ARMES :

Pain	2 jours.	
Biscuit	2 —	
Petits vivres	4 —	
Viande de conserve	2 rations.	Deux boîtes de 1 kilogramme pour 5 hommes.
Potage condensé	2 portions.	
Avoine	2 jours.	

Les deux jours de pain sont destinés à assurer, avec les repas à distribuer dans les haltes-repas et ceux fournis par les ordinaires, la nourriture des hommes pendant le transport. Ces deux jours de pain sont complétés à la station halte-repas la plus voisine du point de débarquement.

Lorsque le trajet dépasse deux jours, il est fait, sur certains points, les distributions complémentaires de pain destinées à assurer la subsistance de la troupe pour le reste du parcourrs. Si la la durée est égale ou inférieure à vingt-quatre heures, le renouvellement à faire avant le débarquement ne comprend que les quantités nécessaires pour compléter le pain à deux jours.

8. Les troupes de toutes armes emportent, en outre, pour leurs chevaux du foin et de l'avoine en quantité proportionnée à la durée du trajet en chemin de fer, à raison de 5 kilogrammes de foin et 2 kilogrammes d'avoine par cheval et par jour. Ces fourrages leur sont délivrés, soit au gîte d'étape le plus rapproché du point d'embarquement, soit au point d'embarquement lui-même.

Les fourrages emportés sont placés dans les wagons à chevaux eux-mêmes et non dans des wagons spéciaux.

Installation.

9. Les fourneaux établis dans chaque station halte-repas de 1re catégorie

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN ® DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

sont pourvus de 6 marmites pour la soupe : chacune d'elles a une contenance uniforme de 200 litres.

On prépare le café dans un appareil dit percolateur.

Les aménagements nécessaires comprennent une cuisine, un magasin, des latrines et, autant que possible, un réfectoire pour les officiers et un réfectoire pour la troupe.

Les latrines de campagne sont établies, au moment du besoin, par les soins de la commission de gare, d'après les indications données à l'annexe n° 10, qui fait suite à la présente instruction.

Les stations haltes-repas sont pourvues de ressources suffisantes en eau potable.

Les hommes remplissent leurs petits bidons, soit au moyen des grands bidons, qui existent dans chaque station-halte, et qui sont remplis à l'avance, soit au moyen des robinets des bornes-fontaines établies dans la gare.

Les cavaliers abreuvent les chevaux au moyen des seaux en toile dont chaque station est pourvue.

TITRE III.

EXÉCUTION DU SERVICE.

10. L'officier d'administration comptable s'adresse aux compagnies de chemins de fer pour obtenir d'elles la cession, au prix de revient, contre des bons établis par lui et visés par le commissaire militaire, des combustibles de chauffage et d'éclairage, et des matières de consommation courante des gares, nécessaires pour le service; en cas de refus, l'officier d'administration les achète sur place.

Il se procure également les quelques objets indispensables au nettoyage et à l'entretien, tels que balais, éponges, brosses, etc., ainsi que les menus objets de consommation nécessaires.

Préparation de la soupe.

11. On fait une soupe de préparation rapide, trempée au pain sans légumes. On se sert à cet effet, selon les ressources existantes, soit de bouillon concentré, soit de conserves de soupe à l'oignon comprimées, soit de tous autres produits affectés à cet usage.

On se conforme, pour la préparation de la soupe, aux instructions qui seront envoyées ou aux indications des notices collées sur les récipients contenant les produits.

On sale au dosage convenable et l'on verse ensuite le bouillon sur le pain, pour tremper la soupe comme à l'ordinaire.

Le pain est coupé au taille-soupe et, autant que possible, par les mêmes hommes, pour activer l'opération : on doit toujours en avoir une certaine quantité préparée à l'avance.

Le pain taillé est réparti à raison d'un kilogramme par gamelle de 10 hommes; cette répartition est opérée avant le versement du bouillon (1).

(1) Si, après quelques repas pris à la station par les troupes de passage, il était constaté que la soupe fût trop épaisse, la quantité de 100 grammes de pain pourrait être réduite de 5 ou 10 grammes sur l'autorisation du commissaire militaire de la gare. Dans ce cas, les chefs des troupes de passage seraient avisés dès leur arrivée de cette réduction, dont le comptable de la halte-repas aurait à justifier dans ses comptes.

Préparation du café.

12. Un percolateur de 1000 rations (250 litres) et deux percolateurs de 500 rations (125 litres) chacun sont placés dans chaque station halte de la 1re catégorie, et permettent de suffire à tous les besoins des passages de nuit (1).

On compte une heure cinquante minutes pour la première préparation et une heure dix minutes environ pour les suivantes, quand le fourneau est déjà chauffé.

Après chaque opération, on retire le marc du premier filtre, on y met le marc du second et on garnit celui-ci de café frais.

Il est utile d'avoir une certaine réserve de café liquide; ce café est déposé dans un récipient en fer-blanc fort ou en cuivre étamé, enveloppé de feutre, où il conserve sa chaleur pendant plusieurs heures.

A défaut de feutre, qu'on se procurera seulement au moment de la mobilisation, on pourrait employer, pour cet objet, des couvertures hors de service ou autres effets en laine. L'intendant militaire prendra les mesures qu'il convient d'employer à cet égard.

La ration des hommes étant de 25 centilitres, les allocations sont de 10 grammes de sucre et 10 grammes de café.

Bons de distribution.

13. Chaque station halte-repas est pourvue de deux carnets à souche spéciaux, avec formules de bons de distribution destinées à l'inscription à faire, avant le départ du train, par le commandant de la troupe de passage, l'officier d'approvisionnement ou le chef de détachement, selon le cas, du nombre des repas et autres denrées distribués, savoir :

1° Carnet des bons de fournitures imputables sur revues (annexe 6 de l'instruction. Modèle D);

2° Carnet des bons de fournitures faites à titre remboursable (annexe 7. Modèle E).

Le personnel d'ouvriers militaires de la halte-repas ayant droit aux rations de repas, l'officier d'administration inscrit lui-même, modèle D, les quantités délivrées à ce personnel.

Les carnets tiennent aussi lieu de registre de distribution, et les quantités que comprennent les bons sont totalisées chaque jour et reportées au livret d'enregistrement, modèle C.

Il n'est délivré de denrées à titre remboursable que contre remboursement de leur valeur entre les mains de l'officier d'administration qui en donne reçu, à la partie prenante, sur le talon à détacher du bon.

Dans le cas où le corps ne peut effectuer le payement immédiat des denrées distribuées à ce titre, le commissaire de gare autorise qu'il soit passé outre; mention en est faite au talon, lequel reste alors à la souche.

Ce remboursement est poursuivi ultérieurement dans la forme prévue par le règlement sur la comptabilité du service des subsistances en campagne.

DISTRIBUTION DANS LES STATIONS DE LA 1re CATÉGORIE.

Soupe.

14. La soupe est servie dans des gamelles de campement, dont chaque station est pourvue (une par table).

(1) Voir le mode de préparation à l'annexe n° 8.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN
DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

Avant l'arrivée des trains, les gamelles doivent se trouver sur les tables en nombre voulu. Pour les trains de cavalerie et d'artillerie, l'opération a lieu en deux séries, comme il est dit à l'article 19.

Le pain de soupe y est mis d'avance, à raison de 1 kilogramme par gamelle complète pour 10 hommes.

Le train étant annoncé et l'eau se trouvant en ébullition, on procède à la confection du bouillon. Après six ou sept minutes, on tranporte le bouillon, avec des seaux de 20 litres, près des tables, et on le verse sur le pain à l'aide de grandes cuillers à distribution de 2 litres 50 centilitres, ce qui nécessite deux cuillerées par gamelle.

En descendant du train, les hommes de troupe à pied emportent leur petite gamelle, leur cuiller et leur quart, ainsi que du pain de repas.

Ils sont emmenés au réfectoire sous la conduite de leurs officiers, se placent par ordre de compagnie et par dix sur les bancs qui entourent les tables.

Les hommes appartenant aux troupes à cheval ne se rendront au réfectoire, pour prendre leur repas, qu'après avoir assuré l'abreuvage et les distributions aux chevaux, suivant le mode déterminé à l'article 19, et s'être munis de leur petite gamelle, etc.

Aussitôt qu'ils sont placés, les hommes se répartissent eux-mêmes la soupe dans leur petite gamelle, au moyen d'une cuiller de 50 centilitres, dont chaque table de 10 hommes est pourvue.

Les gamelles, ayant servi pour un train, sont lavées aussitôt et tenues prêtes pour le train suivant.

Conserves.

15. Les boîtes de conserves de viande, ouvertes à l'avance, sont distribuées par compagnie, pour le contenu indiqué sur les boîtes. Les hommes se les partagent et peuvent les emporter dans les wagons.

Le distributeur ne coupe que les fractions formant appoint.

La distribution se fait en plaçant une boîte de 2 kilogrammes (ou deux boîtes de 1 kilogramme) ouverte auprès de chaque gamelle et une salière en bois contenant environ 80 grammes de sel.

Pain de repas.

16. Le pain de repas est distribué, quand il y a lieu, à raison de 750 grammes par ration.

Eau pour les hommes.

17. Les hommes trouvent sur chaque table deux bidons de dix litres pleins d'eau ; ils peuvent s'y désaltérer et remplir leurs petits bidons. Un des deux bidons contient de l'eau additionnée d'eau-de-vie dans la proportion d'une ration d'eau-de-vie par bidon.

Ce dernier bidon est distingué de l'autre au moyen d'une ficelle de couleur préalablement nouée à l'anse. Les hommes sont avisés de cette disposition dès leur installation aux tables.

Distribution de café avec eau-de-vie la nuit.

18. Cette distribution est faite dans les wagons, par compagnie ; l'eau-de-vie (ou tafia) est mélangée au café avant le transport du liquide, en présence du représentant de la troupe qui doit en prendre livraison.

Ce transport est effectué jusqu'auprès des wagons par les ouvriers militaires au moyen des grands bidons dont dispose la station et dont les anses sont garnies de feutre ou de laine pour faciliter ce transport.

150 bidons sont destinés à cette opération ; les 120 autres bidons sont, comme il est dit ci-après, réservés pour l'eau additionnée d'eau-de-vie devant servir à remplir les petits bidons des hommes.

La quantité de café mélangé attribuée à chaque compagnie est livrée par l'officier d'administration de la halte-repas en présence du représentant de la troupe. La répartition aux wagons en est faite par les soins du corps, la contenance des bidons ayant été mesurée et admise pour desservir quatre compartiments à huit hommes ; les fourriers sont chargés, sous la surveillance des officiers de compagnie, de remettre à chaque homme la part qui lui revient.

Eau additionnée d'eau-de-vie. — 120 grands bidons sont employés à cet usage pour permettre aux hommes de remplir leurs petits bidons. Ces grands bidons sont remplis à l'avance par les ouvriers militaires de la station halte-repas et ces récipients sont ensuite groupés par leurs soins, sur le quai vers le milieu du train, où le corps en prend livraison par compagnie pour en faire opérer la répartition comme pour le café.

Dans le cas d'insuffisance de ces 120 bidons pour assurer tous les besoins, on se sert, s'il y a lieu, de quelques-uns de ceux devenus disponibles après la distribution du café.

Tous les récipients sont ensuite rendus, à la halte-repas, avant le départ du train, sous la responsabilité du corps. Les ouvriers militaires se tiennent sur le quai pour recevoir ces objets et les réunir, de façon à permettre à l'officier d'administration d'en compter promptement le nombre et de réclamer ceux qui manqueraient. En cas de contestation, il adresse en temps utile sa réclamation au commissaire militaire.

Fourrages. — Abreuvage et nourriture des chevaux.

19. Dès l'arrivée du train, les gardes d'écurie et la garde de police, sous la surveillance du commandant de cette garde, iront seuls prendre rapidement leur repas ; les autres cavaliers feront boire les chevaux, donneront l'avoine et apporteront le fourrage sous la surveillance des officiers de l'escadron, batterie, etc., et iront ensuite manger dès le retour des gardes d'écurie.

On doit procéder à l'abreuvage en prenant le soin de ne pas présenter brusquement le seau plein d'eau à l'animal qui peut s'effrayer de ce mouvement et refuser de boire. Le récipient étant rempli, on en rabat l'anse sur les bords, puis on l'élève lentement jusqu'à la bouche du cheval.

Les seaux en toile de la halte-repas destinés à l'abreuvage doivent être exclusivement affectés à cet usage et l'on doit éviter de les poser à terre quand ils sont mouillés, pour ne point salir l'eau des réservoirs.

DISTRIBUTIONS DANS LES STATIONS DE LA 2e CATÉGORIE.

Distributions : Conserves de viandes et sel. — Eau-de-vie et eau potable.

20. Le nombre de boîtes de conserves de viande, à raison d'une boîte de 1 kilogramme pour 5 hommes, s'il s'agit d'un repas de jour, et pour 10 hommes, s'il s'agit d'un repas de nuit, est ouvert de manière à pouvoir être distribué rapidement.

Le sel destiné à l'assaisonnement des conserves de viande est distribué en même temps dans les boîtes à compartiments préparées à l'avance, chaque compartiment ayant une contenance de 2 kilogrammes pour 250 hommes (repas du jour) réduit à 1 kilogramme pour les repas de nuit.

L'appoint est fait au moyen d'une mesure contenant 15 ou 20 rations selon le cas.

L'eau-de-vie (ou tafia, etc.) est distribuée au litre et au demi-litre dans dix bidons de la station réservés à cet effet.

Les distributions sont faites aux wagons comme pour celles du café des stations de la 1re catégorie.

Les corps prennent livraison des denrées et liquides par compagnie et les répartissent ensuite par wagons, les quantités nécessaires ayant été préparées à l'avance comme il est dit ci-dessus et transportées sur le quai vers le milieu du train par les ouvriers militaires.

La répartition des boîtes de conserve dans les wagons ne présente aucune difficulté ; mais il n'en est pas de même pour le sel destiné à l'assaisonnement des conserves de viande et pour l'eau-de-vie, tafia ou tout autre liquide alcoolique.

Pour faciliter ces répartitions aux hommes, il est remis à chaque compagnie :

1° 4 mesures en bois ayant une contenance de 10 ou 20 rations de sel (40 ou 80 grammes, selon le cas), en même temps que la boîte à compartiments contenant la quantité totale des rations ;

2° 4 mesures (1/2 litre) contenant 8 rations d'eau-de-vie, et 4 mesures de 1 ration (1/16e de litre).

Comme pour les stations de 1re catégorie et ainsi qu'il est dit à l'article 18, 120 grands bidons contenant de l'eau additionnée d'eau-de-vie, destinés à remplir les petits bidons des hommes, sont livrés aux compagnies pour être répartis comme il est indiqué audit article. En outre, les 110 grands bidons disponibles sont remplis d'eau pure et placés sur le quai, dans toute la longueur du train, pour permettre aux hommes de se désaltérer pendant l'arrêt. Ces ustensiles sont également remis au corps.

Les bidons contenant le mélange d'eau et d'eau-de-vie sont distingués des autres au moyen d'une ficelle de couleur nouée à l'anse.

Tous les récipients sont rendus par le corps, avant le départ du train, à l'officier d'administration de la halte-repas.

Repas dans les stations de 3e catégorie.

21. Ainsi qu'il a été dit à l'article 4, *dans les stations de 3e catégorie*, les buffetiers sont chargés de la préparation des repas ; la distribution en est faite par des ouvriers d'administration mis, en nombre suffisant, à leur disposition.

Police des distributions.

22. Des officiers, assistés de sous-officiers en nombre suffisant, assurent le bon ordre pendant les repas et pendant les distributions, sous l'autorité du commissaire militaire de la gare.

Avant le départ de chaque train, l'officier d'administration s'assure que le matériel de distribution a été rendu au complet à la halte-repas.

TITRE IV.

APPROVISIONNEMENTS DE DENRÉES.

Composition des approvisionnements.

23. Les approvisionnements se composent des denrées ou matières ci-après :

Conserves de potage ;
Conserves de viande ;
Pain pour la soupe (et éventuellement pour le repas, dans certaines stations) ;
Café torréfié ;
Sucre ;
Eau-de-vie ;
Sel ;
Combustibles (s'ils ne sont pas fournis par les compagnies de chemins de fer).

L'importance en est déterminée au titre II de la présente instruction et d'après les bases portées à la connaissance des généraux commandant les corps d'armée, par le Ministre.

Emmagasinement des denrées.

24. Les denrées ci-dessus, sauf le pain, dont on ne s'occupe qu'à la mobilisation, sont réunies à l'avance *et déposées avec affectation spéciale, dans les localités* désignées pour avoir une station halte, mais non dans les bâtiments de la gare, lorsqu'il existe un service des vivres en gestion directe.

A défaut, ces denrées sont déposées *toujours avec affectation spéciale*, dans le magasin des subsistances le plus rapproché de la station halte-repas.

Dans les deux cas ci-dessus, l'officier d'administration qui a en compte ces approvisionnements, doit prendre les mesures nécessaires pour la conservation en bon état desdites denrées ; il en provoque le renouvellement quand il y a lieu.

Dispositions spéciales.

25. Le café est moulu, au fur et à mesure des besoins, par le personnel affecté à chaque station-halte, au moyen des moulins à café existant dans chacune d'elles.

Toutefois, pour parer à cette éventualité, on doit posséder pour une journée au moins de café moulu. L'officier d'administration comptable de la station halte-repas veille à ce que les moulins à café soient manœuvrés avec précaution et, autant que possible, par les mêmes hommes, afin d'éviter la détérioration de ces appareils.

Le café moulu est placé dans des caisses en bois garnies intérieurement de papier gris collé.

Le sucre est cassé en morceaux par les hommes de la station et renfermé de la même manière que le café.

L'eau-de-vie, tafia, etc., est en fûts ou en barils ; lorsqu'il n'en est pas entretenu en temps de paix, on achète, sur place, au moment du besoin, les quantités nécessaires.

Le pain est fourni, soit par les magasins de l'Etat, soit par des entrepreneurs.

TITRE V.

LOCAUX, MATÉRIEL.

Aménagements.

26. *Cuisines.* — Dans les stations haltes de la 1re catégorie, il est fait

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN ® DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

usage de fourneaux économiques comprenant, outre les six marmites prévues par l'article 9, un fourneau destiné à recevoir quatre ou cinq casseroles de 3 à 10 litres.

On pourra faire, dans ces casseroles, la cuisine destinée aux militaires employés à la station halte-repas, et, au besoin, préparer quelques litres de bouillon et quelques mets particuliers pour les malades et les blessés, pour les officiers de passage en chemin de fer et pour ceux employés à la station.

Percolateurs.

27. Les percolateurs sont installés dans les cuisines.

Réfectoires.

28. *Dans les haltes-repas de la* 1re *catégorie*, les hommes prennent leur repas le jour, soit dans les réfectoires établis *ad hoc*, soit dans une des halles de la gare disposée en conséquence, soit, enfin, sous des tentes-baraques ou à distribution.

Des tables et des bancs, à raison de 120 tables pour 10 hommes chacune, et de 240 bancs pour 5 hommes chacun, sont dressés, par les soins de la commission de gare, sur les emplacements désignés pour servir de réfectoire.

Un réfectoire spécial, ou, à défaut, une tente-baraque, est affectée aux officiers.

Dans les haltes-repas de la 2e *catégorie*, il n'est pas organisé d'abri pour les hommes, et il n'est prévu ni tables ni bancs.

Le service des subsistances s'établit dans un local de la gare, ou, à défaut de local disponible, dans deux tentes-baraques ou à distribution : l'une pour abriter le matériel de la station, l'autre pour faire les distributions.

Dans les stations haltes de la 3e *catégorie*, les distributions seront faites dans les locaux du buffet de la gare.

Le commissaire militaire arrête, sur la proposition de l'officier d'administration gérant, toutes les mesures de détail pour assurer le service des distributions dans les stations de la 1re et de la 2e catégorie. En ce qui concerne celles de la 3e, le commissaire militaire donne au buffetier les instructions nécessaires pour l'exécution de son service.

Abris pour les denrées.

29. Lorsque les gares ne peuvent mettre à la disposition de l'administration de la guerre, pour emmagasiner les denrées pendant la durée des opérations, des hangars, halles, quais couverts ou autres dépendances, ou qu'il ne peut en être loué ou requis à proximité, on a recours aux tentes à distribution ou aux tentes-baraques.

Réservoirs d'eau potable.

30. Des réservoirs et des bouches d'eau ont été établis en quantité suffisante pour assurer le service ; en ce qui concerne l'abreuvage des chevaux, des baquets ou tonneaux en nombre voulu sont achetés sur place au moment de la mobilisation par les soins des chefs de gare des stations haltes-repas, et disposés le long de la voie de garage. Leur remplissage sera effectué au moyen de tuyaux de toile caoutchoutée, reliés aux bouches d'eau. Des bordelaises coupées par le milieu, ou des barils à lard préalablement nettoyés, en nombre suffisant, sont placés dans le voisinage des

bornes-fontaines, pour servir aux ablutions des hommes. La disposition de ces récipients ne doit gêner en rien le service de l'alimentation en eau potable.

Ces divers récipients peuvent être munis d'anses en corde, à adapter au moment du besoin, si l'on en reconnaît la nécessité.

Il est indispensable que, la nuit, une lanterne indique l'emplacement de chaque réservoir d'eau situé sur la voie.

Il est également nécessaire d'éclairer les latrines et d'indiquer leur emplacement au moyen d'un transparent lumineux.

Matériel.

31. La nomenclature du matériel affecté à chaque station halte-repas est insérée à la suite de la présente instruction. (Annexe n° 1.)

Le matériel des stations de la 1re catégorie est, *à moins d'impossibilité absolue*, emmagasiné dans les locaux mêmes des gares, affectés à la station halte-repas (1).

32. L'entretien des fourneaux et des percolateurs, des tables et des bancs en service dans les stations haltes-repas, ainsi que les réparations jugées nécessaires et les frais de garde, quand il y a lieu, sont assurés, soit par les comptables des subsistances qui ont le matériel en compte, soit par les compagnies de chemins de fer, à charge de remboursement, selon le mode adopté après accord intervenu entre l'administration militaire et lesdites compagnies.

Les dépenses sont acquittées sur les frais d'exploitation du service des vivres.

Le remboursement de celles faites par les compagnies de chemins de fer a lieu par les soins du comptable des vivres du chef-lieu du corps d'armée, sur la production de factures avec pièces justificatives que les compagnies adressent, dans le mois qui suit l'exécution des travaux, au directeur du service de l'intendance de la région.

L'entretien proprement dit du matériel a lieu dans les conditions suivantes :

Entretien des fourneaux.

1° Les parties extérieures en tôle doivent être graissées avec des huiles communes ;

2° Les ferrures polies seront passées au suif ;

3° Le dessus du fourneau sera frotté à la brosse avec de la mine de plomb délayée dans de l'eau, ensuite brossé à sec ;

4° Les marmites seront légèrement chauffées et graissées intérieurement avec du saindoux ;

5° A l'extérieur, elles seront noircies avec du noir de fumée délayé avec un peu d'huile ;

6° Les cuivres seront traités comme ceux des percolateurs ci-dessous.

Entretien des percolateurs.

1° Après chaque préparation du café, le filtre doit être lavé à l'eau froide ;

(1) Toutefois, l'exécution de cette prescription est subordonnée : 1° à la capacité des locaux exclusivement affectés à la halte-repas, et abstration faite des halles destinées à servir de réfectoire en cas de guerre, mais qui, en temps de paix, font partie des locaux des compagnies ; 2° à la nécessité de ne pas encombrer les cuisines, afin de ne pas empêcher les essais périodiques que doivent subir les fourneaux et les percolateurs.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN ® DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

2° Le corps de l'appareil sera lavé également, et on aura soin d'ouvrir le robinet de distribution pour laisser écouler l'eau;

3° On devra avoir soin, chaque fois qu'on en fera usage, si cela est nécessaire, de frotter les surfaces étamées avec de la sciure de bois bien sèche, pour enlever le dépôt gras qui aurait pu s'y former et ensuite le laver à grande eau pour faire disparaître la sciure;

4° On ne se servira jamais ni de grès, ni de sable, ni de brique pilée pour nettoyer l'appareil;

5° Le nettoyage extérieur se fait, savoir : pour les cuivres, en les frottant avec de l'eau de cuivre et du tripoli; après cette opération, il ne serait pas inutile de frotter ces parties de l'appareil avec un chiffon gras.

Pour la fonte, la tôle et les ferrures, on emploiera les mêmes moyens que pour les fourneaux ci-dessus;

6° En cas d'obstruction dans le robinet de niveau, on retirera les bouchons vissés qui se trouvent à ses extrémités et que l'on peut enlever à volonté, et, alors, il sera facile de déboucher le robinet.

Il importe que ces appareils soient tenus un peu au-dessus du sol afin de les éloigner de l'humidité.

Entretien des tables et des bancs.

Cet entretien consiste à maintenir en bon état les parties métalliques qui forment l'articulation des pieds avec les dessus, afin de les garantir de la rouille. Il suffit, à cet effet, que ce matériel soit inspecté une fois l'an dans le courant de février, de façon à permettre le nettoyage de ces parties métalliques, leur graissage et, au besoin, le remplacement de celles qui sembleraient manquer de la solidité voulue ou qui se seraient cassées accidentellement.

Il est entendu, d'ailleurs, que les compagnies de chemins de fer ne peuvent être chargées, seulement le cas échéant, que de la garde et de l'entretien des tables et des bancs emmagasinés dans les locaux des stations haltes-repas. Ceux de ces objets qui, à défaut de place, auraient dû être logés sur un autre point, doivent être entretenus par les soins des officiers d'administration comptables qui ont ce matériel dans leurs comptes.

Garde et entretien du matériel d'abreuvage et de latrines.

Le matériel d'abreuvage (autre que les seaux en toile) et le matériel de latrines quand il existe, forment une catégorie spéciale qui demande une surveillance particulière. Il comprend des robinets en cuivre, des tuyaux en toile caoutchoutée pour le remplissage des marmites et des tonneaux, ainsi que les clefs et crochets pour raccords et prises d'eau; des tinettes mobiles pour latrines, avec bâtons de transport. Ce matériel, qui fait partie des haltes-repas en tant qu'immeuble, est pris en charge par les compagnies de chemins de fer, qui en font assurer la surveillance et l'entretien par leurs agents, comme pour les bâtiments; il est néanmoins remisé dans les cuisines et magasins des halte-repas.

Les dépenses d'entretien et de réparations sont, de même que celles concernant les locaux et les prises d'eau, remboursées par l'administration de la guerre, par l'intermédiaire du Ministre des travaux publics.

Visites semestrielles des stations haltes-repas et essais de fonctionnement des appareils.

33. Tous les semestres, dans la première quinzaine de février et d'août,

des visites sont opérées dans les stations haltes-repas, en vue de s'assurer du bon fonctionnement des appareils. A cet effet, les fourneaux et les percolateurs installés dans les cuisines subissent une chauffe ordinaire seulement, pour permettre de reconnaître s'ils fonctionnent toujours bien et si le tirage des tuyaux ne laisse pas à désirer. Des chauffes consécutives sont effectuées pendant une durée de douze heures sur les appareils neufs, sur ceux qui ont subi des réparations importantes ou qui ont été nouvellement installés. Les dépenses qui résultent de ces essais sont supportées, dans les conditions ordinaires, par les frais d'exploitation du service des vivres.

On examine en même temps :

1° Si les appareils ont été bien entretenus ou doivent subir des réparations;

2° Si le matériel d'exploitation est en bon état et au complet;

3° Si le matériel d'abreuvage et de latrines, confié à la garde des compagnies, existe au complet nécessaire et fonctionne convenablement, ainsi que les prises d'eau;

4° Enfin, si les réparations ou de légères modifications sont à faire aux locaux occupés.

Les résultats de ces diverses opérations seront constatés par des procès-verbaux qui seront établis par station halte-repas, et qui les feront ressortir dans l'ordre ci-dessus, même si aucune observation critique n'est à formuler.

Ces documents sont transmis au Ministre (*Bureau des subsistances*), avant l'expiration de la première quinzaine du troisième mois de chaque semestre, par M. le général commandant le corps d'armée, qui adresse en même temps, en triple expédition, deux états d'ensemble dressés par M. le directeur du service de l'intendance, sur lesquels figurent toutes les haltes-repas de la région et indiquent sommairement :

État I (pour les appareils de cuisine et les locaux) :

1° Les réparations ou légères modifications reconnues nécessaires, qu'elles aient été ou non signalées précédemment;

2° Celles de ces améliorations qui auraient été exécutées depuis la dernière visite.

État II (pour le matériel) :

1° Matériel d'exploitation);

2° Matériel d'abreuvage, de latrines et de prise d'eau (manquants, réparations, améliorations, etc.).

Une expédition de chacun des états est renvoyée ensuite au corps d'armée, avec indication de la suite donnée aux propositions.

Les améliorations importantes ou touchant l'organisation générale des haltes-repas susceptibles d'entraîner de grosses dépenses, sont étudiées conformément aux prescriptions de l'article 49 de l'instruction. Elles sont l'objet de propositions spéciales.

Les officiers d'administration qui seront appelés à diriger, en cas de mobilisation, le service des haltes-repas, seront convoqués aux époques où se font les expériences de fonctionnement. Il en sera de même, s'il n'y a aucun inconvénient à le prescrire, pour les ouvriers militaires qui seront chargés de la conduite des fourneaux et des percolateurs, afin qu'ils y soient exercés à l'avance.

TITRE VI.

PERSONNEL.

Officiers d'administration.

34. L'officier d'administration de la station halte-repas commande les ouvriers militaires détachés à la station ; il a, à leur égard, toutes les obligations et attributions des chefs de détachement de troupe.

A son entrée en fonctions, il examine et se rend compte de l'état de conservation des denrées, et remplace, soit au moyen de versements de la place principale, soit au moyen d'achats sur place ou de cessions, les denrées qui ne réuniraient plus les conditions nécessaires pour être mises en consommation.

Si les ressources en personnel le permettent, un adjoint, du grade d'officier, est affecté à chaque halte-repas, tout au moins à celles de la première catégorie, pour aider ou suppléer l'officier d'administration chargé du service d'exploitation. A défaut d'officier, cet adjoint est un adjudant d'administration du cadre auxiliaire.

Ouvriers militaires.

35. Les ouvriers militaires sont pris parmi les hommes du service auxiliaire ; ils sont désignés à l'avance pour chaque station et choisis parmi ceux ayant une aptitude suffisante pour les travaux à exécuter, dans la proportion professionnelle indiquée au tableau de la composition du personnel (annexe n° 9).

Pour les stations de la 1re catégorie, le nombre de ces hommes est de 63, non compris le cadre, qui est de 2 sergents et de 4 caporaux fournis par la section territoriale de commis et ouvriers militaires d'administration.

Pour les stations de la 2e et de la 3e catégorie, le nombre de sergents, caporaux et hommes du service auxiliaire est déterminé par le général commandant le corps d'armée, sur la proposition du directeur du service de l'intendance.

L'officier d'administration de la halte-repas répartit le personnel qui lui est affecté suivant les aptitudes et les besoins, soit aux fourneaux, soit aux percolateurs, aux réfectoires, aux distributions, etc., et selon l'importance des travaux de jour et de nuit à assurer.

Logement et couchage du personnel.

36. Il est pourvu à l'installation du personnel militaire à la diligence de la commission de gare.

Si les locaux pour le casernement manquent dans quelques stations, il convient d'examiner si l'on ne peut loger les hommes dans les maisons voisines de la gare, dans des granges ou des remises réquisitionnées à proximité dans la localité.

Si, exceptionnellement, on ne trouve aucun local convenable, on a recours à l'emploi de tentes-baraques sous lesquelles les hommes campent. Dans ce cas, il convient de déterminer à l'avance l'emplacement que doivent occuper ces abris.

Quand les moyens de couchage n'existent pas, chaque homme a droit à

une grande et à une petite couverture, ainsi qu'à de la paille qui sera délivrée au moment du besoin.

Les couvertures, ainsi que les tentes-baraques qu'il y a lieu d'allouer, sont emmagasinées à l'avance dans la station halte-repas, autant que possible d'après la demande qui en est faite par le général commandant le corps d'armée.

TITRE VII.

COMPTABILITÉ.

37. *Tout le matériel d'exploitation des stations haltes-repas,* compris dans la nomenclature ci-annexée, *est pris en charge,* dès le temps de paix, par les officiers d'administration comptables des vivres ; il en est de même des approvisionnements de denrées de toute nature quand les stations fonctionnent.

Le matériel d'exploitation est réuni, en tout temps, en collections qui doivent être tenues constamment au complet.

Lorsqu'une collection vient à être décomplétée, il est procédé au remplacement des objets qui manquent, soit par voie d'achat direct par l'officier comptable, après autorisation du sous-intendant militaire, soit par voie de cession, par un autre service de la guerre.

Cette opération est justifiée par un certificat administratif rappelant la date du procès-verbal qui aura constaté la perte ou la détérioration subie par la collection et par les pièces ordinaires de comptabilité.

38. Quand il existe à la mobilisation, dans la station-halte, une ambulance de gare, les dépenses d'exploitation sont réparties comme il suit :

Le service des vivres supporte les dépenses faites pendant la concentration, période pendant laquelle l'ambulance fonctionnera peu.

Le service des hôpitaux supporte toutes les dépenses subséquentes.

Régularisation des fournitures.

39. Les rations de repas et de café distribuées pendant les transports stratégiques sont imputables sur revues comme allocations ordinaires de vivres et de chauffage.

Elles remplacent celles des vivres de campagne et liquides et celles de chauffage qui auraient été dues pour la journée de perception.

Pour les fournitures remboursables dont la valeur a été remise par les corps, on se conforme aux dispositions de l'instruction ministérielle du 27 octobre 1889 (art. 50, § XVII) sur la comptabilité-matières du service des subsistances.

40. Les attributions et obligations des officiers d'administration placés aux stations haltes sont, sous le rapport gestionnaire et sous celui de la comptabilité, celles des gérants d'annexe vis-à-vis des comptables des places principales, définies par le règlement sur le service des subsistances en campagne, sauf les modifications ci-après que commandent la nature toute spéciale des opérations et la nécessité de simplifier les écritures.

Comptabilité-deniers.

41. Les recettes comprennent les fonds remis par le comptable de la place principale au moyen d'avances spéciales ordonnancées au nom de

celui-ci, ainsi que les sommes versées par les corps pour fournitures remboursables.

Les dépenses comprennent les primes de travail aux ouvriers, l'achat des matières, menus objets mobiliers, et des fournitures de bureau.

42. Le gérant d'annexe tient un carnet de caisse.

43. Les justifications à fournir sont :

Feuilles de journées, en double expédition, émargées par les ayants droit (modèle A);

Quittances, ou factures extraites du carnet à souche n° 416 *bis* de la nomenclature, pour toutes dépenses autres que celles des journées.

Ordres ou autorisations de dépenses;

Relevé récapitulatif n° 380 de la nomenclature, en double expédition, établi à la fin des opérations, accompagné des pièces justificatives extraites du carnet n° 416 *bis*.

44. Les fournitures par marchés et par cessions donnant lieu à payement immédiat sont ordonnancées par mandat du fonctionnaire de l'intendance de la place principale, sur la production de récépissés comptables.

Comptabilité-matières.

45. Les denrées et matières sont classées comme il suit :

DENRÉES DE REPAS SPÉCIAUX AUX STATIONS.

Soupe;
Café liquide;
Eau-de-vie;
Sel d'assaisonnement des conserves;
Conserves de viande.

DISTRIBUTIONS ORDINAIRES.

Pain de repas et autres denrées de vivres.

DENRÉES ET MATIÈRES DE TRANSFORMATION ET DE CONSOMMATION.

Conserves d'oignon et autres;

Pain;
Sel;
Combustibles de chauffage;
Café moulu;
Sucre;
Combustibles d'éclairage;
Huiles et autres matières consommées dans l'exploitation générale.

Les opérations sont justifiées ainsi qu'il est indiqué à l'annexe n° 3, de la présente instruction.

Le livret d'entrées et de sorties de matières (modèle C) tient lieu de registre de transformations.

Mobilier.

46. Le mobilier donne lieu à la tenue d'un livret semblable, présentant

les mouvements d'entrée et de sortie; en fin de service, il en est établi un extrait, qui est accompagné de pièces justificatives.

L'achat des objets mobiliers qui viennent à faire défaut pendant la mobilisation est effectué par les soins de l'officier d'administration après autorisation du commissaire militaire, à moins qu'il ne s'agisse de fournitures donnant lieu à la passation de marchés.

TITRE VIII.

DISPOSITIONS COMMUNES.

Comptabilité générale.

47. Toutes les pièces en deniers, en matières et mobilier portent en suscription : *Alimentation des troupes pendant les transports stratégiques.*

48. A la cessation du service, l'officier d'administration gérant arrête les livres et pièces de comptabilité où les inscriptions sont journalières, tels que : carnet de caisse, livret d'entrées et de sorties, etc.

Il établit des relevés récapitulatifs (modèle B) et les pièces qui ne peuvent être dressées qu'en fin d'opérations.

Il soumet le tout à la vérification et au visa du commissaire militaire, faisant fonctions de sous-intendant militaire, et le transmet au comptable du magasin duquel il relève, avec les pièces justificatives, autorisations, correspondances, etc., qui s'y rattachent.

Cette transmission a lieu dans les dix jours qui suivent la cessation du service.

Après examen, le comptable passe écritures, d'une manière distincte, dans la forme réglementaire, des opérations auxquelles a donné lieu le service d'alimentation.

Amélioration des locaux.

49. Lorsque des améliorations sont reconnues nécessaires dans les locaux affectés aux stations haltes-repas, l'intendant militaire le signale au général commandant le corps d'armée.

Les améliorations proposées sont étudiées, de concert, par l'état-major du corps d'armée et l'intendance militaire; le commandant d'un corps de troupe voisin est appelé à faire partie de la conférence à intervenir.

Des propositions détaillées, établies après entente, sont ensuite adressées au Ministre (*État-major général, 4e bureau*, et *3e Direction, Bureau des subsistances*), qui les fait examiner.

En raison de l'exiguïté des ressources, les propositions concernant les améliorations doivent être maintenues, à moins de circonstances tout à fait exceptionnelles, dans les limites de réparations en travaux d'entretien *absolument indispensables.*

50. La présente instruction annule et remplace celle du 9 mars 1883.

Fait à Paris, le 28 avril 1888.

Signé : C. DE FREYCINET.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN ® DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

ANNEXES.

1° Nomenclature du matériel *des stations halte-repas* (*suivie d'une note indiquant la manière de compter et d'employer le matériel d'emballage*);

2° Feuilles de journées de présence *du personnel, etc.* (*modèle A*);

3° Nomenclature et mode d'établissement *des pièces à produire à l'appui des comptes de gestion*;

4° Relevé récapitulatif des entrées et sorties *des denrées ou matières* (*modèle B*);

5° Livret d'enregistrement journalier des denrées, etc. (*modèle C*);

6° Carnet de bons de fournitures imputables sur revue (*modèle D*);

7° Carnet de bons de fournitures remboursables (*modèle E*);

8° *Description du montage des percolateurs et du mode de préparation du café dans ces appareils* (*modèles* 1876 *et* 1879);

9° Composition du personnel *d'une commission de gare de station halte-repas*;

10° Mode d'établissement *des latrines de campagne*.

ANNEXE N° 1
de l'instruction ministérielle du 28 avril 1888.

EXTRAIT DE LA NOMENCLATURE GÉNÉRALE

DES SUBSISTANCES MILITAIRES DU 24 DÉCEMBRE 1889.

CHAPITRE PREMIER

UNITÉS COLLECTIVES

UANL
UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN ®
DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

NUMÉROS D'ORDRE de la classification sommaire.	DÉNOMINATION ET CLASSIFICATION DES MATIÈRES. PAR UNITÉ principale ou collective.	Unité réglementaire.	PAR ESPÈCE D'OBJETS.	Numéros d'ordre par unité détaillée.	PRIX MINISTÉRIELS AU CLASSEMENT. Neuf.	Bon.	A
VII.	Matériel pour les services de l'arrière (Collections de).	Nombre.	Stations haltes-repas. 1re catégorie..	1	15.500	»	»
			2e — ..	2	2.030	»	»
			3e — ..	3	1.130	»	»

NATURE DES OBJETS.	NOMBRE.	PRIX au classement neuf.	MONTANT au classement neuf.	OBSERVATIONS ET AFFECTATION du matériel. — Les affectations qui suivent sont destinées à servir de guide et non d'indications absolues.
		fr. c.	fr. c.	
Stations haltes-repas de la 1re catégorie.				
Armoire avec rayons, grande, en chêne, à double battant	1	150 00	150 00	Magasin.
Assiette de porcelaine	35	0 50	17 50	Pour les officiers, adjudants et assimilés.
Bac à charbon, grand	2	4 00	8 00	Cuisine.
Balance à pied. Portée de 10 kilogrammes.	1	60 00	60 00	Magasin.
Balance à pied. Portée de 1 kilogramme	2	21 00	21 00	Magasin.
Banc pour 5 hommes	240	14 00	3,360 00	Réfectoire.
Baquet cerclé en fer, petit	5	6 00	30 00	Cuisine.
Bassine à distribution, en fer battu, étamé.	4	14 00	56 00	Pour les officiers.
Blouse de toile, sans collet	60	4 50	270 00	Pour les ouvriers d'administration.
Boîte à sel d'une contenance de 4 kilogr.	5	0 50	2 50	Réfectoire.
Bol ou écuelle en porcelaine	35	0 60	21 00	Pour les officiers, adjudants et assimilés.
Burette pour huile à brûler, de 2 litres	2	3 00	6 00	Service général.
Cantine de comptabilité à compartiments.	1	45 00	45 00	Magasin.
Casseroles en fer battu étamé de 10 litres	1	6 00	6 00	Fourneaux des officiers, au besoin pour les blessés et les malades et pour le personnel de la station. (Art. 26 de l'instruction.)
Casseroles en fer battu étamé de 5 litres	1	4 00	4 00	
Casseroles en fer battu étamé de 3 litres	1	3 00	3 00	
Casseroles en fer battu étamé de 2 litres	1	2 25	2 25	
Casseroles en fer battu étamé de 1 litre	1	1 50	1 50	
Chaise en frêne verni, foncé en paille ordinaire	25	3 50	87 50	Pour les officiers.
Chaudière de campagne de 75 litres	2	(3 le kil. 40 f. 50 l'une.	81 00	Service général et cuisine.
Ciseaux à lampe	5	1 75	8 75	
Corbeille à levain, n° 2	10	9 00	90 00	Pour le transport du pain aux tables.
Couperet grand	1	15 00	15 00	Cuisine.
Couperet petit	1	11 00	11 00	
Couteaux.. à sucre	2	2 00	4 00	
Couteaux.. de cuisine à abattre, grand.	1	4 00	4 00	Cuisine.
Couteaux.. de cuisine à émincer grand.	1	4 00	4 00	
Couteaux.. de cuisine à émincer petit..	1	1 25	1 25	
Couteaux.. de table	35	1 00	35 00	Pour les officiers, adjudants et assimilés.
Couteaux.. pour l'ouverture des boîtes de conserves	10	0 50	5 00	Service général.
Cuillers... à bouche, en fer battu	35	0 15	5 25	Pour les officiers, adjudants et assimilés.
Cuillers... à pot en fer battu étamé de 5 litres	4	10 00	40 00	Service général.
Cuillers... à pot en fer battu étamé de 2 litres 50	40	4 50	180 00	
Cuillers... à pot en fer battu étamé de 0 litre 50	4	2 00	8 00	Pour les officiers.
Cuillers... à bouillon, en fer battu étamé pour distribuer la soupe	120	2 00	240 00	Pour la troupe.
A reporter	.....	.....	4,911 00	

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN
DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

DÉTAIL DES OBJETS CONTENUS DANS CHAQUE COLLECTION. — NATURE DES OBJETS.	NOMBRE.	PRIX au classement neuf.	MONTANT au classement neuf.	OBSERVATIONS ET AFFECTATION du matériel. — Les affectations qui suivent sont destinées à servir de guide et non d'indications absolues.
		fr. c.	fr. c.	
Report.....	.....	.....	4,911 00	
Cuvier à lessive, en sapin cerclé en fer, de 1 mètre de diamètre.....	2	35 00	70 00	Service général.
Fourchette { à bouche en fer battu...	35	0 15	5 25	Pour les officiers, adjudants et assimilés.
Fourchette { à distribution.....	2	5 00	10 00	Cuisine.
Gamelle en fer-blanc.....	120	2 20	264 00	Pour la soupe des hommes.
Gobelet en fer-blanc de 1/4 de litre...	35	0 40	14 00	Pour les officiers, adjudants et assimilés; peuvent aussi servir pour la distribution de l'eau-de-vie et du café.
Grand bidon.....	270	2 70	729 00	Pour l'eau des hommes et pour distribuer le café et l'eau-de-vie.
Hache.....	2	5 50	11 00	Cuisine.
Hachette.....	2	1 95	3 90	
Lanternes { applique, avec accessoires, dite manchon....	10	7 00	70 00	Service général (ces lanternes sont indépendantes des appareils supplémentaires spéciaux reconnus nécessaires, notamment pour les réfectoires).
Lanternes { portative, avec lampe ou bougie.....	10	4 40	44 00	
Machines à couper le pain pour la soupe.	1	200 00	200 00	Cuisine.
Maillet ordinaire pour casser le sucre.	2	0 45	0 90	Cuisine.
Marteau ordinaire. { Grand.....	2	1 35	2 70	Service général.
Marteau ordinaire. { Petit.....	1	1 35	1 35	
Merlin emmanché.....	2	6 40	12 80	
Mesure en fer-blanc { de 2 litres.....	2	2 70	5 40	Magasin.
Mesure en fer-blanc { de 1 litre.....	1	1 55	1 55	
Moulin à café grand (modèle des subsistances).....	2	46 00	92 00	
Pantalon de toile.....	60	3 00	180 00	Pour les ouvriers d'administration.
Pelle à charbon avec manche à poignée.	2	6 00	12 00	Cuisine.
Pelle à main.....	1	1 00	1 00	Pour le fourneau des officiers.
Poids en cuivre, série de 1 kilo à 1 gramme, dans une boîte.....	1	8 00	8 00	
Poids en fonte de fer. { de 10 kilogrammes	1	2 65	2 65	Cuisine et magasin.
Poids en fonte de fer. { de 5 —	1	1 55	1 55	
Poids en fonte de fer. { de 2 —	1	0 75	0 75	
Poids en fonte de fer. { de 1 —	1	0 45	0 45	
Récipient en tôle étamée, avec couvercle { de 75 litres	2	24 50	49 00	Pour la réserve de café chaud, ces récipients sont enveloppés au moment du besoin au moyen de couvertures hors de service.
Récipient en tôle étamée, avec couvercle { de 30 litres.....	2	9 00	18 00	
A reporter.....	.....	.....	6,725 75	

DÉTAIL DES OBJETS CONTENUS DANS CHAQUE COLLECTION. — NATURE DES OBJETS.	NOMBRE.	PRIX au classement neuf.	MONTANT au classement neuf.	OBSERVATIONS ET AFFECTATIONS du matériel. — Les affectations qui suivent sont destinées à servir de guide et non d'indications absolues.
		fr. c.	fr. c.	
Report.....	.....	.....	6,725 75	
Salière en bois, d'une contenance de 80 grammes.....	125	0 05	6 25	Pour être placées sur les tables.
Seau à fond ovoïde de 20 litres, avec couvercle.....	15	12 00	180 00	Cuisine (pour transporter le bouillon aux tables).
Seau en toile pour l'abreuvage des chevaux.....	120	1 85	222 00	*Dimensions de ces seaux en toile.* Hauteur..... 0m,280 Diamètre..... 0m,250 Longueur totale de l'anse..... 0m,560 Largeur de l'anse aux attaches.... 0m,040 Poids du seau, de 0 k. 500 à 0 k. 550. Contenance (l'eau affleurant les bords), 13 litres. — Ils ne doivent, en aucun cas, servir pour la toilette des hommes.
Serviette pour la toilette.....	30	1 25	37 50	Pour les officiers.
Soupière de 5 litres en porcelaine....	6	6 00	36 00	Pour les officiers.
Table... { de bureau { moyenne, en hêtre poli, de 1m,40..	1	50 00	50 00	Bureau de la commission et de l'officier d'administration.
Table... { de bureau { petite, en chêne poli, de 1 mètre.	1	40 00	40 00	
Table... { de cuisine et de boucherie, moyenne, en hêtre.....	3	55 00	165 00	Cuisine et magasin.
Table... { pour 10 hommes.....	120	26 00	3,120 00	Réfectoire.
Tenaille.....	2	1 60	3 20	Service général.
Terrine de 3, 4, 5, 10, 11 et 12 litres.	6	1 50	9 00	Cuisine et service général.
Tisonnier { moyen.....	2	3 00	6 00	Cuisine.
Tisonnier { petit.....	1	1 50	1 50	
Torchon.....	120	0 90	108 00	Cuisine et magasin.
Verre à boire.....	35	0 30	10 50	Pour les officiers, adjudants et assimilés.
Matériel de cuisine fixe.				
Fourneau de cuisine. { pour les officiers.....	1	225 00	225 00	Cuisine (en cas d'insuffisance des marmites, pour l'eau chaude, on a recours aux chaudières de campagne de 75 litres).
Fourneau de cuisine. { pour la troupe.....	1	1,950 00	1,950 00	
Marmite de 200 litres.....	6	70 00	420 00	
Percolateur de 250 litres.....	1	810 00	810 00	
— de 125 litres.....	2	675 00	1,350 00	
A reporter.....	.....	.....	15,444 70	

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN ® DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

DÉTAIL DES OBJETS CONTENUS DANS CHAQUE COLLECTION. — NATURE DES OBJETS.	NOMBRE.	PRIX au classement neuf.	MONTANT au classement neuf.	OBSERVATIONS ET AFFECTATIONS du matériel. — Les affectations qui suivent sont destinées à servir de guide et non d'indications absolues.
		fr. c.	fr. c.	
Report.....	.....	.....	15,444 70	En outre, dans quelques haltes-repas seulement munies de percolateurs du modèle 1879, il doit être entretenu comme rechange: Barreau de grilles de foyer pour appareil : N° 1, 10 / N° 2, 8 } Prix : 1 fr. 10 l'un. Ces objets sont considérés comme objets isolés.
Objets de rechange de percolateurs. Tube de niveau n° 1....	6	1 60	9 60	
Tube de niveau n° 2....	6	1 60	9 60	
Rondelles en caoutchouc.	6	0 10	0 60	
.....				
.....				
.....				
TOTAL.....	.....	.....	15,464 50	
Soit en chiffres ronds.....	.....	.....	15,500 00	

NOTA. — Le matériel d'emballage est compté en dehors de la collection. (Voir la note qui fait suite à l'article 1er de l'annexe n° 1.) Les stations haltes-repas de 1re catégorie doivent posséder 25 balles ou sacs hors de service pour le nettoyage des appareils de cuisine et des ustensiles de campement.

Stations haltes-repas de la 2e catégorie.

Armoire avec rayons, grande, en chêne à double battant.....	1	150 00	150 00	Même affectation que pour les stations de la 1re catégorie, sauf les indications ci-après.
Assiette de porcelaine.....	35	0 50	17 50	
Baquet cerclé en fer, petit.....	2	6 00	12 00	
Blouse de toile, sans collet.....	60	4 50	270 00	
Boîte à sel, d'une contenance de 4 kil.	5	0 50	2 50	Pour les distributions, chaque compartiment de la boîte contient 2 kilos, lesquels représentent 250 rations de sel (repas de jour), soit pour la contenance totale : 500 rations.
Burette à huile à brûler de 2 litres...	1	3 00	3 00	
Cantine de comptabilité à compartiments.....	1	45 00	45 00	
Chaise en frêne verni, foncée en paille ordinaire.....	25	3 50	87 50	
Ciseaux à lampe.....	2	1 75	3 50	
Couteau de table.....	35	1 00	35 00	
Couteau à conserves.....	10	0 50	5 00	
Cuvier en sapin, cerclé en fer, de 1 mètre de diamètre.....	1	35 00	35 00	
Grand bidon.....	240	2 70	648 00	
Lanterne.. applique avec accessoires.	3	7 00	21 00	
Lanterne.. portative avec lampe ou bougie.....	3	4 40	13 20	
Marteau ordinaire, grand.....	1	1 35	1 35	
A reporter.....	.....	.....	1,141 45	

DÉTAIL DES OBJETS CONTENUS DANS CHAQUE COLLECTION. — NATURE DES OBJETS.	NOMBRE.	PRIX au classement neuf.	MONTANT au classement neuf.	OBSERVATIONS ET AFFECTATIONS du matériel. — Les affectations qui suivent sont destinées à servir de guide et non d'indications absolues.
		fr. c.	fr. c.	
Report.....	.....	.....	1,444 44	
Mesure en fer-blanc de 2 litres.....	2	2 70	5 40	
Mesure en fer-blanc de 1 litre.....	2	1 55	3 10	
Mesure en fer-blanc de 1/2 litre.....	20	1 10	22 00	
Mesure en fer-blanc de 1/16 de litre.....	6	0 30	1 80	
Pantalon de toile.....	60	3 00	180 00	
Salière en bois de la contenance de 80 grammes.....	25	0 05	1 25	Pour les distributions (contenant 10 ou 12 rations, selon le cas).
Seau en toile pour l'abreuvage des chevaux.....	120	1 85	222 00	
Serviette pour la toilette.....	30	1 25	37 50	
Table ... de bureau moyenne, en chêne poli, de 1m,40..	1	50 00	50 00	
Table ... de bureau petite, de 1 mètre.	1	40 00	40 00	
Table ... de cuisine, en hêtre.....	1	55 00	55 00	
Tenaille.....	1	1 60	1 60	
Torchon.....	60	0 90	54 00	
Verre à boire.....	35	0 30	10 50	
Matériel d'emballage (1).....	»	»	»	(1) Variable selon les besoins.
TOTAUX.....	.....	.....	2,033 70	
Soit en chiffres ronds.....	.....	.....	2,030 00	

NOTA. — Les stations haltes-repas de la 2e catégorie doivent posséder 10 balles ou sacs hors de service pour servir au nettoyage des ustensiles.

Stations haltes-repas de la 3e catégorie.

Moulin à café grand (modèle des subsistances).....	1	46 00	46 00	A la disposition du buffetier, qui doit le réintégrer en magasin à la fin des opérations ; il ne lui est d'ailleurs remis qu'à la mobilisation.
Boîte à sel (contenance de 4 kilogr.)..	3	0 50	1 50	
Mesure en fer-blanc de 2 litres.....	1	2 70	2 70	
Mesure en fer-blanc de 1 litre.....	1	1 55	1 55	
Mesure en fer-blanc de 1/2 litre.....	10	1 10	11 00	
Mesure en fer-blanc de 1/16 de litre.....	3	0 30	0 90	
Couteau pour conserves.....	10	0 50	5 00	
Gamelle en fer-blanc.....	110	2 20	242 00	
Grand bidon.....	220	2 70	594 00	
Seau en toile pour l'abreuvage des chevaux.....	120	1 85	222 00	
Salière en bois (contenance 80 gr.)....	10	0 05	0 50	
TOTAL.....	.....	.....	1,127 15	
Soit en chiffres ronds.....	.....	.....	1,130 00	

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN ® DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

NOTE

Relative au matériel destiné à l'emballage, en cas d'expédition, des objets composant les collections complètes affectées aux stations haltes-repas.

1° Les objets et matériaux destinés à servir d'emballage, le cas échéant, aux collections affectées aux stations haltes-repas, sont comptés pour leurs quantités réelles et pour leur valeur, en dehors desdites collections, d'après les prix suivants, savoir :

Boîte d'emballage moyenne		» 80	l'une.
Caisse d'emballage en bois blanc	à claire-voie	1 20	le mètre carré.
	pleine	2 »	
Toile d'emballage		» 40	
Corde		1 60	le kilogramme.
Foin		» 08	
Paille		» 06	
Papier		» 80	
Plombs		1 »	
Pointes		» 80	

Les objets et matériaux existant déjà dans les stations haltes-repas doivent y être conservés, en prévision d'un déplacement des collections.

Toutefois, quelques-unes des caisses, notamment celles de l'armoire, peuvent être utilisées pour aménager l'intérieur des cuisines et servir au placement des objets que le personnel doit avoir sous la main pendant les opérations. Ces récipients doivent être utilisés, autant que possible, sans de trop grandes modifications ;

2° En cas d'emballage pour expédition du matériel des collections, on doit, autant que possible, réunir dans le même récipient les objets de même nature, en plaçant de préférence dans les caisses pleines ceux de petite dimension ou plus sujets à se détériorer; les corbeilles sont mises en ballot, les tables et les bancs en vrac, les pieds étant rabattus.

Les colis sont numérotés et une rubrique avec numéros correspondants indique les objets contenus dans chacun d'eux. Ce relevé mentionne également le poids de chaque caisse ou colis ainsi que son volume au mètre cube.

ANNEXE N° 2
de
l'Instruction ministérielle
du 28 avril 1888.

N° 331
de la Nomenclature.

MODÈLE A.

MINISTÈRE
DE LA GUERRE.

SERVICE
DES SUBSISTANCES
MILITAIRES.

Mois d

ALIMENTATION DES TROUPES

PENDANT LES TRANSPORTS STRATÉGIQUES.

e CORPS D'ARMÉE.

STATION-HALTE-REPAS D

ANNEXE

M. (1)

GÉRANT L'ANNEXE.

(1) Nom, prénoms et grade.

FEUILLE DE JOURNÉES

de présence du personnel de la station halte susindiquée, portant émargement des sommes payées pour salaires et primes de travail.

NOTA. Cette feuille est ouverte le premier jour de l'entrée en service et tient lieu de registre-contrôle des ouvriers.

SAVOIR :

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN
DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

NUMÉROS matricules pour les ouvriers d'administration.	NOMS et PRÉNOMS.	GRADES et EMPLOIS.	JOURS OU NUITS DE PRÉSENCE.	TOTAUX.	DÉCOMPTE.				MONTANT en ARGENT.	ÉMARGEMENT.	OBSERVATIONS.
					TAUX du salaire ou de la prime.	SOMMES.	TAUX de la gratification.	SOMMES.			

Vu et vérifié :

A , le 18 .

Le Commissaire militaire
faisant fonctions de sous-intendant militaire,

Certifié véritable, par le gérant de l'annexe, la présente feuille de journées s'élevant à la somme totale de

Station-halte de le 18 .

L

UANL
UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN ®
DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

ANNEXE N° 3
de l'instruction ministérielle du 28 avril 1888.

NOMENCLATURE ET MODE D'ÉTABLISSEMENT

des pièces à produire à l'appui des comptes de gestion pour la justification des opérations à charge et à décharge.

DISPOSITIONS GÉNÉRALES.

I. — Les pièces justificatives sont produites en original. Elles sont établies par les comptables.

En cas de perte d'une pièce justificative, il en est produit un duplicata qui est signé par tous les signataires de l'original.

II. — Toutes les pièces justificatives sont vérifiées par l'autorité qui a la surveillance de la gestion et visées par elle.

III. — Les pièces justificatives des entrées et des sorties qui ne résultent pas de l'exécution d'un règlement, mentionnent l'ordre en vertu duquel a lieu l'entrée ou la sortie, la date de cet ordre.

IV. — Les certificats administratifs destinés à justifier les entrées ou les sorties indiquent :

1° Les quantités de matériel que le comptable certifie devoir être portées en entrée ou en sortie;

2° L'ordre d'entrée ou de sortie donné par l'autorité compétente;

3° La prise en charge ou la sortie certifiée par le comptable.

V. — Les pièces justificatives des entrées résultant d'achat ou de cession doivent porter le décompte de la valeur d'achat ou de cession, et être de tous points identiques à celles qui sont mises à l'appui du compte financier.

VI. — En cas de changement de classification ou de dénomination du matériel, la pièce de sortie indique le numéro de la pièce d'entrée correspondante; elle fait mention, en outre, des numéros de la nomenclature sous lesquels le matériel est porté en entrée.

La pièce d'entrée est la contre-partie de la pièce de sortie. Les deux pièces sont établies sous la même date.

VII. — Les pièces justificatives des fabrications, confections, transformations et démolitions effectuées dans les gestions individuelles sont établies conformément aux prescriptions du paragraphe précédent.

VIII. — Toute pièce d'entrée comporte la prise en charge du comptable.

IX. — Toute pièce de sortie justifiant d'une expédition ou d'une délivrance de matériel n'est admise à la décharge du comptable qu'après avoir été revêtue de la prise en charge du destinataire ou de la partie prenante.

X. — Quand les opérations d'entrée ou de sortie donnent lieu à une imputation ou à un remboursement, les pièces justificatives doivent mentionner l'accomplissement du payement.

XI. — Sur toutes les pièces marquées ci-après P, on établit le décompte

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN
DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

de la valeur du matériel entré et cette valeur est inscrite au registre-journal et au compte de gestion.

XII. — Sur toutes les pièces marquées ci-après R, on établit le décompte de la valeur du matériel.

OPÉRATIONS A CHARGE.	PIÈCES A PRODUIRE.
ENTRÉES RÉELLES.	
Reprise des existants au 31 décembre de l'année précédente	Compte de gestion de l'année précédente.
Achats par suite de marchés ou sur simple facture	Talon de la facture d'achat (P).
Achats donnant lieu à une seule livraison	
Achat donnant lieu à plusieurs livraisons	Talons des récépissés comptables (P) et de la facture d'achat (P).
Achat donnant lieu à livraison dans plusieurs établissements	Talons des récépissés comptables (P) et extrait de la facture générale d'achat (P).
Cession par d'autres ministères ou d'autres services du département de la guerre	Factures de livraison ou d'expédition (P) indiquant le mode de réalisation du payement.
Appels ou réquisitions à charge de payement	Factures de livraison (P), d'expédition (P), ordres de prise en charge (P), indiquant le mode de réalisation du payement.
Produits des polygones, jardins et terrains militaires utilisés dans les services	Certificat administratif (P) revêtu de la mention de l'ordonnancement au profit du Trésor.
Réintégration de matériel précédemment imputé	Certificat administratif (P) revêtu de la mention du remboursement.
Versements à titre gratuit par d'autres services	Facture de livraison ou d'expédition.
Versements par des comptables des armées actives	Facture de livraison ou d'expédition.
Réintégration du matériel en service dans les corps de troupe	Talons de récépissés comptables appuyés, s'il y a lieu, des talons des états des sommes imputées (R).
Réintégration de matériel prêté	
Matières et objets d'emballage provenant de versements du matériel	Certificat administratif.
Excédents, bonis et revenants bons de toute nature	Extrait de procès-verbaux ou certificats administratifs.
Récolte de plantes médicinales. — Réintégration du linge à pansement, fouilles des buttes des polygones	Certificats administratifs.
Produits et résidus des fabrications, confections, transformations et démolitions dans les gestions individuelles	*Idem.*

OPÉRATIONS A CHARGE.	PIÈCES A PRODUIRE.
ENTRÉES RÉELLES (*suite*).	
Produits et résidus des fabrications, confections, transformations et démolitions dans les gestions collectives	Talons des récépissés comptables.
Déclassements et changements de dénomination	Certificats administratifs.
ENTRÉES D'ORDRE.	
Versements provenant d'un magasin géré au titre du même service	Factures d'expédition.
Reprises de magasins par suite de mutation de comptables	Procès-verbaux d'inventaire.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN
DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

OPÉRATIONS A DÉCHARGE.	PIÈCES A PRODUIRE.
SORTIES RÉELLES.	
Existants au 31 décembre, à reporter à l'année suivante.....	Compte de gestion portant inventaire.
Cession à charge de payement à d'autres ministères ou à d'autres services.....	Factures de livraison (R) portant la mention du remboursement.
Distributions à charge de remboursement.....	Factures de livraison (R) avec bordereaux trimestriels appuyés de bons totaux.
Livraisons de vieilles matières à des entrepreneurs titulaires de marchés de conversion.....	Factures de livraison (R) portant mention du remboursement.
Versements à titre gratuit à d'autres services....	Factures de livraison ou d'expédition.
Versements aux comptables des armées actives...	*Idem.*
Délivrance de matériel aux corps de troupe ou aux pharmacies des hôpitaux militaires.....	*Idem.*
Prêts de matériel.....	*Idem.*
Distributions aux troupes.....	Factures de livraison avec bordereaux trimestriels de distribution appuyés de bons totaux.
Emploi des matières et objets d'emballage.....	Certificats administratifs.
Avaries ou déficits imputés.....	Extraits de procès-verbaux (R) portant mention du remboursement.
Avaries ou déficits non imputés; destruction, incinération, perte par force majeure, déchets de conservation.....	Extraits de procès-verbaux ou certificats administratifs.
Remises aux domaines.....	Extraits de procès-verbaux dressés par les agents des domaines.
Remises d'animaux aux vendeurs pour vices rédhibitoires.....	Extraits des procès-verbaux (R) portant la mention du remboursement.
Emploi de matières et objets dans les gestions individuelles, pour fabrications, confections, transformations, réparations, démolitions.....	Certificats administratifs.
Versement aux ateliers ou aux chantiers, dans les gestions collectives, pour fabrications, confections, transformations, réparations, démolitions.	Factures de livraison (R).
Changements de classification ou changements de dénomination.....	Certificats administratifs.
SORTIES D'ORDRE.	
Versements sur un magasin géré au titre du même service.....	Factures d'expédition.
Remises de magasins par suite de mutation de comptable.....	Procès-verbaux d'inventaire.

ANNEXE N° 4
de
l'instruction ministérielle
du 28 avril 18 .

MINISTÈRE
DE LA GUERRE.

SERVICE
des
SUBSISTANCES MILITAIRES.

Vivres.

e TRIMESTRE 189 .

(1) Nom, prénoms et grade.

NOTA. — Il est établi un relevé semblable pour le service des fourrages, s'il y a lieu.

MODÈLE B.

ALIMENTATION DES TROUPES
PENDANT LES TRANSPORTS STRATÉGIQUES.

e CORPS D'ARMÉE.

STATION HALTE-REPAS D

ANNEXE.

M. (1)

Gérant l'annexe.

RELEVÉ RÉCAPITULATIF

des entrées et sorties de denrées ou matières du service des vivres

du *au* 18 .

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN ®
DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

CATÉGORIES d'entrées et de sorties.	DÉNOMINATION DES DENRÉES ET MATIÈRES.																						INDICATION DES PIÈCES JUSTIFICATIVES ET CAUSES SOMMAIRES des mouvements.
	SOUPE.		CAFÉ LIQUIDE.		EAU-DE-VIE.		PAIN.		CAFÉ moulu.	SUCRE.	CONSERVES de viande.			CONSERVES de soupe à l'oignon.		ROUILLON concentré.		SEL.	CHARBON DE TERRE.	BOIS.	HUILE D'ÉCLAIRAGE.		
	Rations de 0 lit. 50.	Litres.	Rations de 0 lit. 25.	Litres.	Rations de 0 lit. 0625.	Litres.	Rations de 750 grammes.	Kilogr.	Kilogr.	Kilogr.	Rations de 200 grammes.	Rations de 100 grammes.	Kilogr.	Rations de grammes.	Kilogr.	Rations de grammes.	Kilogr.	Kilogrammes.	Kilogrammes.	Kilogrammes.	Kilogrammes.		
ENTRÉES.																							
Totaux des entrées.																							
SORTIES.																							
Totaux des sorties..																							
Report des entrées..																							
Restants (1) à la date du ...																							

(1) Ces restants doivent être les mêmes que ceux ressortant au livret d'enregistrement des entrées et sorties.

VU ET VÉRIFIÉ,

A , le 18 .

Le Commissaire militaire
faisant fonctions de Sous-Intendant militaire,

CERTIFIÉ véritable par le gérant de l'annexe.

Station-halte de , le 18 .

L

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN
DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

ANNEXE N° 5
de
l'Instruction ministérielle
du 28 avril 1888.

MODÈLE C.

MINISTÈRE
DE LA GUERRE.

SERVICE
DES SUBSISTANCES
MILITAIRES

Mois d

ALIMENTATION DES TROUPES
PENDANT LES TRANSPORTS STRATÉGIQUES.

e CORPS D'ARMÉE.

STATION HALTE-REPAS D

ANNEXE

M. (1)

GÉRANT L'ANNEXE.

(1) Nom, prénoms et grade.

LIVRET

d'enregistrement journalier des denrées et matières reçues et sorties, à divers titres, dans la station-halte susindiquée.

NOTA. Le présent livret tient, en même temps, lieu de registre de distributions et du livre de transformations,

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN
DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

ENTRÉES.

DATES DES MOUVEMENTS.	MOTIFS des MOUVEMENTS.	DENRÉES, MATIÈRES ET RÉCIPIENTS DES VIVRES.																OBSERVATIONS
		SOUPE.	CAFÉ liquide.	EAU-DE-VIE.	PAIN.	CAFÉ MOULU. (Kilog.)	SUCRE. (Kilog.)	CONSERVES de viande.	CONSERVES de soupe à l'oignon.	BOUILLON concentré. Rat. de	SEL. (Kilog.)	CHARBON DE TERRE. (Kilog.)	BOIS. (Kilog.)	HUILE D'ÉCLAIRAGE. (Kilog.)	RÉCIPIENTS ayant contenu des denrées.			
		Rations de 0l,50.	Rations de 0l,25.	Rations de 0l,0625.	Rations de 750 gr.	Kilogrammes.	Kilogrammes.	Rations de 200 gr.	Rations de gr.	Rations de 100 gr.	Kilogrammes.	Kilogrammes.	Kilogrammes.	Kilogrammes.	Sacs.	Caisses.	Fûts.	
		Litres.	Litres.	Litres.														
	Totaux généraux des entrées.....																	
	Report des sorties.....																	
	Restant en magasin à la date du																	

Vu et vérifié :

A , le 18 .

Le Commissaire militaire
faisant fonctions de sous-intendant militaire,

SORTIES.

DATES DES MOUVEMENTS.	MOTIFS des MOUVEMENTS.	DENRÉES, MATIÈRES ET RÉCIPIENTS DES VIVRES.																OBSERVATIONS.
		SOUPE.	CAFÉ liquide	EAU-DE-VIE.	PAIN.	CAFÉ MOULU. (Kilog.)	SUCRE. (Kilog.)	CONSERVES de viande.	CONSERVES de soupe à l'oignon.	BOUILLON concentré. Rat. de	SEL. (Kilog.)	CHARBON DE TERRE. (Kilog.)	BOIS. (Kilog.)	HUILE D'ÉCLAIRAGE. (Kilog.)	RÉCIPIENTS ayant contenu des denrées.			
		Rations de 0l,50.	Rations de 0l,25.	Rations de 0l,0625.	Rations de 750 gr.	Kilogrammes.	Kilogrammes.	Rations de 200 gr.	Rations de gr.	Rations de 100 gr.	Kilogrammes.	Kilogrammes.	Kilogrammes.	Kilogrammes.	Sacs.	Caisses.	Fûts.	
		Litres.	Litres.	Litres.														
	Totaux généraux des sorties.....																	

Certifié véritable par le gérant de l'annexe.

A , le 18 .

Station halte de

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN ®
DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

ANNEXE N° 6
de
l'Instruction ministérielle
du 28 avril 1888.

Art. 13 de l'Instruction.

MODÈLE D.

SERVICE
DES SUBSISTANCES
MILITAIRES.

• trimestre 189

ALIMENTATION DES TROUPES

PENDANT LES TRANSPORTS STRATÉGIQUES

e CORPS D'ARMÉE.

(1) Nom, prénom et grade.

STATION HALTE-REPAS D

ANNEXE.

M. (1)

GÉRANT L'ANNEXE.

FOURNITURES IMPUTABLES SUR REVUES.

CARNET DES BONS

de distribution d'aliments et de denrées délivrés par la station halte repas.

NOTA. — Le présent carnet tient lieu également de registre de distribution.
Les quantités d'aliments ou de denrées que représentent les bons sont totalisées chaque jour et reportées au livret d'enregistrement.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN
DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

N°	(1) Régiment, compagnie, batterie. ARMÉE D e CORPS D'ARMÉE. e division. e brigade d	N°	ARMÉE D e CORPS D'ARMÉE. e division. e brigade d
	Partie prenante. (1) M.		Désignation de la partie prenante. (1) M. (2)

DÉSIGNATION des DENRÉES.	NOMBRE de REPAS froids de jour.	NOMBRE de REPAS froids de nuit.	NOMBRE de REPAS chauds de jour.	NOMBRE de REPAS chauds de nuit.	Pain.	Avoine.	DÉSIGNATION des DENRÉES.	QUANTITÉS DISTRIBUÉES. en chiffres.	QUANTITÉS DISTRIBUÉES. en toutes lettres.
Repas chauds de jour.....							Repas chauds de jour.....		
Repas chauds de nuit.....							Repas chauds de nuit.....		
Repas froids de jour.....							Repas froids de jour.....		
Repas froids de nuit.....							Repas froids de nuit.....		
Pain.....							Pain.....		
Le 18							Station-repas d L (2) le 18		
Totaux.....									
Report.....									
A reporter.....									

(1) Régiment, escadron, batterie, etc., etc.
(2) Officier d'approvisionnement, capitaine commandant, chef de détachement.

ANNEXE N° 7 de l'Instruction ministérielle du 28 avril 1888

Art. 13 de l'Instruction.

MODÈLE E.

SERVICE DES SUBSISTANCES MILITAIRES.

e trimestre 189 .

ALIMENTATION DES TROUPES

PENDANT LES TRANSPORTS STRATÉGIQUES.

e CORPS D'ARMÉE.

(1) Nom, prénoms et grade.

STATION HALTE-REPAS D

ANNEXE.

M. (1)

GÉRANT D'ANNEXE.

FOURNITURES REMBOURSABLES.

CARNET DES BONS

de fournitures faites à titre remboursable par la station halte-repas.

NOTA. — Le présent carnet tient lieu également de registre de distribution.
Les quantités de denrées que comprennent les bons sont totalisées chaque jour et reportées au livret d'enregistrement modèle C.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN
DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

N°	QUANTITÉS distribuées,	MONTANT des sommes versées,	N°	N°
ARMÉE d —			ARMÉE D —	ARMÉE D —
° CORPS D'ARMÉE. —			° CORPS D'ARMÉE. —	SERVICE des subsistances. —
° Division. —			° DIVISION. —	° BRIGADE D —
° Brigade d —				
Partie prenante. { (1) M.			Partie prenante { (1) M. (2)	Reçu la somme de pour vivres remboursables perçus le et compris sur le bon partiel enregistré sous le n°
DÉSIGNATION des denrées.	Conserves de viande.	Conserves de viande.	DÉSIGNATION des denrées.	Station-repas de Le 18 .
Conserves de viande.....			Conserves de viande....	*L'Officier d'administration comptable,*
Le 18 .			TOTAL.....	
			Arrêté à la somme de (3) Station-repas d , le 18 . L (2)	
			(1) Régiment, escadron, batterie, etc., etc. (2) Officier d'approvisionnement, capitaine commandant, chef de détachement. (3) En toutes lettres.	
TOTAUX. .... Report..... A reporter.....				

DÉSIGNATION des denrées.	QUANTITÉS DISTRIBUÉES. En chiffres.	QUANTITÉS DISTRIBUÉES. En toutes lettres.	Prix.	Décompte.

ANNEXE N° 8 de l'instruction ministérielle du 28 avril 1888.

MODE DE PRÉPARATION DU CAFÉ

dans le percolateur (cafetière à circulation, Malen).

MONTAGE DE L'APPAREIL.

On visite tout d'abord avec soin les diverses parties de l'appareil, pour s'assurer de leur état de propreté avant de s'en servir; on examine de même les tuyaux pour constater que rien ne s'oppose à un tirage parfait, puis il est procédé comme suit au montage de l'appareil :

1° Placer le fourneau sur le sol de la cuisine ou de la pièce désignée;

2° Placer le corps principal de l'appareil de façon que son bord inférieur repose dans la gorge circulaire ménagée à la partie supérieure du fourneau.

Cette gorge devra être garnie de sable fin ou de grès pilé, afin d'intercepter tout passage à la fumée et éviter une perte de chaleur. Pour mieux conserver cette chaleur, on lute, au moyen de terre à four, l'espace circulaire existant entre le foyer et la cafetière;

3° Placer le bouchon avec tube d'ascension dans la douille intérieure du corps en appuyant légèrement, mais en s'assurant qu'il est convenablement enfoncé;

4° Placer sur le corps le filtre, que le tube d'ascension doit traverser;

5° Enfin, ajouter à l'appareil la longueur de tuyau nécessaire pour conduire la fumée dans un coffre de cheminée quelconque, en donnant un tirage suffisant.

PRÉPARATION DU CAFÉ.

1° S'assurer que le robinet est ouvert, afin de pouvoir contrôler la quantité d'eau introduite dans l'appareil;

2° Introduire l'eau en la versant simplement sur le filtre; la quantité d'eau à mettre ne doit jamais être moindre que la moitié de la contenance indiquée par l'appareil;

3° Mettre le combustible dans le foyer et l'allumer. Pour le percolateur du modèle 1879, on doit d'abord retirer le registre;

4° Mettre le café en poudre dans le filtre et le couvrir avec le couvercle;

5° Alimenter le foyer et attendre que le premier jet se produise sur le café, ce qui doit arriver en 1 heure 20 minutes pour l'appareil n° 1 (mille rations), 1 heure pour l'appareil n° 2 (cinq cents rations) et 50 minutes pour l'appareil n° 3 (deux cents rations).

A partir de ce premier jet sur le café, et le foyer étant toujours alimenté

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN ®
DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

laisser l'opération se continuer pendant 40 minutes pour l'appareil n° 1, 35 minutes pour l'appareil n° 2 et 30 minutes pour l'appareil n° 3;

6° Arrêter l'opération en éteignant le feu, soit en retirant le combustible par la bouche du foyer, soit par le cendrier après avoir soulevé la grille mobile. Pour le percolateur du modèle 1879, il suffit de replacer le registre extincteur et de fermer les portes du cendrier.

Dans le cas où la préparation du café doit se continuer, il convient, pour soustraire le corps de l'appareil à l'action du feu, pour le percolateur modèle 1876, de laisser quelques centimètres de café liquide au fond de la cafetière, puis de retirer le combustible et de le placer dans les foyers en activité, d'où on le reprend ensuite pour la nouvelle opération, mais seulement quand le récipient du percolateur a été à moitié rempli d'eau froide;

7° Attendre encore 10 minutes après l'extinction du feu, pour que l'infusion soit complète, et s'assurer en soulevant le couvercle, que le café contenu dans le filtre est sec, puis procéder au sucrage;

8° Le sucrage du café s'opère ainsi :

Percolateur du modèle 1876. — Soulever le filtre et verser le sucre dans la cafetière, remuer le liquide avec la spatule, en l'introduisant jusqu'au fond de l'appareil, puis replacer le filtre et le couvercle; deux hommes sont indispensables pour cette opération.

Percolateur du modèle 1879. — Introduire le sucre dans la partie supérieure du corps, par la hotte située sur le devant de l'appareil, et remuer avec la spatule également introduite par la hotte.

L'opération étant terminée, la distribution se fait par le robinet à ce destiné.

Il importe que les hommes appelés à conduire les opérations au moment du besoin, soient choisis, autant que possible, parmi ceux qui sont déjà exercés, et qu'ils y soient maintenus de préférence.

ANNEXE N° 9
de l'Instruction
ministérielle
du 28 avril 1888.

Composition du personnel d'une commission de gare de station halte-repas. (Extrait du tableau A de l'instruction concernant les commissions et commandements de gare, annexé à l'appendice VII des transports militaires par chemins de fer.)

DÉSIGNATION DES GRADES OU EMPLOIS.		HALTES-REPAS de la 1re catégorie.	HALTES-REPAS des 2e et 3e catégories.	OBSERVATIONS.
Officier supérieur ou capitaine, commissaire militaire		1	1	(1) Pour les stations de la 2e catégorie seulement; il n'en est pas affecté à celles de la 3e catégorie.
Lieutenant ou sous-lieutenant, adjoint		1	1	(2) Un seul pour la 3e catégorie.
Commissaire technique		1	1	(3) Le sergent du cadre actif des sections prévu jusqu'à présent pour le détachement des stations haltes-repas permanentes continue à s'ajouter aux fixations ci-contre (stations de 1re catégorie). Il en est de même, si le commandant du corps d'armée le juge à propos, pour les sous-officiers et caporaux du cadre actif ou de réserve qui étaient affectés aux stations haltes-repas temporaires (stations de 2e et de 3e catégorie).
Officiers d'administration du service des subsistances		2	2 (1)	
Personnel auxiliaire (3)	Secrétaire du commissaire militaire	1	1	
	Plantons	2	2 (2)	
	Commis et ouvriers militaires d'administration — Sergents	2	(a)	
	Commis et ouvriers militaires d'administration — Caporaux	4		
	Hommes du service auxiliaire	63 (4)		(4) Ces 63 hommes doivent, autant que possible, être répartis comme suit, sous le rapport professionnel : Commis aux écritures 2; Bouchers 8; Cuisiniers et garçons de café 24; Tonneliers et ouvriers en bois 12; Serruriers, fumistes et ferblantiers 3; Ouvriers de professions diverses 14. Totaux égaux...63. Cette proportion par profession doit être observée pour la composition des détachements d'ouvriers destinés aux stations haltes-repas de la 2e et de la 3e catégorie.

NOTA. — Un poste de police dont la composition est déterminée par le commandant du territoire, est fourni par une fraction appartenant aux troupes restant sur le territoire, jusqu'au moment où le service pourra être pris par l'armée territoriale.

(a) Nombre à déterminer par le général commandant le corps d'armée.

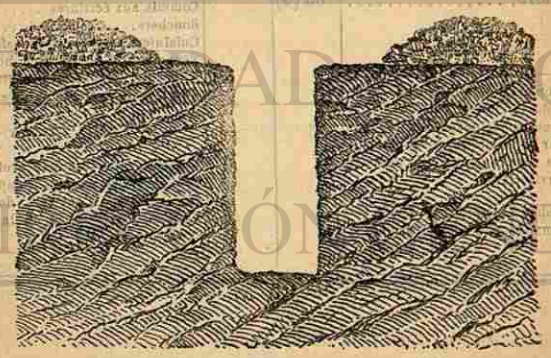
UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN ®
DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

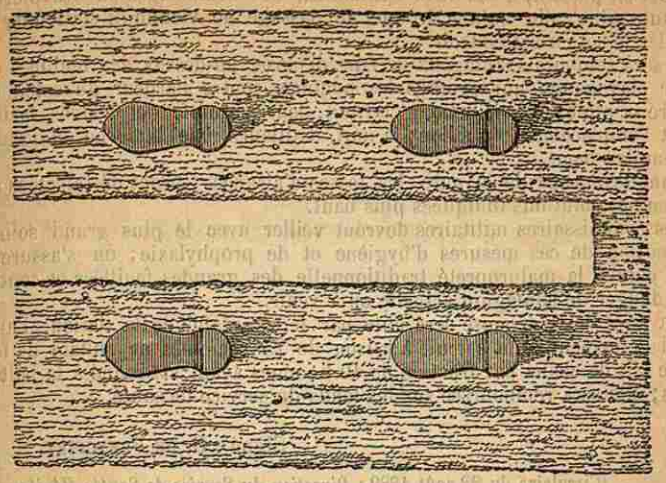
ANNEXE N° 10
de l'instruction ministérielle du 28 avril 1888.

Établissement des feuillées dans les stations halte-repas.

Dans les stations halte-repas, on aura recours à l'établissement de feuillées. Il est extrêmement important de bien établir ces feuillées et de les désinfecter journellement, car les germes de certaines maladies (fièvre typhoïde, choléra, dysenterie) se déposant dans les matières fécales, toutes les personnes qui se rendent à la même feuillée et, par elles, toute la troupe, peuvent contracter ces maladies si redoutables et contre lesquelles on ne saurait prendre trop de précautions.

La contamination des troupes qui se succèdent dans les mêmes endroits n'a pas d'autre origine. Il faut bien se garder de donner aux fosses qui constituent les feuillées trop de largeur : les hommes s'en éloignent instinctivement de crainte d'y tomber de jour comme de nuit, et ils souillent tout le terrain aux alentours. Il est indispensable que la feuillée consiste en un sillon, n'ayant pas plus de largeur que le fer de la pelle réglementaire, et aussi profond que la pioche permet de le creuser. La terre de déblai sera rejetée à $0^m,30$ à droite et à gauche du sillon, qui doit être assez étroit, pour que l'homme, mettant les pieds l'un à droite et l'autre à gauche, soit comme à cheval sur la fosse, où tomberont les urines comme les matières fécales. Les parois de la tranchée doivent être taillées à pic, ainsi qu'il est figuré ci-dessous :





Les hommes devront, avant de quitter la feuillée, faire tomber un peu de terre meuble sur les matières qu'ils viennent d'y déposer, ce qu'ils peuvent faire avec le pied en utilisant les déblais déposés sur les côtés ; c'est le moyen le plus rapide et le plus direct de prévenir la mauvaise odeur et les effets malsains des déjections.

On aura soin d'établir les feuillées de telle sorte que le vent dominant ne ramène pas leurs émanations sur la gare et qu'elles soient suffisamment éloignées des prises d'eau que leur voisinage pourrait infecter.

On creusera autant de ces sillons à la fois *étroits, profonds* et *allongés* qu'il sera nécessaire, et on les prolongera de jour en jour s'il en est besoin.

Deux fois par jour, le matin et au coucher du soleil, le commissaire militaire fera jeter, dans les fosses, une couche de terre, les cendres des foyers et l'une des solutions désinfectantes suivantes :

SULFATE DE FER.

Solution à 1/10e, c'est-à-dire les quantités suivantes :

Sulfate de fer.....	25 grammes.
Eau.....	250 Id.

par fraction de 10 hommes ayant stationné à la halte-repas.

LAIT DE CHAUX.

Arroser un kilogramme de chaux avec un demi-litre d'eau.

Quand la délitescence est effectuée, délayer la poudre ainsi obtenue dans le double de son volume d'eau ; verser dans les feuillées 25 grammes de lait de chaux par fraction de 10 hommes ayant stationné à la halte-repas.

Quand les sillons seront à moitié remplis, on les comblera et on foulera fortement la terre de remplissage.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN
DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

Puis on placera, à ses deux extrémités, des branchages ou des pierres faisant saillie, afin qu'une troupe de passage ne vienne ni stationner ni fouiller le sol en cet endroit.

Il sera toujours avantageux de faire disposer au-dessus des feuillées un léger clayonnage qui protège les hommes contre l'ardeur du soleil ou contre la pluie, et qui, pendant la nuit, leur permette de trouver facilement l'emplacement du sillon; la nuit, d'ailleurs, une lanterne indiquera cet emplacement.

Dans les locaux de la gare, les fosses d'aisances seront désinfectées au moyen des solutions indiquées plus haut.

Les commissaires militaires devront veiller avec le plus grand soin à l'exécution de ces mesures d'hygiène et de prophylaxie; on s'assurera ainsi contre la malpropreté traditionnelle des grandes feuillées et contre tout danger de contagion actuelle ou à venir.

L'avance de la dépense sera faite par le comptable de la station, l'approvisionnement étant calculé à raison de 25 grammes de sulfate de fer ou de lait de chaux par fraction de 10 hommes ayant stationné à la halte-repas; elle sera remboursée sur les fonds du service de santé.

Signé : C. DE FREYCINET.

(Circulaire du 22 août 1889 ; *Direction du Service de Santé ; Hôpitaux*).

APPENDICE IX.

Extrait du décret du 18 juillet 1876 modifiant les dispositions qui régissent le service des frais de route.

(Dispositions rappelées par le décret du 29 février 1879.)

AU NOM DU PEUPLE FRANÇAIS.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,

Vu, etc.;
Sur le rapport du Ministre de la guerre,

DÉCRÈTE :

. . . . . .

Art. 5. Les chefs de corps, les commandants des dépôts, les commandants des diverses écoles militaires et les commandants des bureaux de recrutement, ainsi que les autorités militaires auxquelles le Ministre de la guerre croira devoir concéder ultérieurement la même faculté, sont autorisés, *en cas de mobilisation*, à délivrer sous leur responsabilité, pour tenir lieu de feuille de route, des ordres de mouvement rapide détachés d'un registre à souche, imprimés sur du papier de couleur distincte (1) et contenant des bons de chemin de fer [modèles nos 1 et 2].

La même faculté leur est accordée dans des circonstances urgentes de service, mais à la charge d'y joindre l'ordre du Ministre ou du commandant du corps d'armée qui a prescrit le mouvement.

. . . . . .

Fait à Versailles, le 18 juillet 1876.

Signé : Mal DE MAC-MAHON.

Par le Président de la République :

Le Ministre de la guerre,

Signé : Gal E. DE CISSEY.

(1) { Modèle n° 1 : papier de couleur jaune.
{ Modèle n° 2 : papier de couleur violette.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN ®
DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

Puis on placera, à ses deux extrémités, des branchages ou des pierres faisant saillie, afin qu'une troupe de passage ne vienne ni stationner ni fouiller le sol en cet endroit.

Il sera toujours avantageux de faire disposer au-dessus des feuillées un léger clayonnage qui protège les hommes contre l'ardeur du soleil ou contre la pluie, et qui, pendant la nuit, leur permette de trouver facilement l'emplacement du sillon; la nuit, d'ailleurs, une lanterne indiquera cet emplacement.

Dans les locaux de la gare, les fosses d'aisances seront désinfectées au moyen des solutions indiquées plus haut.

Les commissaires militaires devront veiller avec le plus grand soin à l'exécution de ces mesures d'hygiène et de prophylaxie; on s'assurera ainsi contre la malpropreté traditionnelle des grandes feuillées et contre tout danger de contagion actuelle ou à venir.

L'avance de la dépense sera faite par le comptable de la station, l'approvisionnement étant calculé à raison de 25 grammes de sulfate de fer ou de lait de chaux par fraction de 10 hommes ayant stationné à la halte-repas; elle sera remboursée sur les fonds du service de santé.

Signé : C. DE FREYCINET.

(Circulaire du 22 août 1889 ; *Direction du Service de Santé ; Hôpitaux*).

APPENDICE IX.

Extrait du décret du 18 juillet 1876 modifiant les dispositions qui régissent le service des frais de route.

(Dispositions rappelées par le décret du 29 février 1879.)

AU NOM DU PEUPLE FRANÇAIS.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,

Vu, etc.;
Sur le rapport du Ministre de la guerre,

DÉCRÈTE :

. . . . . .

Art. 5. Les chefs de corps, les commandants des dépôts, les commandants des diverses écoles militaires et les commandants des bureaux de recrutement, ainsi que les autorités militaires auxquelles le Ministre de la guerre croira devoir concéder ultérieurement la même faculté, sont autorisés, *en cas de mobilisation*, à délivrer sous leur responsabilité, pour tenir lieu de feuille de route, des ordres de mouvement rapide détachés d'un registre à souche, imprimés sur du papier de couleur distincte (1) et contenant des bons de chemin de fer [modèles nos 1 et 2].

La même faculté leur est accordée dans des circonstances urgentes de service, mais à la charge d'y joindre l'ordre du Ministre ou du commandant du corps d'armée qui a prescrit le mouvement.

. . . . . .

Fait à Versailles, le 18 juillet 1876.

Signé : Mal DE MAC-MAHON.

Par le Président de la République :

Le Ministre de la guerre,

Signé : Gal E. DE CISSEY.

(1) { Modèle n° 1 : papier de couleur jaune.
{ Modèle n° 2 : papier de couleur violette.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN ®
DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

APPENDICE X.

Instruction pour les exercices sur les voies ferrées.

CHAP. Ier. — Disposition générales.
— II. — Exercices préparatoires.
— III. — Exercices d'ensemble.
— IV. — Exercices spéciaux.
— V. — Instruction des officiers du service des chemins de fer et des étapes.
— VI. — Etablissement des programmes. — Surveillance et compte rendu des exercices. — Dépenses.
— VII. — Accessoires d'embarquement et de transports.
— VIII.— Abrogation des dispositions antérieures.

CHAPITRE PREMIER.

DISPOSITIONS GÉNÉRALES.

Les troupes de toutes armes sont exercées à l'embarquement et au débarquement sur les voies ferrées.

Ces exercices présentent une grande importance au point de vue de l'instruction des troupes de toutes armes.

Ils ont pour but de mettre les unités de transport en état d'exécuter avec ordre, célérité et sécurité l'embarquement ou le débarquement des hommes, des chevaux ou des voitures, de leur éviter des pertes de temps ou des fausses manœuvres, tant au départ qu'à l'arrivée, enfin d'assurer l'accomplissement des opérations réelles d'embarquement ou de débarquement dans les délais normaux.

Ce but ne peut être atteint que par une stricte observation des mesures de détail prescrites, respectivement pour les différentes armes, dans les appendices I, II, IIÍ, IV. Les procédées indiqués par ces appendices, et qui ont pour eux la sanction d'une expérience prolongée, devront donc être scrupuleusement suivis. Il est interdit de s'en écarter, toutes les fois que la disposition des gares où s'exécuteront les exercices ne l'exigera pas d'une manière absolue.

Les chefs d'unités de transport et les officiers de tout grade ne doivent point perdre de vue que, dans l'exécution des transports stratégiques, les exigences du service technique des chemins fer priment toutes les autres considérations, et qu'en conséquence les délais assignés pour les embarquements ou débarquements ne peuvent jamais être dépassés.

Ainsi, si une troupe n'avait point, par une cause quelconque, achevé son

embarquement à l'heure fixée pour le départ du train, celui-ci n'en devrait pas moins évacuer le quai pour le livrer à l'unité suivante au moment fixé pour l'arrivée de celle-ci à la gare, et le départ de la troupe en retard sera remis à une heure indéterminée, la commission de réseau (ou le Ministre) devant être appelée à lui assigner un nouveau train (Art. 15 du règlement sur les transports stratégiques).

Si un débarquement n'était point achevé à l'heure normale, le train (même s'il porte encore des hommes, des chevaux ou du matériel) serait remis en mouvement pour dégager la voie sur laquelle s'opère le déchargement et la livrer au train suivant. Il devrait être garé pour attendre un moment favorable afin de mettre à terre le reste de son chargement, ou même rétrograder jusqu'à une gare où ce débarquement pourrait s'effectuer. La troupe serait donc obligée d'attendre pendant plusieurs heures le moment favorable pour achever le débarquement de son matériel ou de ses chevaux, ou bien de quitter la gare avec des effectifs incomplets, en laissant en arrière le détachmeent nécessaire pour terminer cette opération.

Le devoir le plus strict des commissaires militaires de gare est d'assurer la succession normale des trains, et, par suite, l'évacuation complète des gares aux heures indiquées, de manière à éviter toute entrave à l'ensemble du mouvement et sans tenir aucun compte des difficultés ou des inconvénients qui peuvent en résulter pour des unités isolées (1). De leur côté, les commandants d'unités étant responsables des effectifs de la troupe sous leurs ordres, et de leur arrivée à l'armée, le sont aussi, par suite, de l'achèvement des opérations d'embarquement ou de débarquement dans les délais qui leur sont assignés. Il leur appartient, par conséquent, d'assurer l'instruction préalable de leur troupe, de manière à être toujours en état d'exécuter l'embarquement ou le débarquement dans les délais normaux.

Tout en présentant une égale importance pour les différentes armes, l'instruction sur les exercices d'embarquement et le transport en chemin de fer exige un nombre de séances variable pour chacune d'elles.

L'embarquement des hommes, en effet, ne comprend qu'un petit nombre d'opérations ; elles sont d'ailleurs simples et leur mécanisme facile à apprendre ; celui des chevaux exige, pour être fait rapidement, une préparation plus longue et un dressage complet de ces animaux ; enfin, celui des voitures nécessitera, pour atteindre le même résultat, des exercices d'autant plus répétés que le nombre de ces voitures, dans chaque unité, et, par suite, celui des hommes à former, seront eux-mêmes plus grands.

Le temps à consacrer à ces exercices sera donc variable pour les différentes armes ; rélativement réduit pour l'infanterie, il s'accroîtra pour la cavalerie et atteindra le maximum pour les corps qui comprennent à la fois le plus grand nombre de chevaux, de voitures et d'unités de transport, c'est-à-dire l'artillerie et le train des équipages.

Indépendamment de l'instruction théorique donnée aux officiers et sous-officiers sur le règlement sur les transports ordinaires et stratégiques, l'ensemble de l'instruction pratique se divise en trois parties distinctes :

1° Les exercices préparatoires ;
2° Les exercices d'ensemble ;
3° Les exercices spéciaux ;

(1) Appendice VII, article 62.

CHAPITRE II.

EXERCICES PRÉPARATOIRES.

Les exercices préparatoires ont pour but l'instruction individuelle des hommes et des chevaux. Ils sont toujours exécutés par petits groupes, à l'exclusion de toute séance d'ensemble, d'abord en dehors des chemins de fer, puis dans les gares, et comprennent, *pour toutes les armes*, la confection ou l'emploi des accessoires, les dispositions préparatoires à l'embarquement, le fractionnement de la troupe, l'embarquement et le débarquement des hommes, des chevaux et des voitures, le mode de relèvement des harnais, etc. Le nombre de ces exercices est réduit au strict nécessaire.

Pour donner cette instruction, on installe, dans les petits polygones, dans les cours des quartiers et des casernes ou dans tout autre terrain militaire disponible, au moyen de bois de démolition, les dispositifs décrits ci-après :

Embarquement et débarquement du matériel.

Pour figurer un wagon plat, on formera un cadre rectangulaire, de $2^m,20$ de largeur et de 6 mètres de longueur, avec des madriers posés de champ, afin de pouvoir à volonté enlever les madriers des petits côtés ou les placer à différentes distances, de manière à faire varier la longueur intérieure du cadre entre $5^m,40$ et 6 mètres; on glissera ces madriers dans des rainures formées au moyen de taquets, cloués de distance en distance sur les faces intérieures des madriers des longs côtés.

A l'intérieur du cadre, on placera, de mètre en mètre, perpendiculairement aux longs côtés, des traverses saillantes de $0^m,12$ environ d'équarrissage, établies de manière à pouvoir être enlevées à volonté.

Deux cadres seront placés à la suite l'un de l'autre, les petits côtés se faisant face, à 1 mètre de distance.

Un fossé de 1 mètre de largeur au sommet et de 1 mètre de profondeur sera creusé tout autour de l'espace occupé par les deux cadres; on figurera ainsi le vide existant entre les wagons et les quais d'embarquement qui se trouveront représentés par le terrain naturel.

Ce dispositif fournira le moyen d'appliquer les règles posées pour le chargement et le déchargement du matériel dans les différents cas prévus par le règlement, et en se plaçant dans les conditions très variables qui peuvent se présenter dans la pratique.

Si les localités permettent de placer un des côtés à 1 mètre au-dessus du terrain, on en profitera pour exercer les troupes à la manœuvre de l'embarquement et du débarquement du matériel à l'aide de rampes mobiles.

Tous les corps ne pouvant être pourvus en permanence de rampes mobiles, ceux qui n'en auront pas à leur disposition les remplaceront par une rampe en terre battue, ayant une pente de 1/5 environ.

Dans ces exercices préparatoires, aussi bien que dans les manœuvres exécutées sur les voies ferrées, le matériel devra être lesté au poids du chargement réglementaire.

L'école d'artillerie, pour les corps de cette arme, le service local du génie, pour les autres armes, fourniront les bois nécessaires pour la construction des cadres. Exceptionnellement, et à défaut de ressources dans ces services, des crédits spéciaux peuvent être alloués par le Ministre, dans les conditions indiquées au chapitre VI, ci-après.

Les accessoires comprenant :

2 ponts volants pour relier les trucs au quai;
3 ponts volants pour relier les trucs entre eux;
6 bouts de madriers;
4 cales de roues;
4 jarretières;
Et enfin, 1 rampe à longrines, s'il est possible,

seront fournis par l'artillerie.

Embarquement et débarquement des chevaux.

On établira sur le sol un plancher de $5^m,60$ de longueur sur $2^m,50$ de largeur, formé de madriers posés sur des poutrelles. Autour de ce plancher, on élèvera une cloison de 2 mètres environ de hauteur, interrompue, au milieu de chaque côté, sur une largeur de $1^m,50$ figurant l'entrée du wagon.

La caisse ainsi formée sera recouverte d'une toiture légère (1).

Deux anneaux placés à 1 mètre de hauteur au-dessus du plancher, dans les montants des portes, serviront à fixer les cordes de poitrail. Les longes seront attachées à d'autres anneaux placés aux traverses du plafond.

En avant de chacun des longs côtés, on tracera un fossé de 1 mètre de largeur au sommet et de 1 mètre de profondeur, de manière à figurer deux quais, comme cela est indiqué ci-dessus.

Si les localités permettent de placer un des longs côtés à 1 mètre au-dessus du terrain en avant, on fera la manœuvre de l'embarquement et du débarquement des chevaux sur rampes.

Les matériaux et les accessoires (deux ponts volants, et, s'il y a lieu, une rampe à longrines) seront fournis comme il a été dit ci-dessus.

Embarquement des hommes.

Des cadres rectangulaires de $5^m,50$ de long sur $2^m,40$ de large, figurés sur le sol d'une manière quelconque (à la pioche ou avec des cordeaux et tracés à 1 mètre de distance les uns des autres, suffiront pour faire comprendre aux hommes les dispositions relatives au fractionnement et à l'embarquement de la troupe.

Pour enseigner le placement des sacs et le mode d'attache des armes dans les wagons, on installe un dispositif de madriers verticaux représentant une portion de petit côté de wagon à marchandises; on garnit le cadre avec des bancs du casernement.

On emploie pour ces exercices les divers accessoires d'embarquement mentionnés par les appendices I, II et III (cales, cordes de poitrail, bottillons, etc.) dont les corps sont détenteurs. Les pitons et vrilles néces-

(1) Ce dispositif peut être réalisé économiquement, de la manière suivante : fermer les parois verticales d'un châssis léger (poutrelles de 6,6 d'équarrissage, ou simples rondins) sur lequel on cloue des panneaux en carton bitumé. Faire une toiture dans les mêmes conditions (*Planche XXXV*).

Le plancher peut à la rigueur être réduit à la longueur de 2 mètres sur la largeur du wagon figuré entre les deux portes.

Le châssis, ainsi établi, peut être démonté pour être conservé en magasin, en dehors des périodes d'exercices.

saires pour le placement des armes dans les wagons sont achetés et remplacés sur les fonds de la masse des écoles. Les autres accessoires du corps mis hors de service sont remplacés, les dégradations au matériel des chemins de fer sont constatées et payées comme il est dit ci-après (chapitre VI).

Il est alloué pour l'ensemble des exercices préparatoires :

4 bottillons de 1m,30 par groupe de 20 chevaux tant pour la litière que pour les selles, le nombre de chevaux excédant le plus grand multiple de 20 ne donnant droit à aucune augmentation;

16 bottillons de 0m,80 par régiment d'infanterie ou de cavalerie, batterie d'artillerie et compagnie du train;

8 bottillons de 0m,80 par bataillon isolé ou par bataillon du génie.

Les corps de l'armée territoriale ont droit annuellement au quart de ces allocations.

Fractionnement de la troupe et embarquement des hommes.

Tous les hommes prennent part aux exercices préparatoires; on ne les répète pas par petits groupes *dans les gares* avant les exercices d'ensemble.

Embarquement des chevaux.

Tous les chevaux sont exercés à l'aide du dispositif jusqu'à ce qu'ils entrent franchement dans le wagon simulé. Quand ce premier résultat est atteint, on les habitue à l'embarquement dans des wagons réels. Les chefs de corps ou de détachement s'entendent avec les chefs de gare pour qu'un wagon à marchandises soit mis à leur disposition toutes les fois qu'il sera possible.

Les exercices ne devant entraîner pour les compagnies ni dépense ni trouble dans leur service habituel, cette entente directe est indispensable pour que les corps puissent profiter de toutes les occasions dans lesquelles des wagons, disponibles dans les gares, peuvent être utilisés pour l'instruction.

Les exercices préparatoires dans les gares seront d'autant plus utiles qu'ils pourront être exécutés avec les rampes mobiles. Les commandants de corps d'armée régleront en conséquence la répartition de ceux de ces accessoires qui sont à leur disposition et, s'il y a lieu, leur envoi successif dans les diverses garnisons.

Les rampes en charpente seront, en principe, consacrées à l'instruction des troupes d'artillerie du train des équipages et du génie.

Pendant cette période de l'instruction, il suffira le plus souvent d'une seule rampe à longrines par garnison d'infanterie ou de cavalerie, sauf dans les villes où se trouvent de nombreux effectifs.

Le mouvement des rampes sera effectué par la voie des transports de la guerre sur l'ordre du commandant de corps d'armée; les dépenses qui en résulteront, et qu'il y a lieu de s'attacher à restreindre le plus possible, sont acquittées directement par les soins du service de l'intendance (voir ci-après chapitre VI).

L'instruction sur l'embarquement des chevaux est donnée :

1° Dans l'infanterie et les autres troupes à pied, aux ordonnances d'officiers montés et aux conducteurs de voitures, par les sous-officiers chefs des équipes d'embarquement et le vaguemestre sous la direction d'un officier par bataillon (l'officier désigné pour remplir les fonctions d'officier d'approvisionnement sera toujours l'un des officiers chargés de cette instruction);

2° Dans la cavalerie et l'artillerie à cheval, le train des équipages, les compagnies de sapeurs conducteurs du génie, à tous les hommes sous la direction des officiers.

Dans l'artillerie montée, à tous les conducteurs sous la direction des officiers.

Les ordonnances d'officiers montés sans troupe prennent part, toutes les fois que cela est possible, aux exercices des corps qui se trouvent dans la même garnison.

Embarquement des voitures.

Ces exercices sont exécutés d'abord sur le dispositf décrit ci-dessus, ensuite sur des trucs réels et de préférence avec les rampes mobiles. Dans les premières séances, les voitures sont embarquées vides; mais, dès que les hommes ont acquis un peu d'habitude de leur maniement et de leur disposition sur les trucs, ces voitures sont toujours pourvues de leur chargement de guerre ou lestées à un poids équivalent.

Sont exercés à l'embarquement des voitures :

1° Dans l'infanterie et la cavalerie, les équipes spéciales formées ainsi qu'il sera dit ci-après, sous la direction du vaguemestre et d'un officier par bataillon (celui désigné ci-dessus pour les chevaux) ou par escadron;

2° Dans l'artillerie montée ou à cheval, le génie, les pontonniers, le train des équipages, les sections de télégraphie militaire, tous les hommes sous la direction des officiers.

Les hommes des bataillons d'artillerie de forteresse sont exercés à l'embarquement du matériel de place et de siège toutes les fois que le corps ou les établissements d'artillerie, à proximité desquels ils sont stationnés, sont pourvus des moyens d'exécution nécessaires. Ils sont aussi exercés à l'emploi des agrès de chargement que possèdent les gares (grues, ponts roulants, etc.).

Les hommes des sections d'infirmiers, d'ouvriers d'administration et de secrétaires d'état-major prennent part dans la plus large mesure, compatible avec les exigences de leur service spécial, aux exercices exécutés dans la garnison, et de préférence, s'il y a lieu, à ceux du train des équipages. Ils doivent tous recevoir l'instruction complète sur l'embarquement et le débarquement des voitures; les commandants des sections et les chefs des services dans lesquels ces hommes sont employés ont l'initiative des mesures à prendre à cet effet et sont responsables de l'instruction des hommes.

Les hommes des compagnies d'ouvriers d'artillerie et d'artificiers prennent part aux exercices de l'artillerie.

Équipes d'embarquement.

Chaque bataillon d'infanterie doit être pourvu en permanence de 4 équipes composées chacune de 16 hommes et un caporal (pour l'une d'elles le caporal est remplacé par un sous-officier) prélevés autant que possible également sur les différentes classes de recrutement.

Chaque escadron de cavalerie est pourvu de deux équipes formées dans les mêmes conditions et commandées l'une par un brigadier, l'autre par un sous-officier.

Les équipes sont toujours tenues au complet.

Pour leur première formation ou le dressage des hommes remplaçant ceux des classes libérées, les séances d'instruction sont aussi nombreuses que le permettent les nécessités des autres parties du service et les ressources des gares.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN ®
DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

Lorsque les équipes sont complètement formées, leur instruction est entretenue par des exercices de répétition espacés autant que le chef de corps ou de détachement le jugera utile, mais ayant toujours lieu périodiquement.

Les corps territoriaux de toutes armes se conformeront aux prescriptions ci-dessus dans la limite du temps et des moyens dont ils pourront disposer. Les chefs de corps prendront les dispositions nécessaires pour assurer, avec le concours des unités de l'armée active, s'il y a lieu, l'instruction des équipes d'embarquement.

CHAPITRE III.

EXERCICES D'ENSEMBLE.

Les exercices d'ensemble sont exécutés sur les voies ferrées et comprennent toutes les opérations d'embarquement et de débarquement réels de jour et de nuit, à l'exception de l'attache des fusils dans les wagons, laquelle n'est jamais exécutée afin d'éviter des dégradations au matériel des compagnies de chemins de fer.

Les hommes sont en tenue de campagne et les voitures ont le chargement réglementaire. On emporte l'approvisionnement de vivres et de fourrage prescrits par les articles 7 et 8 de l'instruction du 28 avril 1888, appendice VIII.

Les chevaux et les voitures sont embarqués autant que possible à l'aide de rampes mobiles.

Les commandants de corps d'armée règlent la répartition des rampes entre les diverses garnisons, le temps pendant lequel elles resteront à la disposition de chacune d'elles et le minimum de séances d'exercices à effectuer par les troupes de chaque arme. Les mesures de détail sont étudiées et arrêtées dans chaque garnison, de concert entre le commandant d'armes, les commandants des troupes et les agents locaux des compagnies.

On complète chaque unité, à l'effectif de guerre, à l'aide des ressources empruntées aux autres éléments du corps ou des corps similaires de la même garnison.

Ces exercices peuvent seuls assurer l'instruction des officiers, des commandants d'unité surtout.

Chaque bataillon d'infanterie et du génie, chaque escadron de cavalerie complété à l'effectif de guerre, doit effectuer au moins un exercice de jour et un de nuit, en combinant les opérations à quai avec celles sur rampes et en donnant à ces dernières la plus grande extension possible.

Dans les régiments d'artillerie et le train, chaque batterie ou compagnie, complétée ainsi qu'il a été dit, exécutera un, au moins, de ces exercices; on devra en outre effectuer l'embarquement de quelques unités qui ne sont formées qu'à la mobilisation, tels qu'états-majors, sections de munitions, de parc ou de convoi, en leur affectant le personnel indiqué par les tableaux d'effectifs de guerre et le matériel qui leur est réellement destiné. Le nombre des séances sera réglé par groupe de batteries et escadron du train de manière que chaque homme prenne part à trois séances au moins dont une de nuit. En aucun cas, on ne doit, dans ces exercices d'instruction, faire concourir à l'embarquement des unités des corvées fournies par les autres éléments du corps momentanément disponibles.

Pour les bataillons d'artillerie de forteresse, le nombre et la répartition des séances dépendront essentiellement du groupement des batteries et du matériel mis à leur disposition. Ils seront déterminés par le commandant du corps d'armée.

Les hommes des sections d'infirmiers, d'ouvriers d'administration et de secrétaires d'état-major prennnent part aux exercices des corps de la garnison et de préférence, toutes les fois qu'il est possible, à ceux du train des équipages. Ils sont employés au chargement des voitures. En outre, les infirmiers de l'armée active, de la réserve et de l'armée territoriale sont tous exercés au montage et au démontage des appareils de suspension de brancards sur deux étages. Ces exercices sont déterminés par le commandant du corps d'armée. (Appendice V.)

Les ouvriers d'artillerie et les artificiers participent aux exercices des corps d'artillerie de la même garnison, de préférence à ceux des unités auxquelles ils peuvent être affectés en cas de mobilisation.

Tous les officiers et les hommes (quels que soient d'ailleurs leurs emplois spéciaux momentanés), qui appartiennent à une unité exercée, doivent prendre part à ces exercices; il y a d'ailleurs intérêt à les faire participer au plus grand nombre de séances possible, mais toujours activement et non comme spectateurs.

Époques des exercices.

Les exercices d'ensemble ont lieu aux époques prescrites par les règlements spéciaux à chaque arme. L'instruction doit, autant que possible, être terminée avant l'inspection générale.

Il est toujours exécuté des exercices de cette nature au cours des périodes d'instruction des réservistes des différentes catégories, surtout dans la cavalerie et l'artillerie.

Ces exercices sont également exécutés par les unités de l'armée territoriale.

Durée des séances.

La durée d'un embarquement est comptée depuis le moment où la troupe arrive à la gare jusqu'à celui où le train est en mesure de se mettre en marche; celle d'un débarquement, depuis le moment où le train s'arrête en gare jusqu'à celui où la troupe, complète en hommes, chevaux et voitures, a entièrement évacué la gare et est en état de se mettre en route par les voies ordinaires.

Les durées de ces opérations sont celles indiquées par les appendices I, II et III.

Au début des exercices, il n'y a pas lieu de tenir compte de ces durées et de se préoccuper d'accélérer l'exécution des divers mouvements d'hommes, de chevaux ou de matériel; tout détail mal compris ou mal exécuté doit être recommencé.

Ce n'est que quand tous les détails (fractionnement, placement des sacs et des armes, embarquement, etc.) sont correctement exécutés qu'il convient de chercher à en assurer l'exécution et la succession aussi promptes que possible, de manière à arriver progressivement à exécuter l'ensemble de chaque opération dans un temps inférieur aux délais maxima indiqués.

Mais, là encore, il convient de ne pas précipiter les opérations outre mesure, pour arriver à une rapidité d'exécution qui n'est souvent que purement fictive, et obtenue par l'omission de certaines précautions dans l'attache des chevaux ou la consolidation du matériel. C'est en conservant l'ordre et le calme les plus absolus, en exécutant strictement et dans l'ordre prescrit les diverses opérations décrites par les appendices, en faisant exécuter, diriger ou surveiller chacune d'elles dans les conditions indiquées, qu'on évitera des erreurs et des fausses manœuvres qui auraient pour résultat inévitable des pertes de temps ou des accidents, lors des mouve-

ments des chevaux et de matériel, surtout dans les exercices de nuit et sur rampes mobiles.

Les exercices sur les voies ferrées doivent conserver le caractère de tout autre exercice militaire. Tous les mouvements sont exécutés en ordre, en silence et au commandement des gradés. Les commandants d'unité y tiennent strictement la main.

Chaque séance comprend l'embarquement et le débarquement de l'unité exercée. On simule, en outre, les haltes de diverse nature.

Pour compléter ces exercices, il y aura intérêt à mettre en marche, pendant quelques kilomètres, un certain nombre de trains portant des unités sur le pied de guerre et en particulier des unités formées par l'artillerie (batteries, sections de munitions ou de parc, etc.); on aura ainsi la possibilité de s'assurer que toutes les dispositions nécessaires ont été prises pour l'arrimage du matériel et pour l'installation du personnel dans les meilleures conditions de transport.

Cette mesure devant entraîner certaines dépenses qui incombent au ministère de la guerre, et ne pouvant, d'ailleurs, s'appliquer le plus souvent que dans les gares où les compagnies de chemins de fer disposent en permanence de machines-locomotives, les commandants des corps d'armée ne les prescriront qu'après y avoir été autorisés par le Ministre, ainsi qu'il sera dit ci-après (chap. VI).

Dans les villes de garnison importantes où les exercices pourront se succéder à peu d'intervalle dans une même gare et pendant plusieurs jours consécutivement, il y aura intérêt pour l'instruction à constituer réellement une *commission de gare*, dont le membre militaire sera un officier du service des chemins de fer et des étapes, qui accomplira ainsi très fructueusement une des périodes réglementaires d'instruction, auxquelles sont astreints les officiers de cette catégorie (Voir ci-après chapitre V).

A défaut d'officiers du service des chemins de fer et des étapes, les fonctions de commissaire militaire de gare seront remplies par l'officier désigné à cet effet pour le cas de mobilisation, et, à son défaut, par un officier supérieur de la garnison.

L'autorité militaire tient la main à l'observation constante et absolue, au cours des exercices, des prescriptions des règlements sur les transports ordinaires stratégiques ainsi que des appendices, au sujet des relations entre les troupes embarquées et les commissaires militaires de gare ou les agents des compagnies.

Les commandants de corps d'armée ont toute latitude pour l'organisation de ces séries d'exercices, la convocation des officiers, les instructions à leur donner, l'établissement de consignes locales d'embarquement se rapprochant des consignes réelles, mais avec des départs moins serrés, s'il y a lieu, etc.

ALLOCATIONS DE PAILLE POUR LES BOTTILLONS.

Cavalerie, infanterie et génie.	1 bottillon de $1^m,30$ par séance et par groupe de 20 chevaux, tant pour la litière que pour les selles, le nombre de chevaux excédant le plus grand multiple de 20 ne donnant droit à aucune augmentation.
	4 bottillons de $0^m,80$ par séance et par régiment d'infanterie ou de cavalerie, pour l'embarquement du matériel.
	2 bottillons par bataillon isolé et par bataillon du génie pour le matériel.

Artillerie.	1 bottillon de $1^m,30$ par séance et par groupe de 20 chevaux, pour la litière et pour les selles, le nombre de chevaux excédant le plus grand multiple de 20 ne donnant droit à aucune augmentation.
	4 bottillons de $0^m,80$ par séance et par batterie de campagne, de montagne ou de forteresse ou par compagnie de pontonniers complète, pour l'embarquement du matériel.
Train des équipages.	1 bottillon de $1^m,30$ par séance et par groupe de 20 chevaux, pour la litière et les selles, dans les mêmes conditions que pour l'artillerie.
	9 bottillons de $0^m,80$ par séance, poar l'embarquement du matériel complet d'une compagnie.

CHAPITRE IV.

EXERCICES SPÉCIAUX.

I. — *Exercices de garnison.*

Dans les garnisons importantes, lorsque les nécessités du service des chemins de fer permettront de mettre momentanément à la disposition des troupes, soit les emplacements mêmes où doivent s'effectuer les embarquements en cas de mobilisation, soit d'autres emplacements suffisamment étendus, on procédera à des exercices exécutés dans les conditions d'heure, de durée et de succession, aussi rapprochées de celles prévues pour les embarquements réels que le permettront les circonstances locales, et la nécessité de former des unités de transport complètes à l'aide des ressources fournies par les différents éléments de la garnison.

Les allocations de paille seront les mêmes que pour les exercices d'ensemble.

Les commissions de gare seront formées comme il a été dit ci-dessus. Les trains seront toujours mis en marche pendant quelques kilomètres.

Ces exercices seront exécutés aux époques fixées par le commandant de corps d'armée, après l'achèvement des exercices d'ensemble, dont ils forment le complément, et de préférence aux époques où les corps présentent les effectifs les plus élevés.

Les détails d'organisation seront réglés par cet officier général, d'après les propositions formulées par l'autorité militaire locale d'accord avec les représentants des compagnies de chemins de fer.

La date exacte de chacun des exercices sera notifiée huit jours au moins à l'avance au Ministre (*Etat-major général, 4e Bureau*).

II. — *Expériences de haltes-repas.*

Dans le but de compléter l'instruction des troupes et d'assurer le fonctionnement du service d'alimentation, des expériences de haltes-repas de jour ou de nuit seront exécutées une fois par an, dans une de ces stations par région de corps d'armée.

Chacune de ces expériences comprend :

1° La préparation d'un ou plusieurs repas par les soins du personnel

militaire administratif, sous la direction de la commission de gare, dans les conditions prévues pour le cas de mobilisation, à l'exclusion de toute autre autorité militaire qui, dans la pratique, ne concourrait pas à l'exécution du service ;

2° La distribution de ce repas à des troupes supposées de passage, formant une ou plusieurs unités de transport de la même arme ou d'armes différentes, fournies par la garnison de la localité où s'exécute l'expérience, ou celles de localités voisines ;

3° Un exercice d'embarquement et de débarquement de ces troupes.

Cette expérience est combinée, s'il est possible, avec les exercices d'ensemble ou de garnison, de manière à restreindre l'ensemble des dépenses et à éviter les frais d'un train spécial. Au besoin, les troupes se rendent à la halte-repas par les voies ordinaires.

Dans tous les cas, une fois la troupe embarquée, le train est mis en marche, puis garé, si les exigences du service des chemins de fer le permettent, sur les voies désignées par la consigne spéciale de la halte-repas.

Le repas consommé et la troupe rembarquée, le train est remis en mouvement et ramené au point où doit s'effectuer le débarquement.

Les hommes qui prennent part à l'expérience emportent le pain de repas nécessaire. Le fourrage est également emporté. Les autres denrées, y compris le pain de soupe, sont fournies par l'administration militaire et remboursées sur les fonds de l'ordinaire, à l'exception du café avec sucre et de l'eau-de-vie qui sont alloués gratuitement.

Les détails de l'expérience sont réglés et la date d'exécution notifiée au Ministre, comme il a été dit ci-dessus pour les exercices de garnison.

Le chef d'état-major du corps d'armée, ou le sous-chef, et le directeur de l'intendance, ou un fonctionnaire désigné par lui, assistent à cette expérience. Chacun d'eux établit et fait parvenir au Ministre (*Etat-major général, 4e Bureau*), dans les quinze jours qui suivent l'expérience, un rapport détaillé sur l'organisation et les résultats obtenus. Ces rapports sont annotés, s'il y a lieu, par le commandant du corps d'armée.

CHAPITRE V.

INSTRUCTION DES OFFICIERS DU SERVICE DES CHEMINS DE FER ET DES ÉTAPES (1).

Les officiers du service des chemins de fer et des étapes accomplissent tous les deux ans une période d'instruction.

Pendant cette période, ils sont appelés : ou à remplir les fonctions de commissaire militaire de gare (ou d'adjoint), soit pendant les exercices d'ensemble, de garnison ou de halte-repas, soit pendant les manœuvres d'automne, quand le service de l'arrière y est organisé ; ou à participer à

(1) Les prescriptions de ce chapitre ne s'appliquent qu'aux officiers du *Service des chemins de fer et des étapes*. Ceux appartenant aux cadres des corps actifs ou territoriaux, qui sont désignés pour des fonctions temporaires de commissaire de gare, sont mis au courant de leurs devoirs spéciaux lors des périodes normales d'instruction, qu'ils accomplissent dans leurs corps ; ils fournissent les travaux indiqués plus loin, à l'exception de celui relatif aux gîtes d'étapes. Les commandants de corps d'armée prennent toutes les mesures nécessaires pour assurer et vérifier l'instruction de ces officiers.

des conférences sur le service des chemins de fer et celui des étapes et à une expérience de halte-repas.

La durée de chacune de ces périodes n'excède pas dix jours, y compris l'aller et le retour s'il y a lieu.

L'époque de ces périodes est déterminée et les convocations faites par le commandant de la région dans laquelle se trouve le lieu qu'il est prescrit à ces officiers de rejoindre en cas de mobilisation.

Les officiers sont directement convoqués dans la ville où ils doivent exercer leurs fonctions ou assister aux conférences. Celles-ci ont lieu autant que possible dans la localité désignée pour l'expérience de halte-repas. Elles ont un caractère essentiellement pratique et sont faites, sous la direction du chef d'état-major du corps d'armée, par l'officier de cet état-major chargé du service des chemins de fer.

Il y aura tout avantage à faire développer par les officiers supérieurs convoqués que leur expérience antérieure désignerait au choix du commandant du corps d'armée certaines questions pratiques se rattachant à l'exécution du service des étapes ou à celui des chemins de fer. Les programmes de ces questions seront envoyés deux mois à l'avance aux officiers chargés de les développer.

Dans les régions de corps d'armée où ne se trouvent point de halte-repas, les officiers peuvent être appelés à assister aux conférences et à l'expérience de haltes-repas exécutées dans une région voisine. Les commandants de corps d'armée intéressés prennent, de concert, les mesures nécessaires à cet effet.

Tous les officiers qui ont effectué une période d'instruction fournissent, d'après un programme *individuel* qui leur est donné par le chef d'état-major du corps d'armée, un travail pratique comprenant :

1° Le compte rendu de la reconnaissance d'une gare désignée (toutes les les fois qu'il y aura lieu, cette gare sera, pour l'une au moins des périodes d'instruction de chaque officier, celle même à laquelle l'officier est affecté en cas de mobilisation), et les dispositions à prendre, en ce qui concerne le commissaire militaire, pour l'utiliser, soit pour l'embarquement d'un nombre donné de troupes, soit pour leur débarquement, soit comme gare de rassemblement, station-magasin, etc. ;

2° Pour les officiers qui ont rempli les fonctions de commissaire militaire ou d'adjoint, le journal des opérations et le relevé des observations de *toute nature* qu'ils ont été à même de formuler ;

3° Pour tous les officiers, la prise de possession et l'organisation complète en gîte d'étapes d'une localité supposée en pays ennemi et désignée à proximité du point où ils effectuent leur période d'instruction.

Ces travaux sont adressés directement par chacun des officiers au chef d'état-major du corps d'armée, dans les quinze jours qui suivent la clôture de la période d'instruction.

Ils sont, sauf l'exception ci-après, renvoyés à *bref délai* aux intéressés après avoir été examinés et annotés, et servent de base aux propositions qu'il pourra y avoir lieu de faire ultérieurement en faveur de leurs auteurs.

En rendant compte au Ministre des résultats obtenus dans la période annuelle d'instruction (Voir ci-après chapitre VI), les commandants de corps d'armée lui envoient, avec le programme des conférences et les notes de tous les officiers, les travaux sur lesquels ils jugent utile d'appeler son attention, en lui proposant les mesures de récompense ou autres qui peuvent être la conséquence de ces travaux.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN ®
DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

CHAPITRE VI.

ÉTABLISSEMENT DES PROGRAMMES. — SURVEILLANCE ET COMPTE RENDU DES EXERCICES. — DÉPENSES.

Programmes.

Chaque commandant de corps d'armée règle, tant pour les exercices préparatoires que pour ceux d'ensemble, la répartition entre les diverses garnisons des rampes mobiles mises à sa disposition pour l'instruction des troupes. Il assure le maintien constant de ce matériel en bon état.

Après entente avec l'agent supérieur de la compagnie de chemins de fer accrédité auprès de lui (1), chaque commandant de corps d'armée établit, d'après les propositions des autorités militaires sous ses ordres, et en tenant compte des résultats obtenus l'année précédente, le programme général des exercices d'ensemble et spéciaux à exécuter dans chacune des garnisons de la région.

Ce programme est envoyé au Ministre (*Etat-major général, 4e Bureau*), *le 1er mars au plus tard*, avec l'aperçu des dépenses que doivent entraîner les exercices, et une situation des rampes mobiles conforme au modèle nº 1 joint à la présente instruction.

Dès que l'approbation du programme et l'ouverture des crédits lui ont été notifiées, le commandant du corps d'armée donne les ordres d'exécution.

Les mesures de détail sont réglées, dans chaque garnison, par les commandants des troupes, de concert avec les représentants locaux des compagnies.

Sous la réserve de ne point engager de dépenses non autorisées et de ne pas entraver le service ordinaire des chemins de fer, les chefs de corps, responsables de l'instruction complète de la troupe qui leur est confiée, ont toute initiative pour cette organisation.

Surveillance des exercices.

Les officiers généraux contrôlent et vérifient par eux-mêmes et par tous les moyens dont ils disposent, l'instruction des troupes, non seulement lors de leurs inspections périodiques, mais encore au cours même des exercices. Ils tiennent la main à la stricte exécution des procédés de détail, indiqués par les appendices I à IV. Ils veillent à ce que les différents corps stationnés dans la même garnison se prêtent un concours mutuel, toutes les fois qu'il y a lieu, pour l'exécution des exercices d'ensemble. Enfin, ils s'assurent, au cours de leurs inspections périodiques ou inopinées, que les corps sont pourvus, en tout temps, du personnel et du matériel nécessaires pour assurer leur embarquement et leur transport.

Plusieurs fois par an, les officiers généraux vérifient si les accessoires sont au complet et en bon état. Ils s'assurent que les chefs de corps et ceux des diverses unités de transport sont au courant des dispositions de détail arrêtées pour l'embarquement de la troupe sous leurs ordres et de son matériel, que les équipes d'embarquement sont au complet et instruites,

(1) Art. 7 du règlement sur les transports ordinaires.

enfin, que les officiers de tout grade possèdent l'instruction théorique et pratique nécessaire.

L'inspecteur général se conforme, en ce qui concerne ces exercices, aux indications de l'instruction sur les inspections générales.

Comptes rendus.

Chacun des exercices d'ensemble et spéciaux donne lieu à l'établissement, par le chef de la troupe, d'un rapport sommaire (1) faisant connaître la date, l'heure et la nature de l'opération, l'effectif en hommes, chevaux et voitures de la troupe exercée, et, s'il y a lieu, les motifs pour lesquels cette unité n'a pas été portée à l'effectif de guerre, le temps réel mis à effectuer chaque opération d'embarquement et de débarquement, enfin, les observations de toute nature du commandant de la troupe. Ils sont visés et annotés, s'il y a lieu, par le chef de corps.

A la fin de la période d'instruction, qui doit, autant que possible et sauf en ce qui concerne les exercices spéciaux, être close avant l'inspection générale, ces rapports, ainsi que ceux relatifs aux exercices spéciaux exécutés depuis la dernière inspection générale, sont résumés par le chef de corps, en un rapport d'ensemble faisant ressortir les résultats obtenus, l'état du matériel et des accessoires dont le corps est détenteur, ainsi que les observations qu'il y a lieu de formuler.

Ce rapport d'ensemble et les rapports particuliers sont transmis au commandant du corps d'armée par la voie hiérarchique, avec les observations que les généraux de brigade et de division jugent utile de présenter, surtout en ce qui concerne les résultats pratiques obtenus et le degré d'instruction des cadres et de la troupe, enfin, les dispositions qu'il leur paraîtrait utile de voir adopter pour l'année suivante.

Les commandants des sections d'administration, d'infirmiers, de secrétaires d'état-major, des compagnies d'ouvriers d'artillerie et d'artificiers, font parvenir au commandant du corps d'armée, à l'époque qu'il fixe, un rapport faisant connaître, pour chacun des détachements formés par les hommes sous leurs ordres, le nombre et la nature des séances auxquelles ces hommes ont pris part.

Le commandant de corps d'armée, après examen de l'ensemble des rapports afférents aux troupes sous ses ordres (armée active et armée territoriale), transmet ceux des chefs de corps et des officiers généraux avec ses propres observations au Ministre (*Etat-major général, 4e Bureau*), avant le 1er octobre. Il joint à cet envoi les documents indiqués au dernier alinéa du chapitre V ci-dessus.

Les comptes rendus des inspecteurs généraux continueront à être fournis dans les conditions prescrites par les instructions spéciales relatives à ces inspections.

Les rapports de l'inspection générale feront spécialement connaître :

1º Si tous les corps et détachements ayant des chevaux et des voitures sont pourvus des dispositifs nécessaires pour les exercices préparatoires (dans le cas contraire, les motifs pour lesquels ils n'ont pas été installés et les mesures prises pour remédier à cette situation *sans aucun retard*) ;

2º Si les équipes d'embarquement des corps d'infanterie et de cavalerie existent au nombre prescrit et sont complètement instruites;

(1) Il n'y a pas de modèle réglementaire pour ce rapport. On pourra, jusqu'à épuisement des approvisionnements, utiliser le modèle annexé à la décision ministérielle du 9 octobre 1886.

3° Si les accessoires de toute nature dont le corps est pourvu existent bien au nombre fixé et en bon état d'entretien.

DÉPENSES QUE PEUVENT ENTRAINER LES EXERCICES. — ALLOCATIONS DES CRÉDITS.

Les dépenses auxquelles les exercices d'embarquement peuvent donner lieu se divisent en deux catégories :

A. — Celles qui peuvent être prévues à l'avance; elles ne devront point être engagées avant l'approbation du Ministre et l'ouverture d'un crédit spécial, et comprennent :

1° La mise en marche des trains lors des exercices d'ensemble ou spéciaux;

2° Les dépenses de toute nature résultant des expériences de fonctionnement de haltes-repas et les frais de convocation des officiers du service des chemins de fer et des étapes.

B. — Celles qui résultent de l'exécution même des exercices et dont l'importance ne peut être prévue à l'avance, du moins avec une exactitude suffisante, savoir :

3° Les réparations aux accessoires d'embarquement des corps et aux rampes mobiles, ainsi qu'aux dispositifs indiqués au chapitre II, lorsque ces dernières ne peuvent être faites à l'aide des ressources locales;

4° Les dégradations au matériel des compagnies;

5° Les frais d'éclairage pour les exercices de nuit;

6° L'achat et le remplacement des vrilles et pitons nécessaires pour l'arrimage des armes dans les wagons.

Catégorie A.

Les ressources prévues au budget pour le payement des frais de toute nature qu'entrainent les exercices d'embarquement sont peu étendues. Toutes les propositions de dépense devront être établies avec une sévère économie, sous peine de ne pouvoir être accueillies.

L'aperçu des dépenses est établi par le commandant du corps d'armée, d'après les renseignements ci-après et sous les rubriques indiquées; il est joint au programme des exercices.

Mise en marche des trains.

Cette mise en marche, lors des exercices d'ensemble ou spéciaux, ne nécessite que l'emploi de machines en feu, louées par les compagnies, au prix uniforme de 7 francs l'heure.

La durée de chaque exercice donnant lieu au payement de ces frais de location est constatée contradictoirement entre le chef de gare et celui de la troupe exercée, par un bulletin établi en double expédition.

L'une de celles-ci reste entre les mains de la compagnie pour être annexée par elle à sa facture de remboursement; l'autre est adressée au commandant du corps d'armée.

Dans les dix premiers jours de chaque trimestre, chaque commandant de corps d'armée fait parvenir au Ministre (*Etat-major général, 4e Bureau*) les bulletins afférents au trimestre écoulé.

Le payement des sommes dues aux compagnies est assuré par les soins du Ministre. Les dépenses effectuées sans autorisation ou excédant les crédits ouverts sont laissées à la charge des autorités militaires qui les ont prescrites.

Fonctionnement des haltes-repas.

Les dépenses à prévoir sous cette rubrique comprennent :

1° Les allocations de toute nature aux officiers du service des chemins de fer et des étapes convoqués pour une période d'instruction soit qu'ils doivent seulement assister aux conférences et à l'expérience de haltes-repas, soit qu'ils doivent remplir dans une gare les fonctions de commissaire militaire ou d'adjoint lors des exercices d'ensemble ou spéciaux.

Ces allocations sont celles prévues dans l'instruction sur l'administration des corps de l'armée territoriale (indemnité de route pour l'aller et le retour, solde du grade pour les journées de présence);

2° L'indemnité de l'officier d'état-major chargé de la direction des conférences, quand celles-ci ne se font pas au chef-lieu du corps d'armée (indemnité déterminée par le tarif n° 47, annexé au décret du 25 décembre 1875);

3° Le transport et les allocations des ouvriers d'administration chargés du service de la halte-repas et choisis parmi les détachements les plus voisins;

4° Les frais de l'expérience proprement dite (chauffage des appareils, fourniture gratuite du café, du sucre et de l'eau-de-vie, éclairage, etc.);

5° La location de machines, ou exceptionnellement la mise en marche d'un train spécial;

6° Les dépenses diverses non prévues ci-dessus.

Ces dépenses sont acquittées, provisoirement, par les soins de MM. les directeurs du service de l'intendance de chaque région, sur les crédits de chacun des services intéressés.

Afin de permettre à l'administration centrale de régulariser ces dépenses, MM. les intendants adresseront dans le mois qui suivra l'exécution des expériences, sous le timbre des bureaux compétents, un état détaillé du supplément de dépenses résultant desdites expériences; ce supplément doit être définitivement supporté par le budget des chemins de fer.

Catégorie B.

Réparations aux rampes mobiles, dispositifs d'exercices et accessoires d'embarquement ou de transport.

Ces réparations ne sont faites, en principe, qu'à la fin de la période annuelle d'exercices. Elles sont effectuées, autant que possible, dans les établissements militaires ou par la main-d'œuvre militaire.

Chaque corps ou établissement ayant du matériel à faire réparer ou à remplacer, adresse, en temps utile, au commandant du corps d'armée une demande motivée accompagnée d'un aperçu des dépenses. Ces demandes sont réunies et adressées au Ministre (*Etat-major général, 4e Bureau*) avant le 1er novembre, en un seul envoi, avec les observations du commandant de corps d'armée et un tableau faisant ressortir le total des crédits demandés.

Dès la notification de l'ouverture de ces crédits, les réparations sont exécutées sans retard et le payement assuré suivant les ordres donnés par le commandant du corps d'armée.

Des demandes exceptionnelles de crédits peuvent être faites à d'autres moments lorsqu'il y a lieu de faire d'urgence des réparations importantes au matériel.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN ® DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

Dégradations au matériel des compagnies.

Ces dépenses sont payées par le ministère de la guerre auquel les compagnies adressent directement leurs réclamations.

La constatation des dégradations survenues pendant un exercice est effectuée contradictoirement par le chef de gare et celui de la troupe exercée, à l'aide d'un rapport en double expédition conforme au modèle n° 2 joint à la présente instruction.

Chacune des expéditions reçoit la destination qui a été indiquée ci-dessus pour les bulletins relatifs à la location des machines.

Les dégradations résultant, soit de la négligence des gradés ou des hommes, soit de la non-observation par eux des prescriptions des appendices I, II, III (1), sont mises à la charge des autorités militaires qui les ont prescrites ou tolérées.

Frais d'éclairage.

La dépense de l'éclairage des quais et cours des gares pendant les exercices de nuit (à l'exception de ceux des haltes-repas pour lesquels des prescriptions spéciales ont été données ci-dessus) est supportée par le département de la guerre qui la rembourse aux compagnies de chemins de fer.

Chaque exercice donne lieu à l'établissement, en simple expédition, d'un bon d'éclairage conforme au modèle n° 3, joint à la présente instruction.

Ce bon reste entre les mains de la compagnie et est annexé à la facture de remboursement qu'elle présentera au ministère de la guerre. Les corps d'armée n'ont point à intervenir dans la liquidation ou le payement de ces dépenses.

Achat et remplacement des vrilles et pitons.

Les dépenses d'achat et remplacement des vrilles et pitons nécessaires :

1° Pour constituer l'approvisionnement nécessaire en cas de mobilisation;

2° Pour les exercices préparatoires,

sont faites directement par les corps intéressés sans autorisation spéciale. Ces dépenses sont imputées au fonds des écoles.

Dans les sections de secrétaires d'état-major et de recrutement, de commis et ouvriers militaires d'administration, et d'infirmiers militaires qui n'ont pas de masse des écoles, cette dépense (premier achat de remplacement) sera imputée à la masse d'entretien et d'habillement (fonds commun).

Les objets dont il s'agit, nécessaires pour les corps territoriaux des diverses armes, seront achetés par les soins des corps actifs gestionnaires, au compte du service de l'habillement (budget sur ressources extraordinaires).

Il en est de même pour tous les autres menus frais que peuvent entrainer les exercices et qui ne rentrent point dans les catégories ci-dessus indiquées.

---

(1) Par exemple, la réfection de la peinture des caisses de wagons rayées par des inscriptions qui auraient dû être faites sur les marchepieds.

CHAPITRE VII.

ACCESSOIRES D'EMBARQUEMENT ET DE TRANSPORT.

Les corps de troupe sont pourvus en tout temps de la totalité des accessoires qui leur sont nécessaires pour assurer l'embarquement, le transport et le débarquement de leurs unités mises sur le pied de guerre ainsi que des unités dont elles attellent les équipages régimentaires.

Les accessoires sont :

1° *Des bottillons de paille* destinés à servir :

a) Pour le placement des selles dans les wagons à chevaux;

b) Pour amortir, lors du chargement, le choc des roues des voitures sur les planchers des wagons, quand les côtés de ceux-ci ne se rabattent pas :

2° Des *cordes-poitrail* destinées à être tendues dans les wagons devant chaque rang de chevaux de manière à empêcher ces animaux de pénétrer dans l'espace qui doit être conservé au milieu du wagon pour le placement du fourrage, des selles, des brides et des gardes d'écurie;

3° *Des bouts de madrier, des grandes cales de roues* avec manches, des *jarretières* et des *leviers de manœuvre*, pour le chargement des voitures sur les trucs;

4° Des *pitons* pour l'arrimage des armes dans les wagons et des *vrilles* pour les fixer.

Les corps se procureront en outre, au moment du besoin, une étiquette de toile à fixer à la selle de chaque homme monté.

Ils trouveront dans les gares :

Les ponts volants et, s'il y a lieu, les rampes mobiles nécessaires pour le chargement des chevaux et des voitures;

Les petites cales en bois et les prolonges qui doivent servir à consolider les voitures sur les trucs et qui sont fournies et mises en œuvre par les agents du chemin de fer.

Bottillons.

Les bottillons sont de forme cylindrique. Ceux pour les selles ont $1^m,30$ de long, ceux pour les voitures $0^m,80$; les uns et les autres ont $1^m,25$ de tour et sont reliés par trois liens. Suivant la longueur ils pèsent $7^k,500$ ou 12 kilogr.

L'approvisionnement à entretenir en tout temps est basé sur les chiffres suivants :

2 bottillons de $1^m,30$ par wagon à chevaux;

2 bottillons de $0^m,80$ par truc, le nombre des trucs étant les 2/3 de celui des voitures de l'effectif.

Cet approvisionnement est mis en dépôt dans les magasins à fourrages, soit en gestion directe, soit à l'entreprise, les plus à portée de chaque corps, contre reçu des comptables ou entrepreneurs. Ceux-ci assurent la conservation des bottillons et devront, le cas échéant, les remettre immédiatement à la disposition des corps sur la simple présentation de leur reçu et en échange de cette pièce.

Les corps dont les quartiers renferment des magasins à fourrages de distribution qui ne sont pas utilisés complètement par le service courant, pourront être autorisés à conserver leurs bottillons dans ces magasins, si le commandant de corps d'armée le juge utile.

En aucun cas, ces objets, essentiellement combustibles, ne pourront être placés dans des greniers, ou autres locaux disponibles, des bâtiments

affectés, soit au logement des hommes, soit aux accessoires de casernement.

L'affectation d'un local quelconque aux dépôts des bottillons devra, d'ailleurs, faire l'objet d'un procès-verbal de convenance établi par la commission de casernement, dans la forme prescrite par le règlement du 30 juin 1856.

Les corps de troupe assurent eux-mêmes et à leur gré le renouvellement de ce matériel :

1° Par l'emploi aux exercices d'embarquement des quantités de bottillons indiquées aux chapitres II, III et IV ci-dessus;

2° En utilisant les bottillons de plus ancienne fabrication pour le couchage des réservistes et territoriaux au moment des appels.

Les bottillons ainsi employés seront remplacés sur-le-champ au moyen de confections effectuées par les corps avec la paille nouvelle fournie par les magasins militaires. Cet échange ne donne lieu à aucune écriture.

En vue de faciliter le service, la totalité de paille nécessaire pour chaque série d'exercices sera perçue en une seule fois. Dans le cas où, par suite de circonstances imprévues, un ou plusieurs des exercices prescrits n'auraient pas lieu, la paille perçue pour ces exercices serait restituée par le corps, par voie de déduction, sur la première distribution à lui faire.

Les perceptions de paille nouvelle pour la confection des bottillons sont régularisées suivant le mode indiqué dans les articles 290 à 293 du règlement sur le service des subsistances; seulement, les bons totaux et bordereaux porteront pour titre : *Distributions extraordinaires de paille faites pour exercices d'embarquement en chemin de fer.*

Cordes-poitrail.

La corde-poitrail a 16 mètres de long; elle est de la grosseur d'une corde à fourrages. L'approvisionnement est calculé à raison de deux cordes par wagon à chevaux; il est conservé dans les magasins du corps. Les cordes usées ou détériorées dans les exercices sont remplacées sur les fonds de la masse de harnachement et ferrage.

Bouts de madrier. — Grandes cales de roues. — Jarretières. — Leviers de manœuvre.

Le chiffre de ces accessoires pour les différentes armes est indiqué par les appendices I, II et III, reproduisant les prescriptions de la note ministérielle du 17 juin 1887. L'approvisionnement est fourni aux corps par les services de l'artillerie et conservé avec les voitures auxquelles il doit servir. Les objets mis hors de service au cours des exercices sont remplacés comme il est dit au chapitre VI.

Pitons.

Ces pitons sont d'un modèle quelconque : ils présentent un œil d'une largeur suffisante pour recevoir une courroie de sac ou de paquetage.

L'approvisionnement est égal au 1/4 de l'effectif des hommes armés du fusil.

Il est constitué, en outre, un approvisionnement de vrilles (10 par compagnie ou escadron), pour permettre de fixer ces pitons dans les parois des wagons.

Ces engins ne sont employés pour l'instruction qu'au cours des exercices préparatoires. Ceux qui seraient dégradés seront immédiatement remplacés comme il est dit au chapitre VI.

Ponts volants et rampes mobiles.

Des dispositions spéciales sont prises par le service des chemins de fer pour que les troupes trouvent, dans les gares où elles devront s'embarquer au moment de l'exécution d'un transport stratégique, les ponts volants et les rampes qui leur sont nécessaires.

Mais, pour les exercer en temps de paix au maniement, au montage et à l'emploi de ce matériel, un certain nombre de rampes en charpente et à longrines en fer ou en acier, avec les ponts volants qui doivent les accompagner, sont mises en tout temps à la disposition des commandants de corps d'armée. Ces officiers généraux les répartissent successivement, suivant les besoins, entre les diverses garnisons. En dehors des périodes d'instruction, ce matériel, préalablement remis en état, s'il y a lieu, est conservé dans les magasins des corps qui l'ont pris en charge et qui sont responsables non seulement de son existence, mais encore de son état.

Les commandants de corps d'armée donnent, en se conformant aux prescriptions qui ont été données ci-dessus (chap. VI), les ordres nécessaires pour assurer sa garde, son emploi et sa remise en état quand il y a lieu.

CHAPITRE VIII.

ABROGATION DES DISPOSITIONS ANTÉRIEURES.

La présente instruction remplace et abroge les circulaires ou lettres collectives énumérées ci-après :

I. — *Exercices d'embarquement.*

1874. 30 août. — Envoi du règlement général du 1er juillet 1874.
1875. 29 septembre. — Inscriptions sur les wagons.
1876. 20 janvier. — Exercices de nuit.
1876. 31 octobre. — Modèle de rapport à fournir après chaque exercice.
1877. 10 février. — Envoi du règlement de 1874 modifié.
1880. 31 juillet. — Prescriptions au sujet des exercices.
1882. 3 avril. — *Idem.*
1882. 1er mai. — Reconnaissance du matériel.
1883. 10 janvier. — Embarquement de deux fourgons sur un même truc.
1883. 26 juillet. — Prescriptions au sujet des exercices.
1884. 13 juin. — *Idem.*
1886. 9 octobre. — Rapport annuel sur les exercices.

II. — *Accessoires d'embarquement et de transport.*

1875. 27 mars. — Fournitures d'accessoires par le service de l'artillerie.
1875. 29 juillet. — *Idem.*
1876. 29 janvier. — *Idem.*
1878. 21 décembre. — Descriptions des accessoires.

Rampes mobiles.

1875. 14 juin. — Envoi de rampes dans les corps d'armée.
1876. 16 mars. — *Idem.*
1887. 21 janvier. — Utilisation et entretien des rampes.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN
DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

Ponts volants.

1880. 10 décembre. — Description du modèle adopté.

Bottillons.

1877. 19 avril. — Allocations pour les exercices.
1880. 5 juin. — *Idem.*
1884. 10 mars. — *Idem.*

III. — *Personnels du service des chemins de fer et des étapes.*

1877. 2 avril. — Envoi d'une instruction provisoire sur le service des étapes et dispositions complémentaires.
1877. 24 mai. — Programmes des conférences à faire aux officiers.
1877. 26 mai. — Allocations aux officiers convoqués.
1877. 10 juillet. — *Idem.*
1877. 2 août. — Les ingénieurs des ponts et chaussées et des mines ne doivent pas être convoqués.
1878. 28 juin. — Allocations aux officiers convoqués.
1878. 15 novembre. — Envoi d'une nouvelle instruction sur le service des étapes, etc.
1879. 2 août. — Allocations aux officiers convoqués.
1880. 22 mars. — Règles pour la convocation du personnel.
1883. 30 janvier. — *Idem.*

IV. — *Expériences de haltes-repas.*

1884. 18 août.
1885. 28 février.
1886. 4 février.
1887. 1er avril.
1888. 30 avril.

MODÈLE N° 1.

Format tellière : 32 sur 21.

ANNÉE 189 .

e CORPS D'ARMEE.

SITUATION

Des rampes mobiles et accessoires.

La présente situation établie à la date du 1er février de chaque année devra parvenir avant le 1er mars au Ministre (*État-major général, 4e Bureau.*)

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN
DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

e CORPS D'ARMÉE.

Rampes en charpente.

LIEU DE DÉPOT.	ÉTABLISSEMENT ou CORPS chargé du matériel.	NOMBRE DE RAMPES.	CHASSIS. (Nombre par rampe : 1.) — NOMBRE EXISTANT d'après le comptage.		LONGRINES. (Nombre par rampe : 4.) — NOMBRE EXISTANT d'après le comptage.		MOISES. (Nombre par rampe : 8). — NOMBRE EXISTANT d'après le comptage.		MADRIERS. (Nombre par rampe : 21.) — NOMBRE EXISTANT d'après le comptage,		LONGERONS. (Nombre par rampe : 2.) — NOMBRE EXISTANT d'après le comptage,		COFFRE D'ACCESSOIRES.				PONTS VOLANTS. (Nombre par rampe (a).		OBSERVATIONS et PROPOSITIONS.
			en bon état.	à réparer.	en bon état.	à réparer.	en bon état.	à réparer.	en bon état.	à réparer.	en bon état.	à réparer.	Coffre. (Nombre par rampe : 1.)	Boulons. (Nombre par rampe : 8.)	Brides. (Nombre par rampe : 6.)	Coins. (Nombre par rampe : 12.)	Modèle.	Nombre.	

(a) Le nombre des ponts volants nécessaires à chaque rampe diffère suivant le modèle de ces ponts.

Il est de 2 pour les ponts ancien modèle qui ont 1m,50 sur 1m,25, et de 4 pour les ponts nouveau modèle décrits page 1244 et planche XX.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN
DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

6e CORPS D'ARMÉE.

Rampes à longrines en fer.

LIEU DE DÉPOT.	ÉTABLISSEMENT ou CORPS chargé du matériel.	NOMBRE DE RAMPES.	LONGRINES. (Nombre par rampe : 2.) — NOMBRE EXISTANT d'après le comptage.		MADRIERS. (Nombre par rampe : 16.) — NOMBRE EXISTANT d'après le comptage.		POULIES. Nombre par rampe : 1.) — NOMBRE EXISTANT d'après le comptage.		OBSERVATIONS et PROPOSITIONS.
			En bon état.	A réparer.	En bon état.	A réparer.	En bon état.	A réparer.	

6e CORPS D'ARMÉE.

Rampes à longrines en acier, modèle 1888.

LIEU de DÉPÔT.	ÉTABLISSEMENT ou CORPS chargé du matériel.	NOMBRE de RAMPES.	LONGRINES. (Nombre par rampe : 2.) — Nombre existant d'après le comptage.		PANNEAUX EXTRÊMES. (Nombre par rampe : 2.) — Nombre existant d'après le comptage.		PANNEAUX INTERMÉDIAIRES. (Nombre par rampe : 2.) — Nombre existant d'après le comptage.		POULIES OU PALANS. (Nombre par rampe : 1.) — Nombre existant d'après le comptage.		OBSERVATIONS et propositions.
			En bon état.	A réparer.	En bon état.	A réparer.	En bon état.	A réparer.	En bon état.	A réparer.	

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN
DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

CORPS D'ARMÉE.

° DIVISION.

° BRIGADE.

° Régiment de

MODÈLE N° 2.

Format tellière : 32 sur 21.

EXERCICES

D'EMBARQUEMENT ET DE DÉBARQUEMENT SUR VOIES FERRÉES.

RECONNAISSANCE du matériel et des ponts volants mis par la compagnie des chemins de fer de à la disposition du pour les exercices d'embarquement effectués le à la gare de

1° État du matériel avant les exercices.

2° État du matériel après les exercices, avec indication et imputation des dégradations survenues pendant lesdits exercices.

A , le 189

Le Chef de gare,
(Indiquer la qualité de l'agent).

Le Chef de détachement,
(Indiquer le grade et le corps).

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN
DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

° CORPS D'ARMÉE.
° DIVISION.
° BRIGADE.
° RÉGIMENT DE

NUIT
du 18 .

EXERCICES D'EMBARQUEMENT ET DE DÉBARQUEMENT SUR VOIES FERRÉES.

EXERCICES DE NUIT.

BON D'ÉCLAIRAGE.

CHEMIN DE FER
d
GARE
d

Format tellière, 32 sur 21.

(1) S'il y a lieu.
(2) Heure, litre, kilogrammes ou mètre cube.

NOMBRE DES APPAREILS ALLUMÉS.			DURÉE de l'exercice.	NOMBRE des heures d'éclairage.	CONSOMMATION horaire. (1).	QUANTITÉS de combustibles consommés. (1)	PRIX de l'unité. (2)	DÉCOMPTES.	OBSERVATIONS.
à l'huile végétale.	à l'huile minérale.	au gaz.							
Totaux..................									

Nous, soussigné (nom, grade, corps), certifions que le nombre des heures d'éclairage fournies par la compagnie du chemin de fer susindiquée est bien...

A , le 18 .

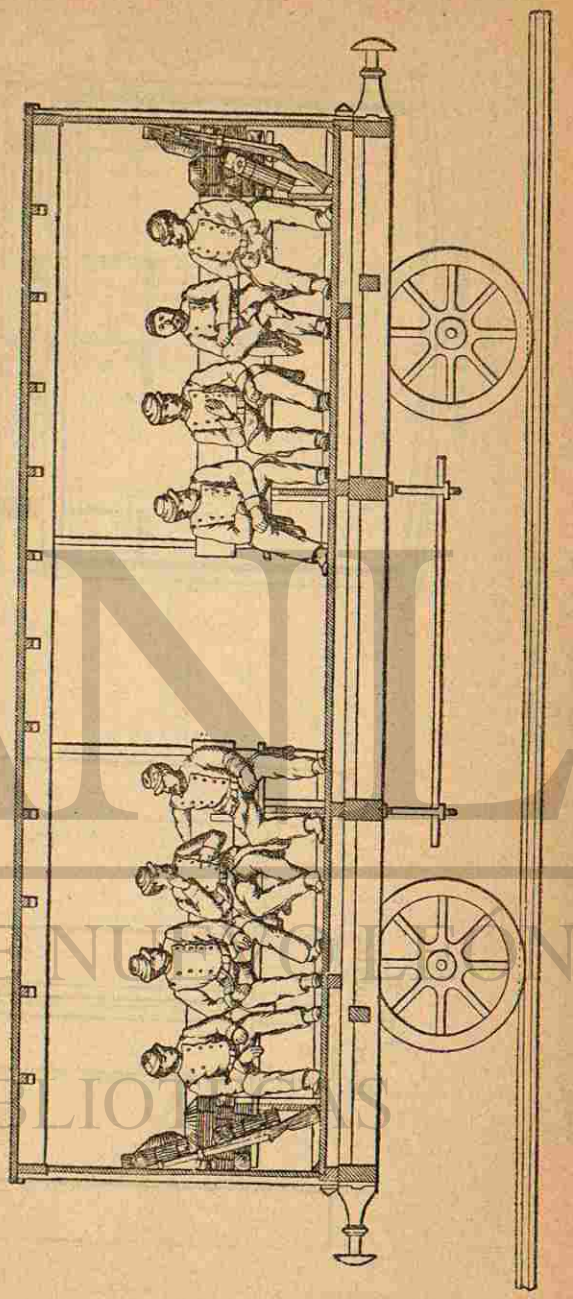
Nous, soussigné, représentant de la compagnie du chemin de fer, susindiquée déclarons que la somme à rembourser à ladite compagnie, pour l'éclairage fourni à la troupe pendant les exercices de nuit du s'élève à

A , le 18 .

Nota. Le présent bon devant être remis au payeur, copie conforme en sera faite pour appuyer le rapport de liquidation de la dépense.

PLANCHES

UANL
UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN
DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS



Wagon à marchandises aménagé pour le transport des hommes.
(32 places.)

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN
DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

Wagon à marchandises aménagé pour le transport des hommes.

(Bancs ancien modèle.)

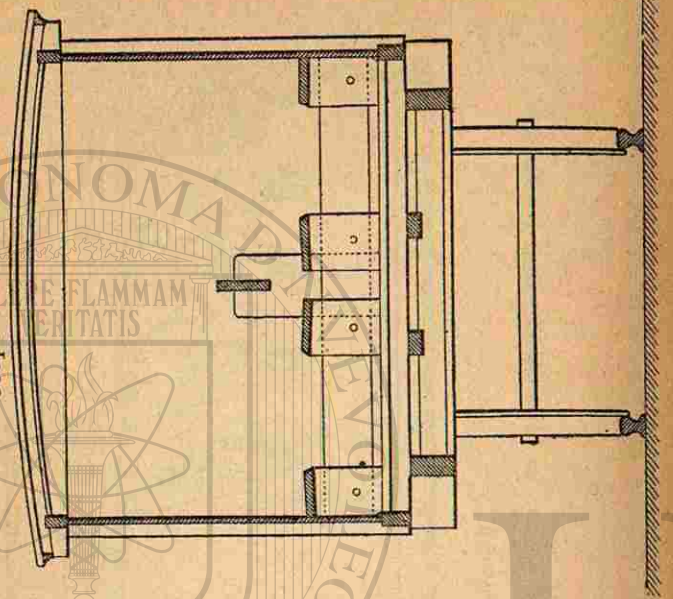


Fig. 1.
Coupe transversale.

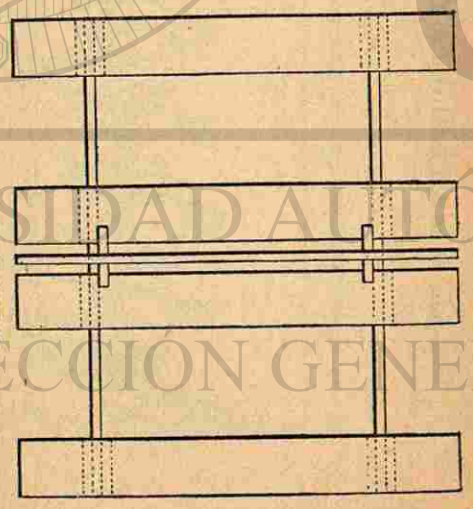


Fig. 2.
Bancs mobiles.

Wagon à marchandises aménagé pour le transport des hommes.

(Bancs nouveau modèle.)

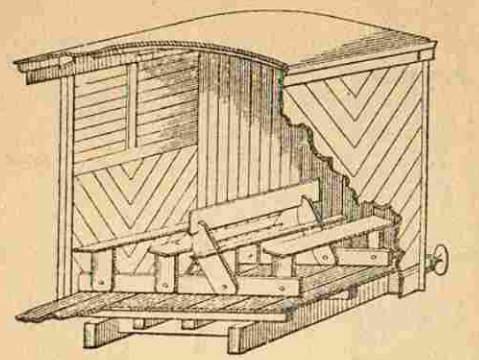


Fig. 1.

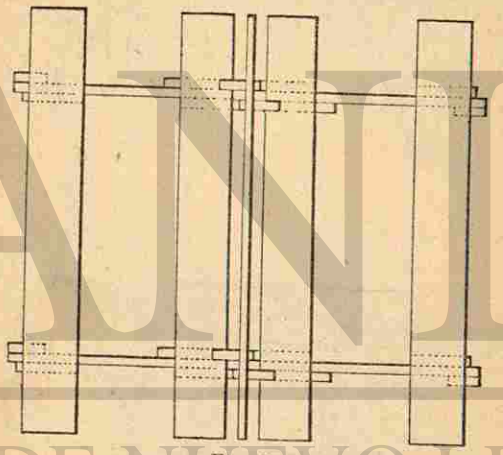


Fig. 2.

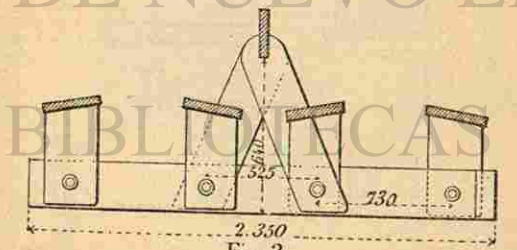


Fig. 3.

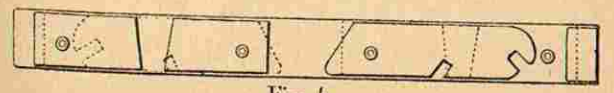
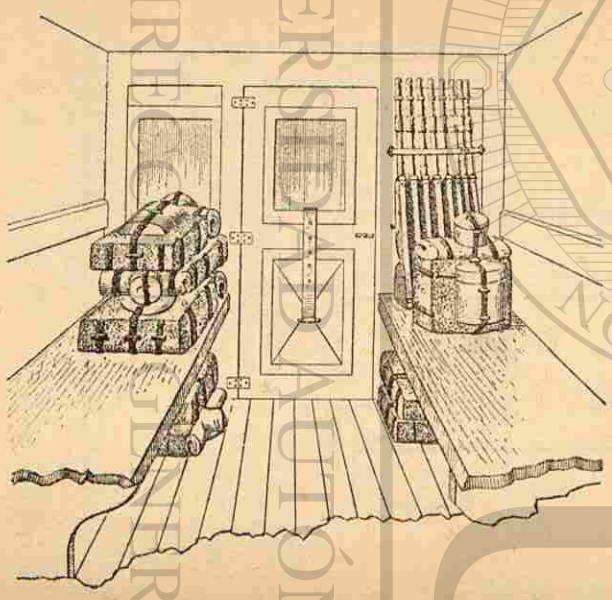


Fig. 4

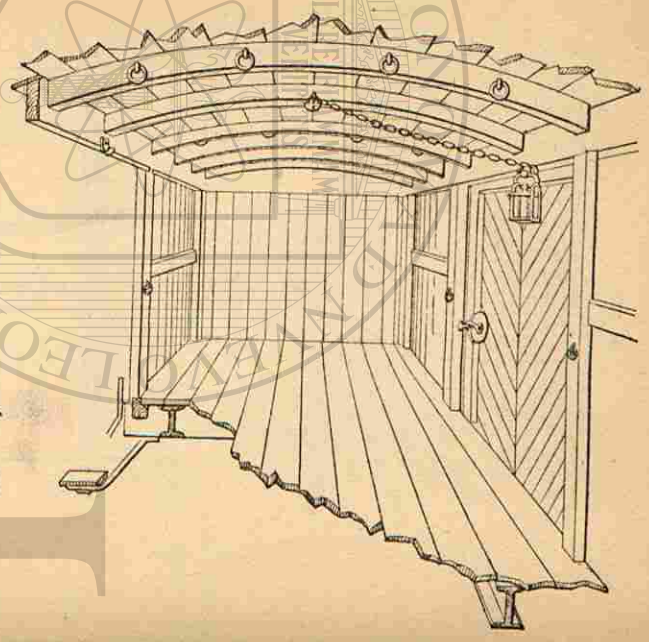
UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN
DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

Compartiment de 3e classe.

(Placement des armes et des sacs.)



Wagon à chevaux vide.



WAGON À MARCHANDISES AMÉNAGÉ POUR LE TRANSPORT DES HOMMES (32 places).

(Placement des armes et des sacs.)

Fig. 2.

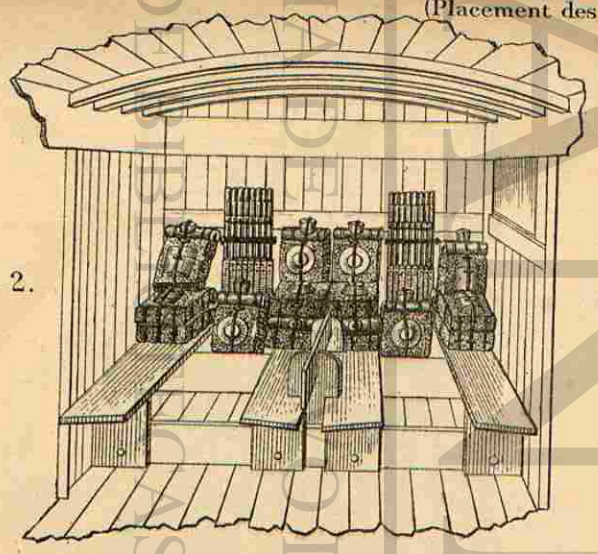
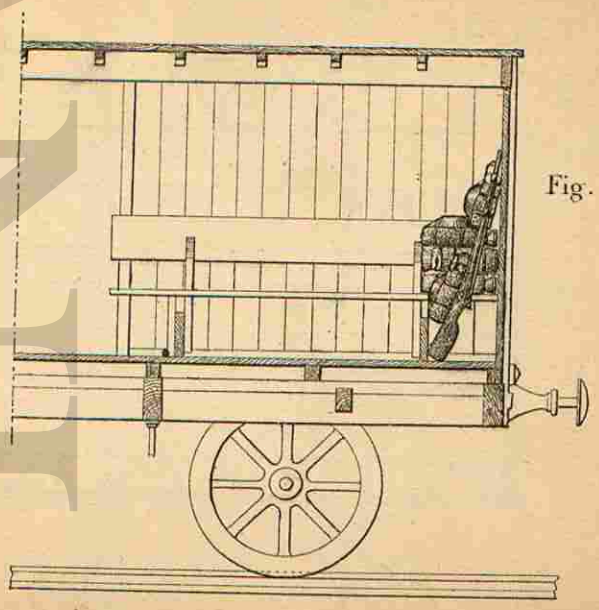
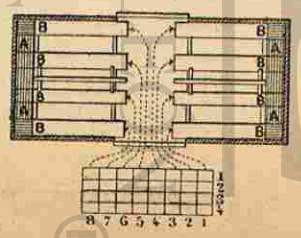


Fig. 1.



A. Fusils.
B. Sacs.

Fig. 3.



Wagon à marchandises aménagé pour le transport des hommes (40 places).

(Placement des armes et des sacs.)

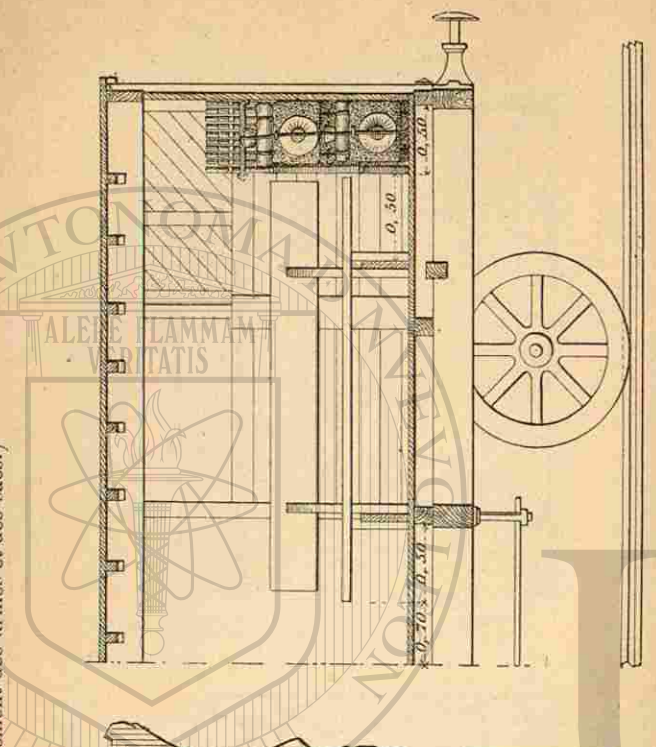


Fig. 1.

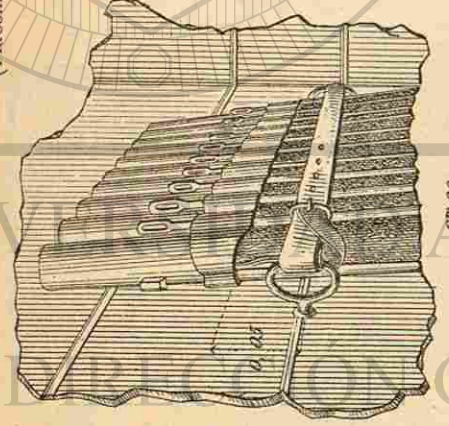


Fig. 2.

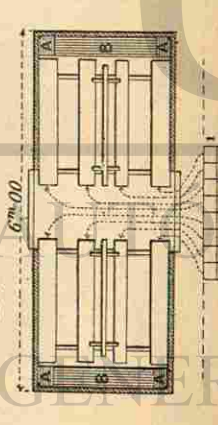


Fig. 3.

A. Fusils.
B. Sacs.

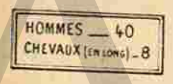
Inscriptions placées sur les wagons.

Marque d'exclusion.



Cartouche indiquant la contenance des véhicules.

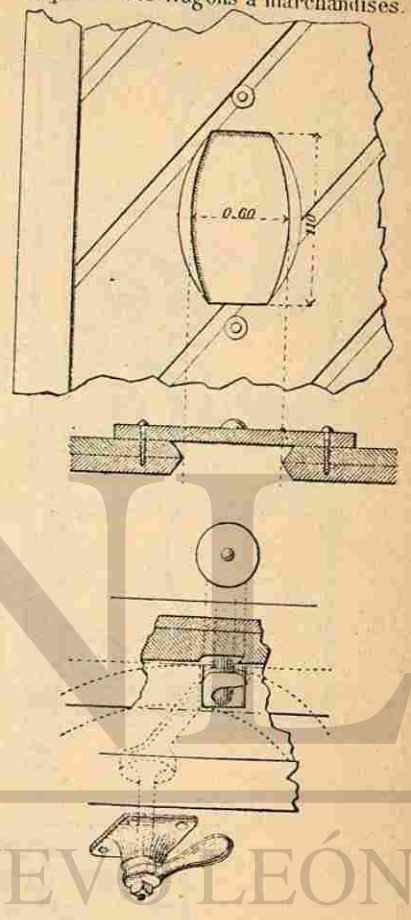




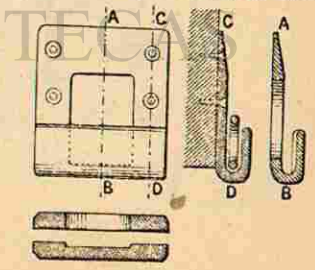
Lanterne.



Organes de traction et de fermeture militaire des portes des wagons à marchandises.



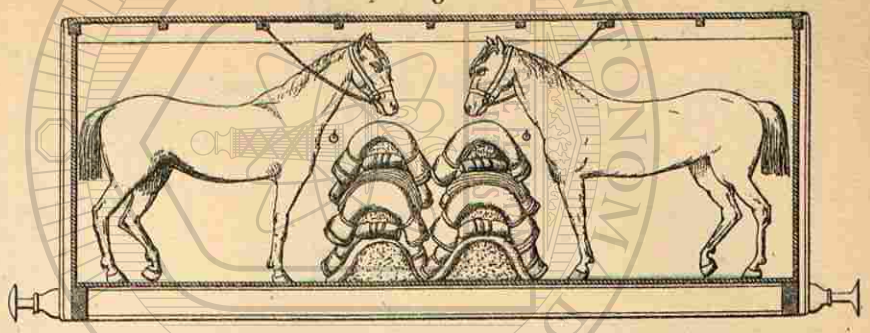
Organe de suspension de la lanterne.



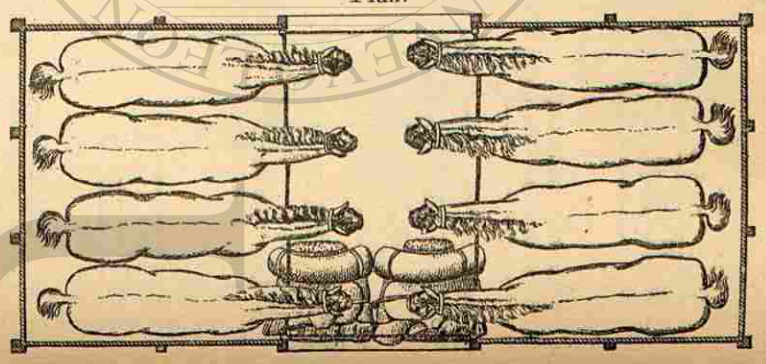
UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN
DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

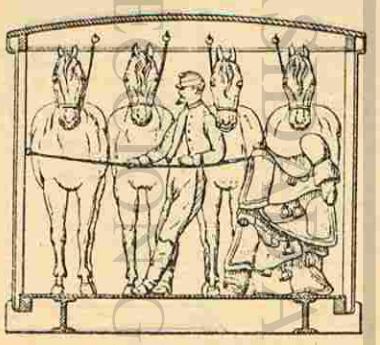
Transport des chevaux dans le sens parallèle à la voie.

Coupe longitudinale.



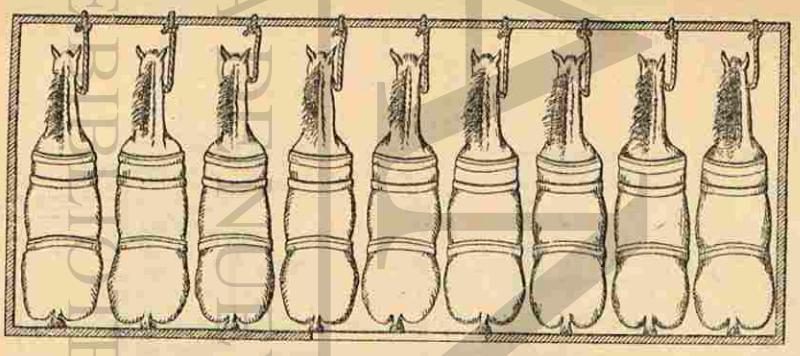
Plan.

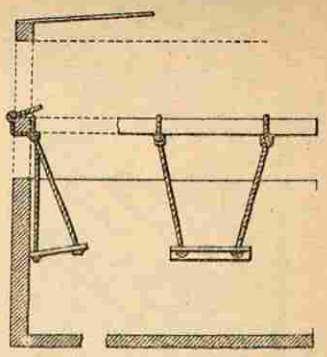




Coupe transversale.

Transport des chevaux dans le sens perpendiculaire à la voie.





Strapontin.

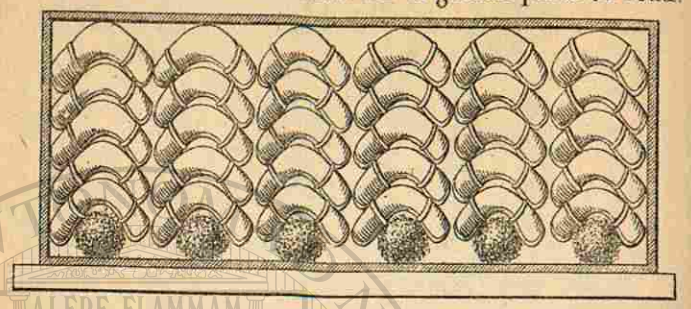


Seau en toile.

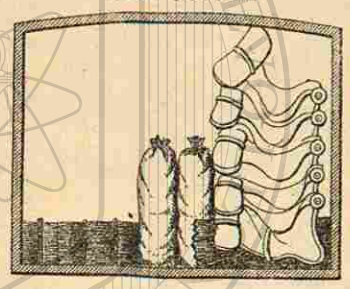
UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN ® DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

Transport des chevaux dans le sens perpendiculaire à la voie.

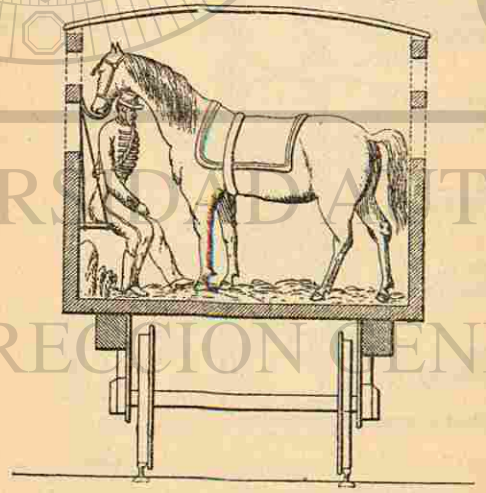
WAGON À SELLES.– Élévation sur la grande paroi du fond.



WAGON À SELLES.– Profil sur le petit côté. Botillons. Sacs d'avoine



WAGON À CHEVAUX.– Profil sur le petit côté.



Rampe mobile en charpente.

Élévation.

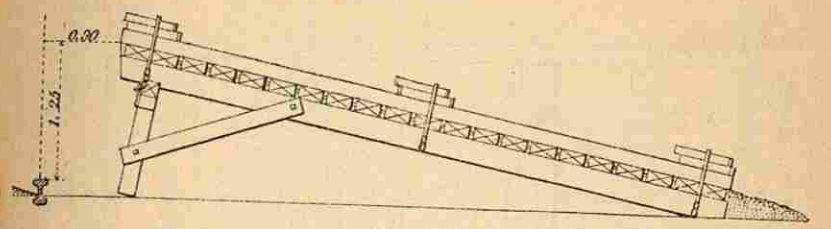


Fig. 1.

Plan.

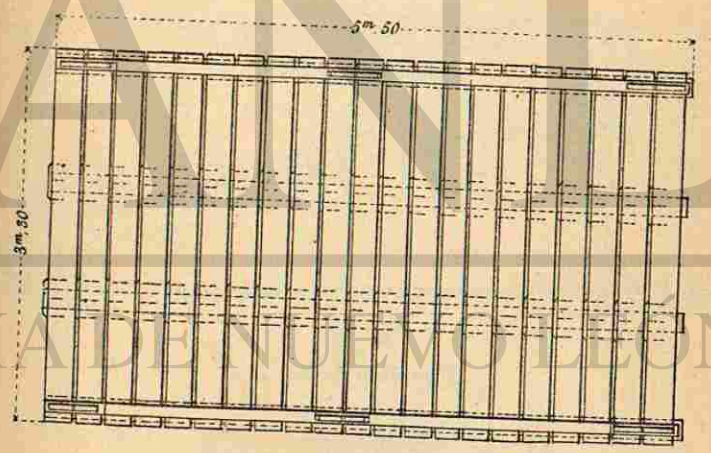


Fig. 2.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN
DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

Élévation du châssis.

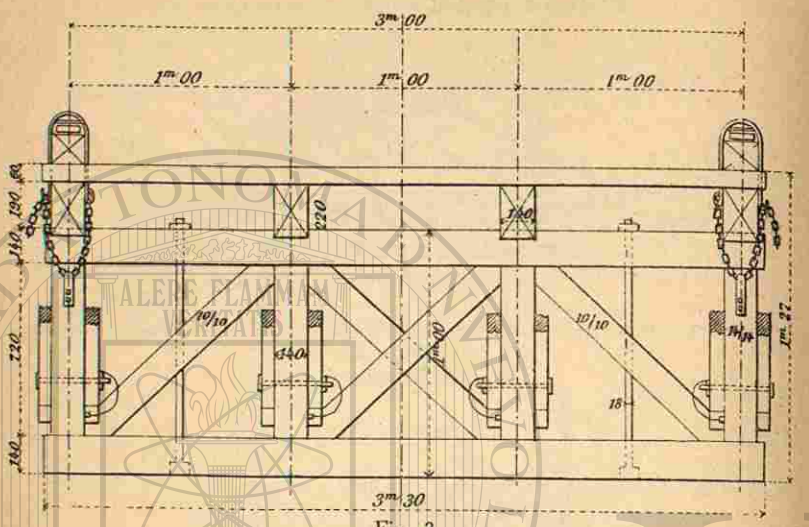


Fig. 3.

RIPAGE D'UNE RAMPE.

Élévation de côté

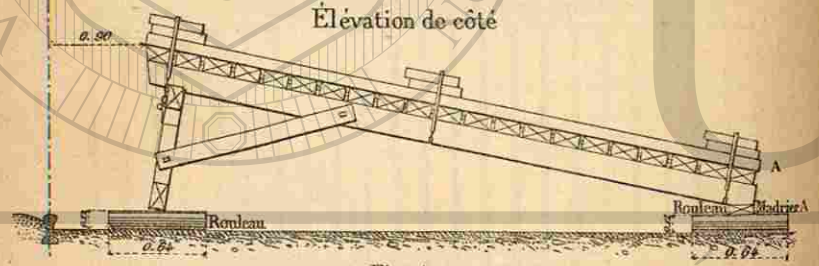


Fig. 4

Élévation de face.

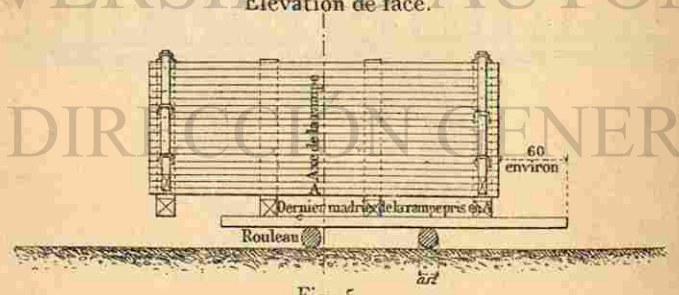


Fig. 5.

Rampe à longrines en fer.

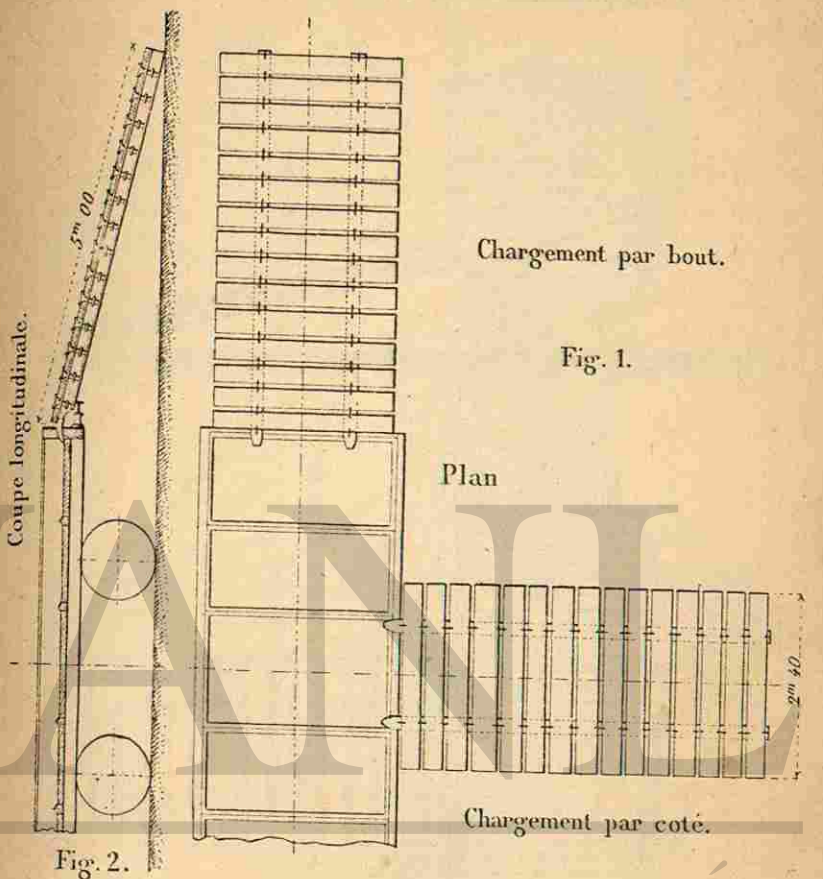
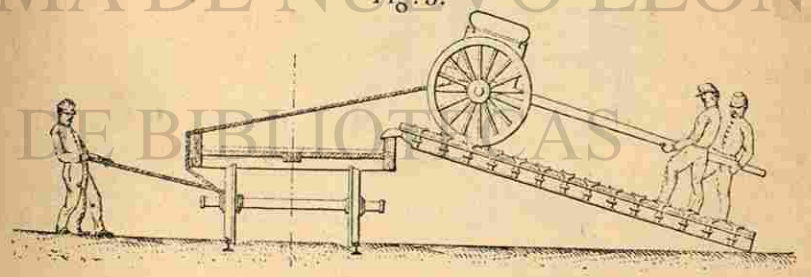


Fig. 2.

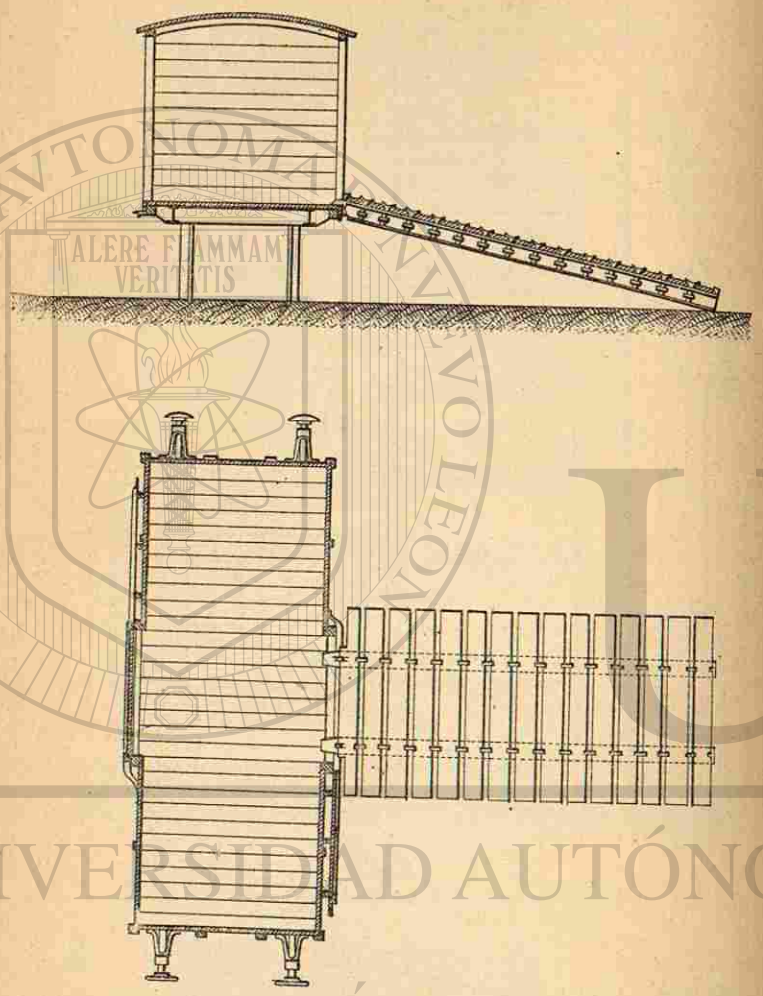
Fig. 3.



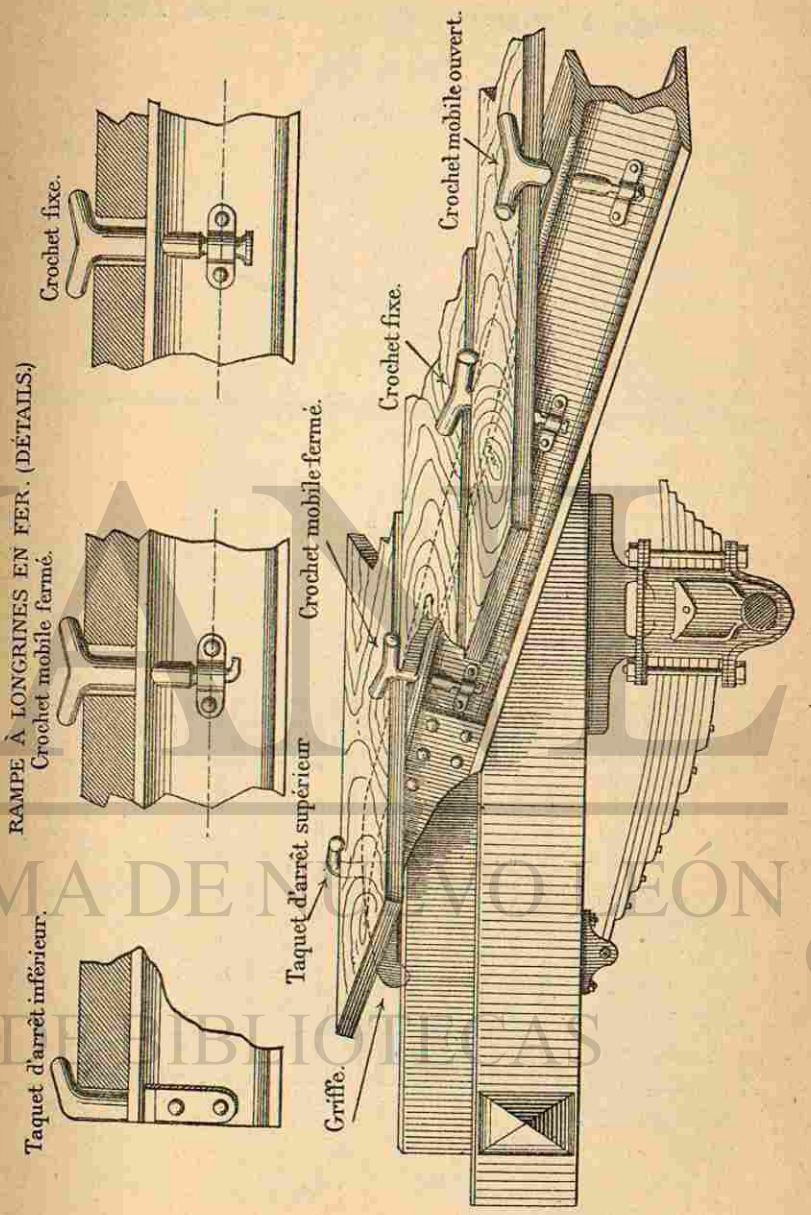
Coupe transversale.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN
DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

Chargement dans un wagon couvert.



Rampes à longrines en fer. (Détails.)



UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN
DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

Rampe à longrines en acier modèle 1888.

Fig. 1.

Élévation.

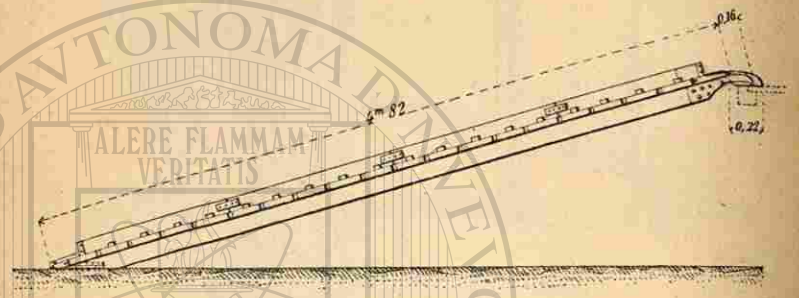


Fig. 2.

Plan.

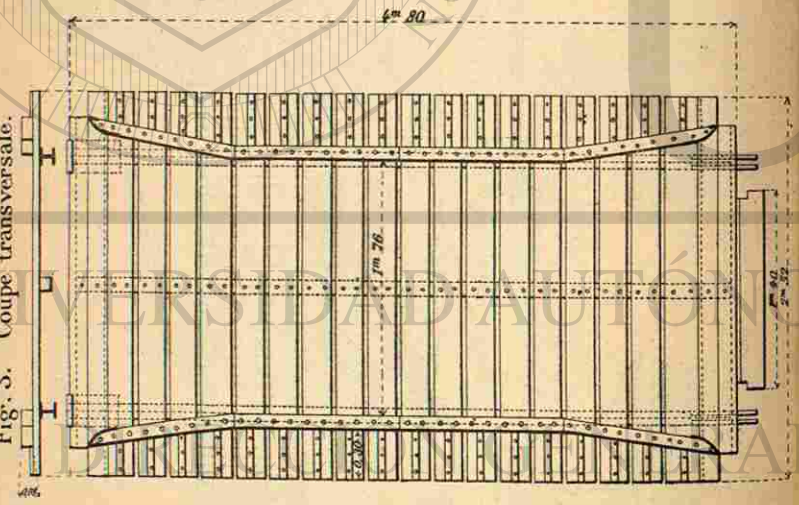
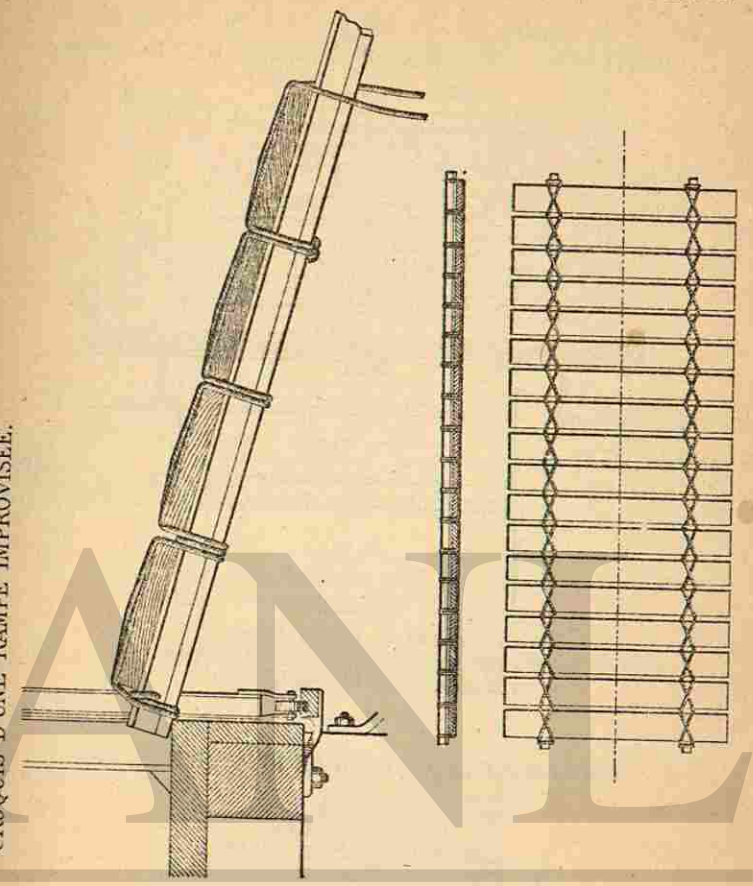
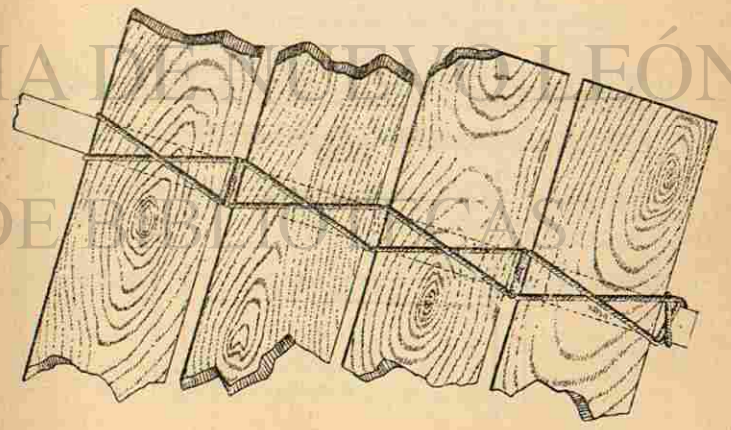


Fig. 3. Coupe transversale.

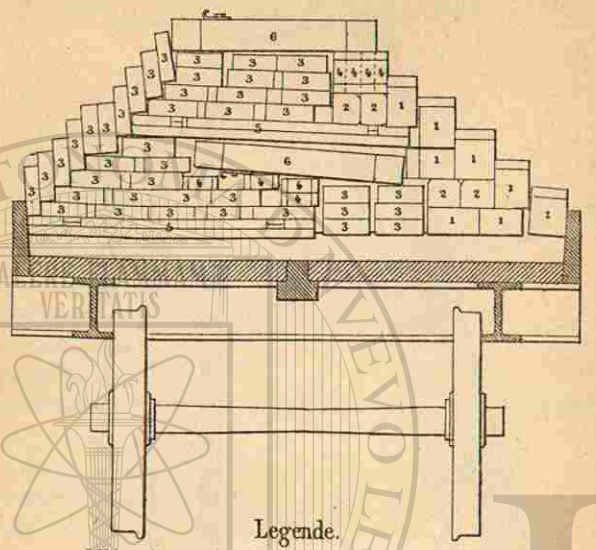
CROQUIS D'UNE RAMPE IMPROVISÉE.





UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN
DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

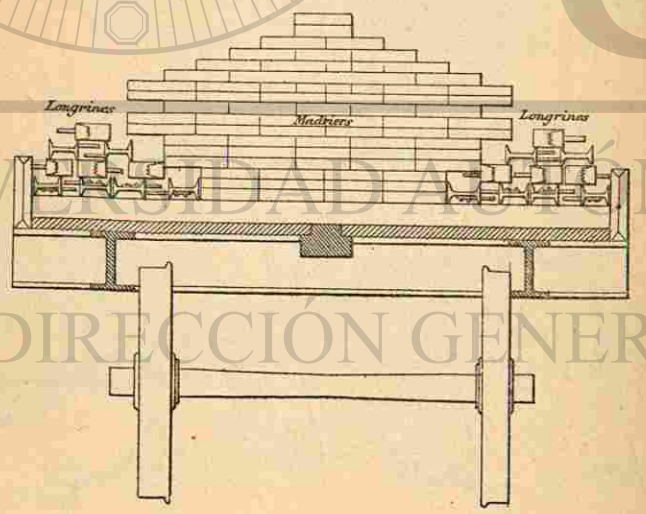
CHARGEMENT SUR WAGON DE 2 RAMPES EN CHARPENTE.



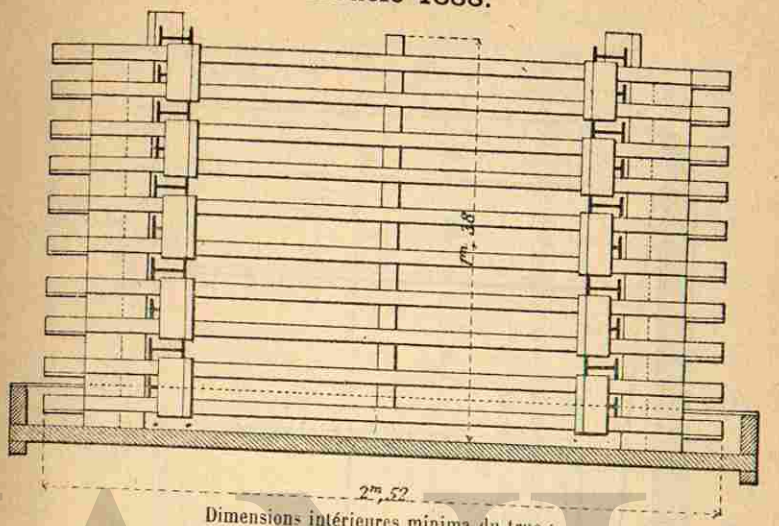
Legende.

Nos 1 Longrines. | Nos 4 Moises.
2 Longerons. | 5 Ponts mobiles
3 Madriers. | 6 Châssis

CHARGEMENT SUR WAGON DE 10 RAMPES EN FER

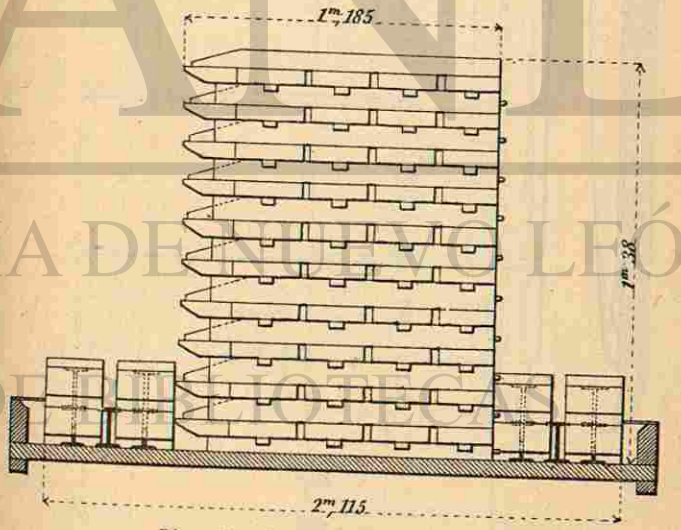


Chargement sur truc de 10 rampes en acier modèle 1888.



Dimensions intérieures minima du truc :
2m,65 de largeur sur 5m,98 de longueur.

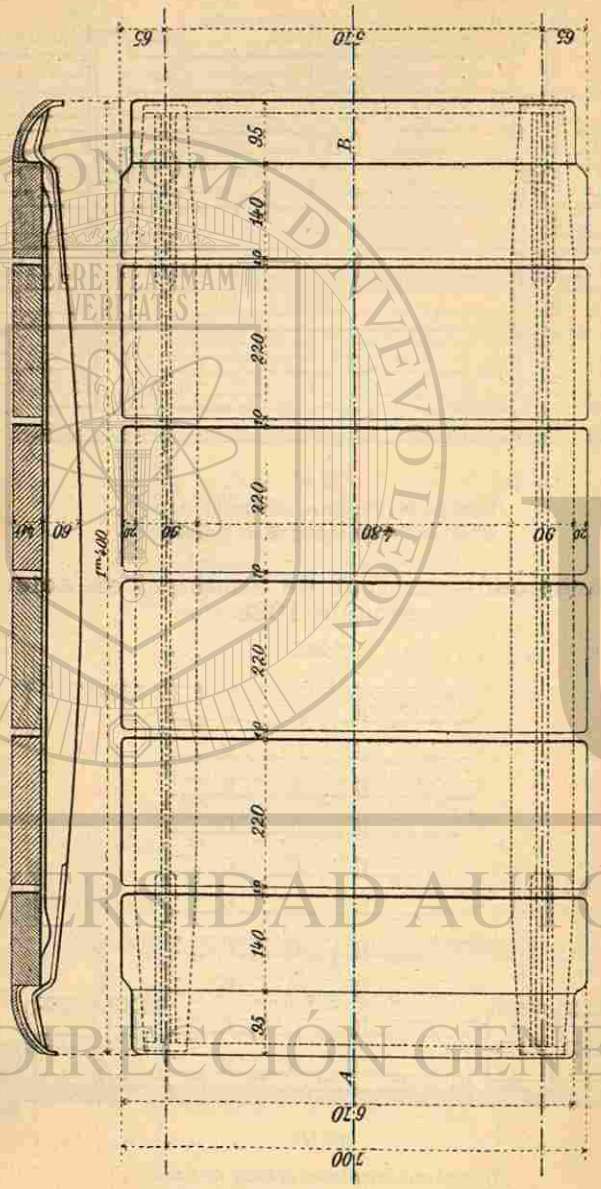
Chargement sur truc de 5 rampes en acier modèle 1888.



Dimensions intérieures minima du truc :
2m,26 de largeur sur 5m,35 de longueur.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN
DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

PONT VOLANT.



Accessoires pour l'embarquement du matériel en chemin de fer.

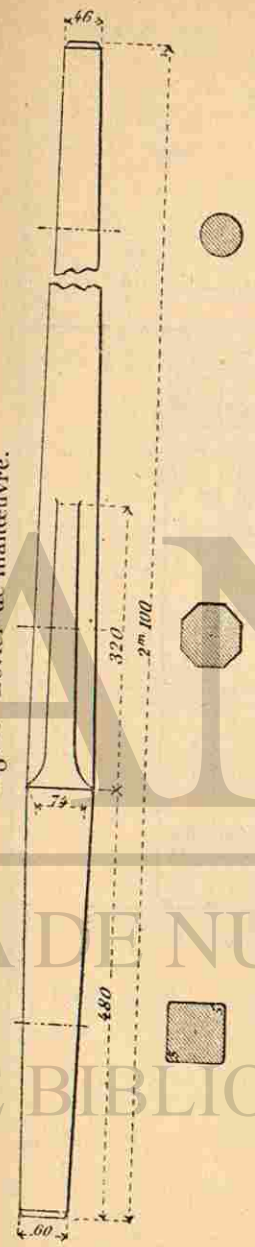


Fig. 1. Levier de manœuvre.

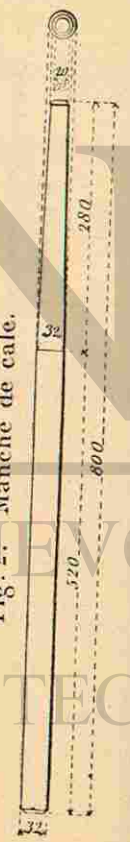


Fig. 2. Manche de cale.



Fig. 3. Bout de madrier.

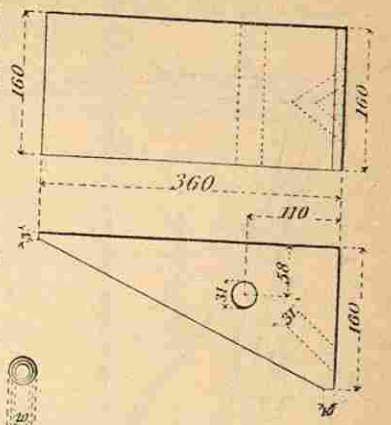
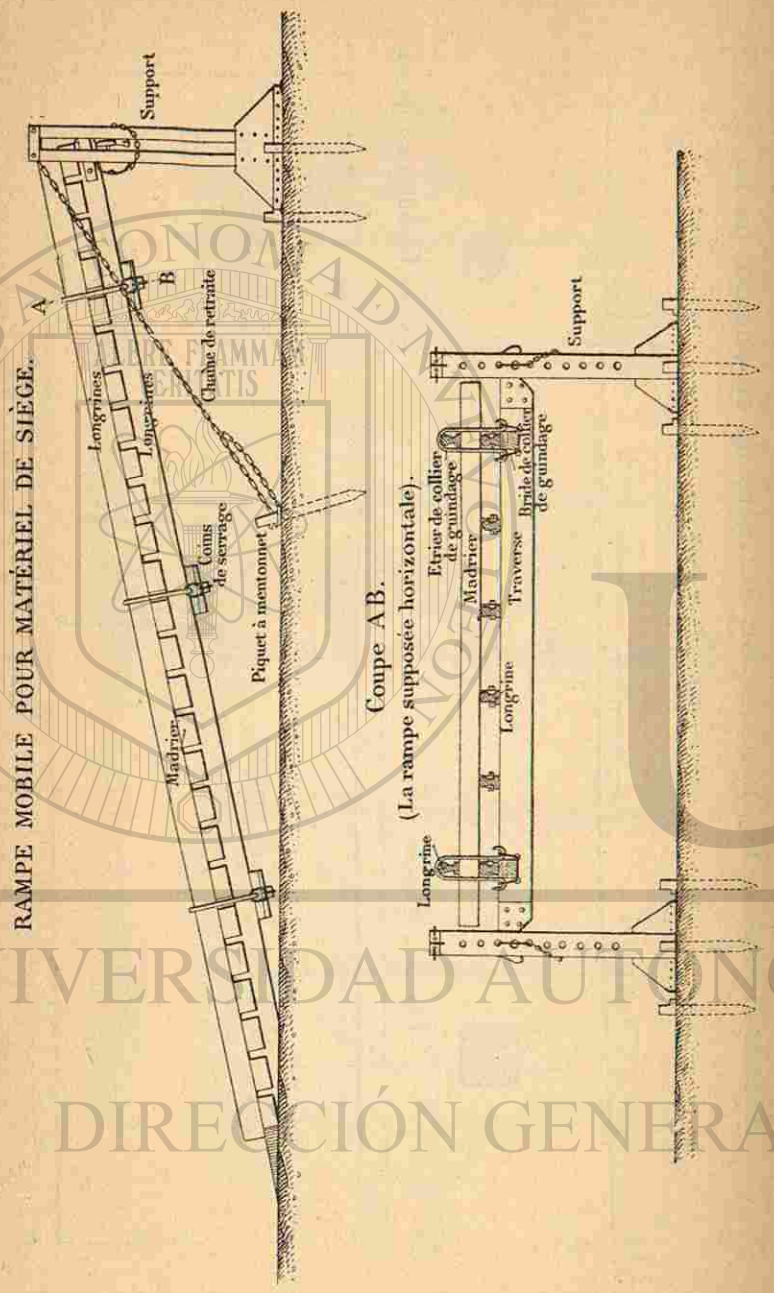


Fig. 4. Grande cale de roue.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN
DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

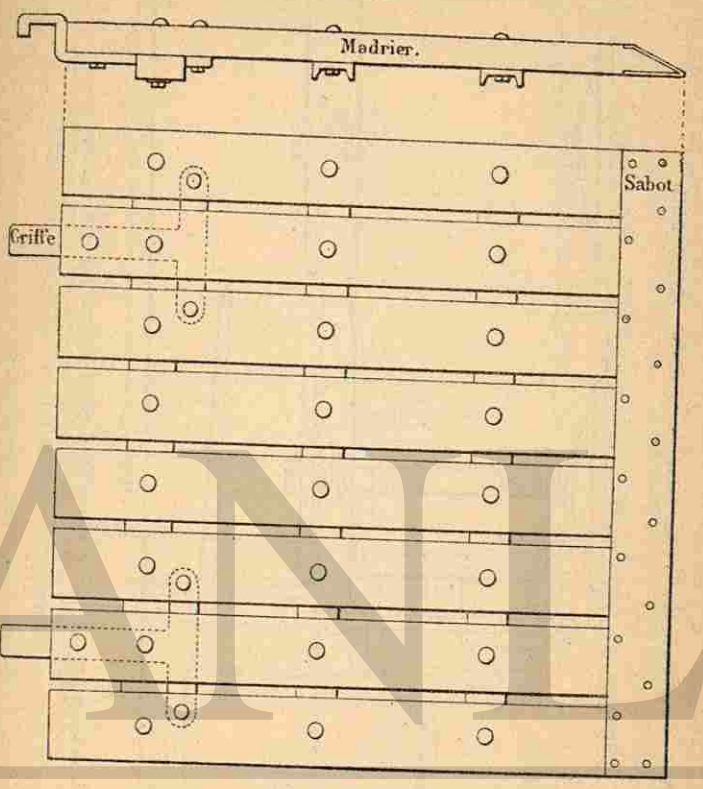
RAMPE MOBILE POUR MATÉRIEL DE SIÈGE.



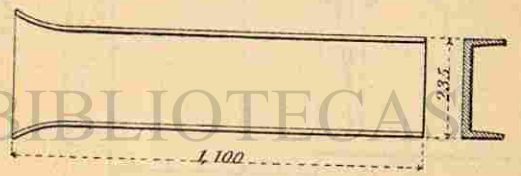
Coupe AB.

(La rampe supposée horizontale).

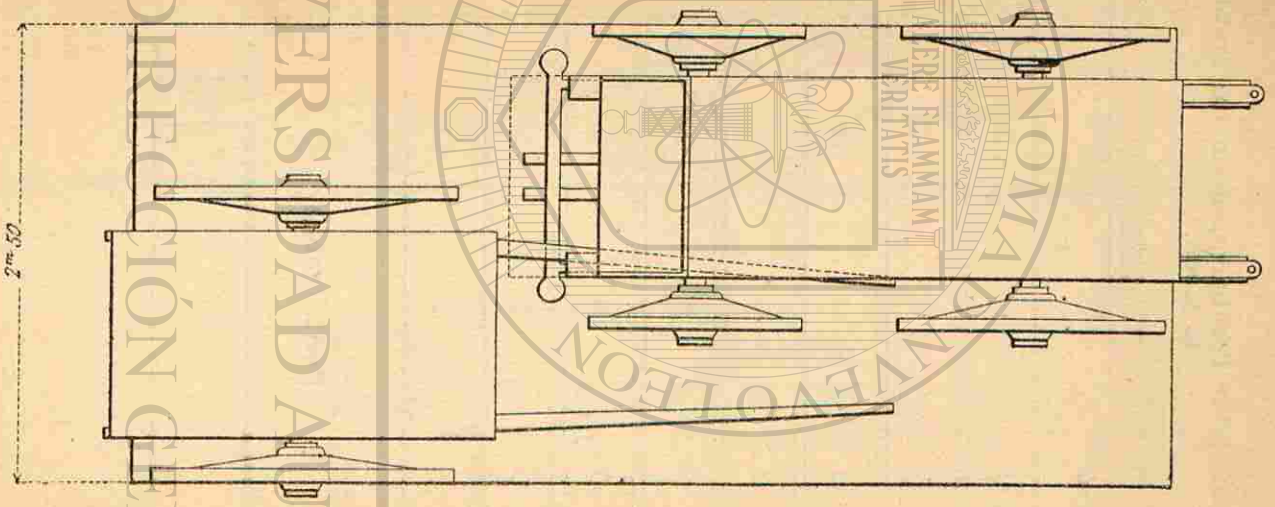
Pont volant pour l'embarquement du matériel de siège.



Pont mobile.

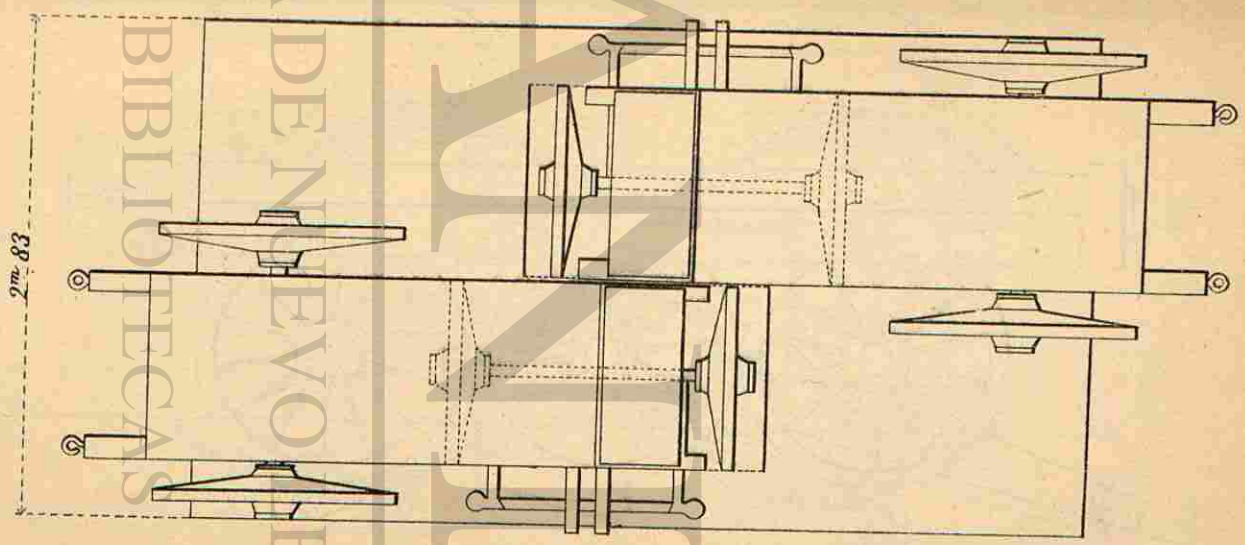


UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN
DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS



CHARGEMENT D'UN FOURGON ET D'UNE VOITURE A DEUX ROUES SUR UN WAGON.

(Projection horizontale.)



CHARGEMENT DE DEUX FOURGONS SUR UN WAGON.

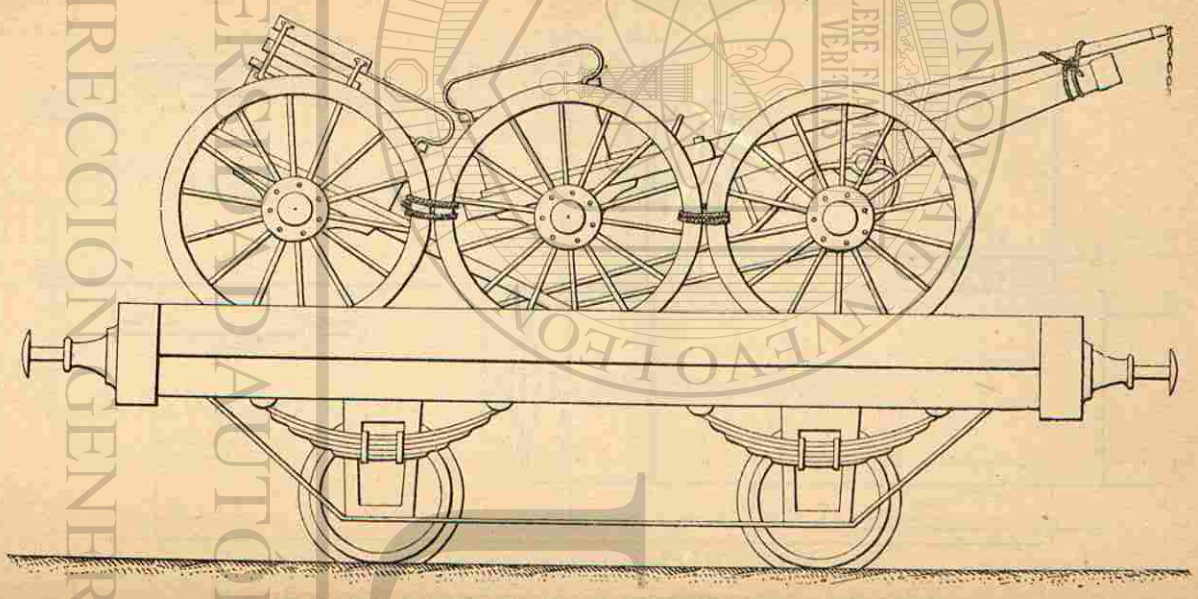
(Projection horizontale.)

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN ® DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

ARTILLERIE.

Chargement d'une voiture et demie sur un truc.

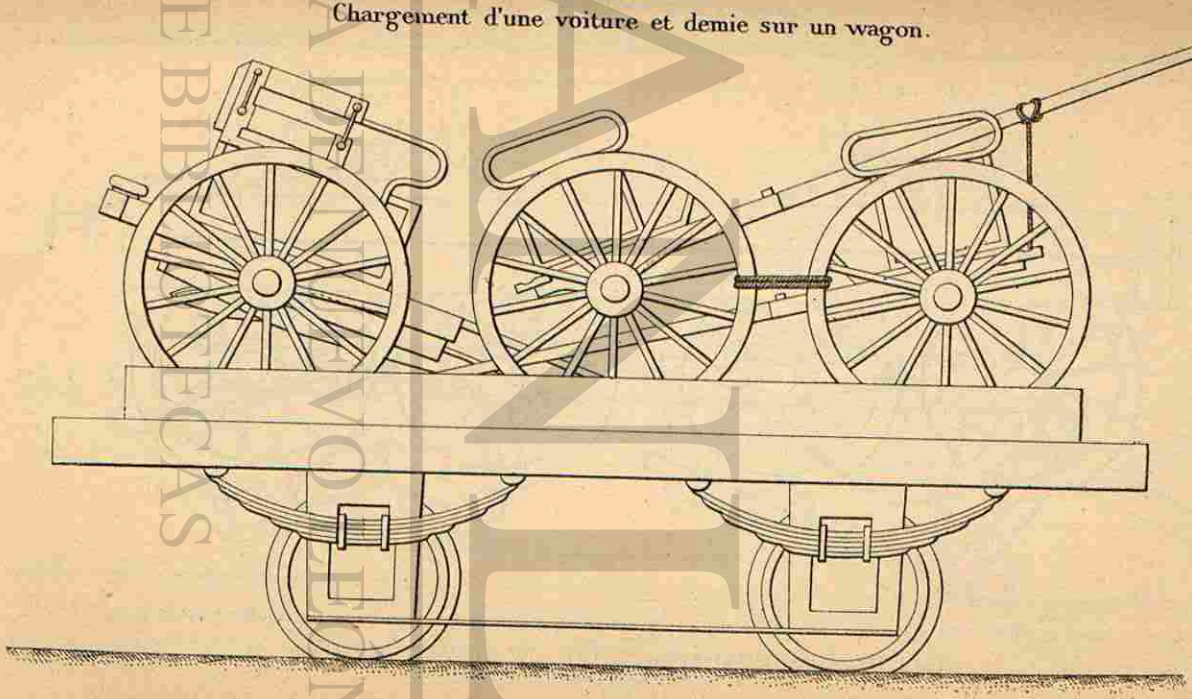
(Truc ayant au moins 4m,50 de longueur intérieure.)



DEUX ARRIÈRE-TRAINS ET UN AVANT-TRAIN

ARTILLERIE.

Chargement d'une voiture et demie sur un wagon.



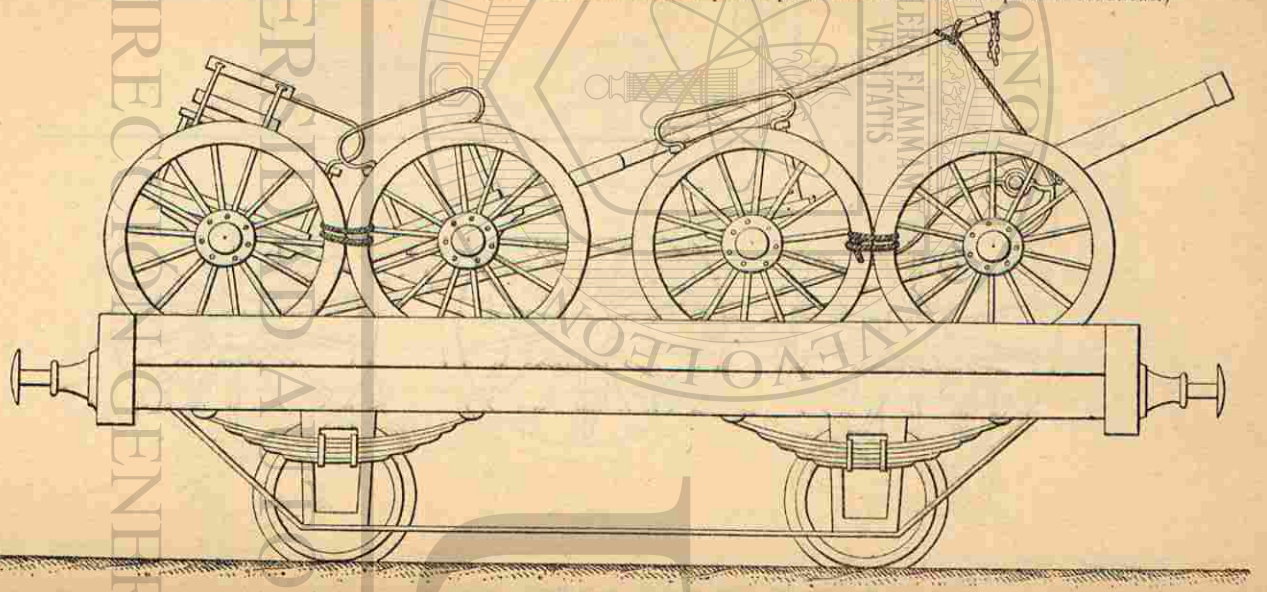
UN ARRIÈRE-TRAIN ET DEUX AVANT-TRAINS.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN ® DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

ARTILLERIE

Chargement de deux voitures sur un truc.

(Truc ayant au moins 6m,30 ou 5m,90 de longueur intérieure suivant que les petits côtés sont fixes ou qu'ils se rabattent.)



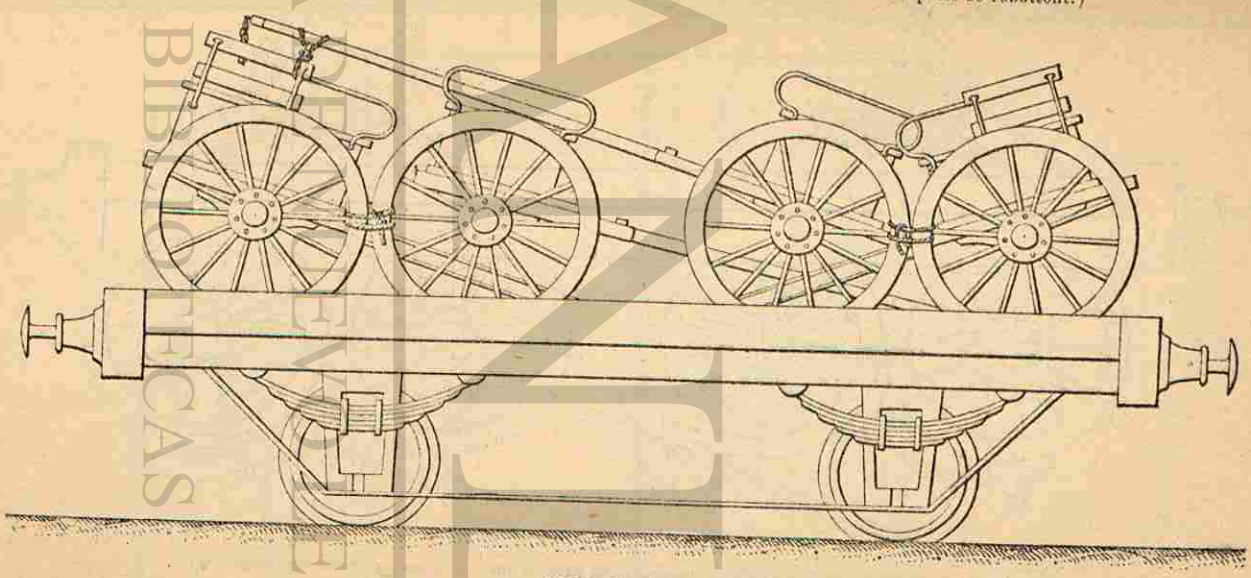
UNE PIÈCE ET UN CAISSON.

(Truc chargé à l'aide d'un truc auxiliaire ou par le petit côté.

ARTILLERIE.

Chargement de deux voitures sur un truc.

(Truc ayant au moins 6m,30 ou 5m,90 suivant que les petits côtés sont fixes ou qu'ils se rabattent.)



DEUX CAISSONS.

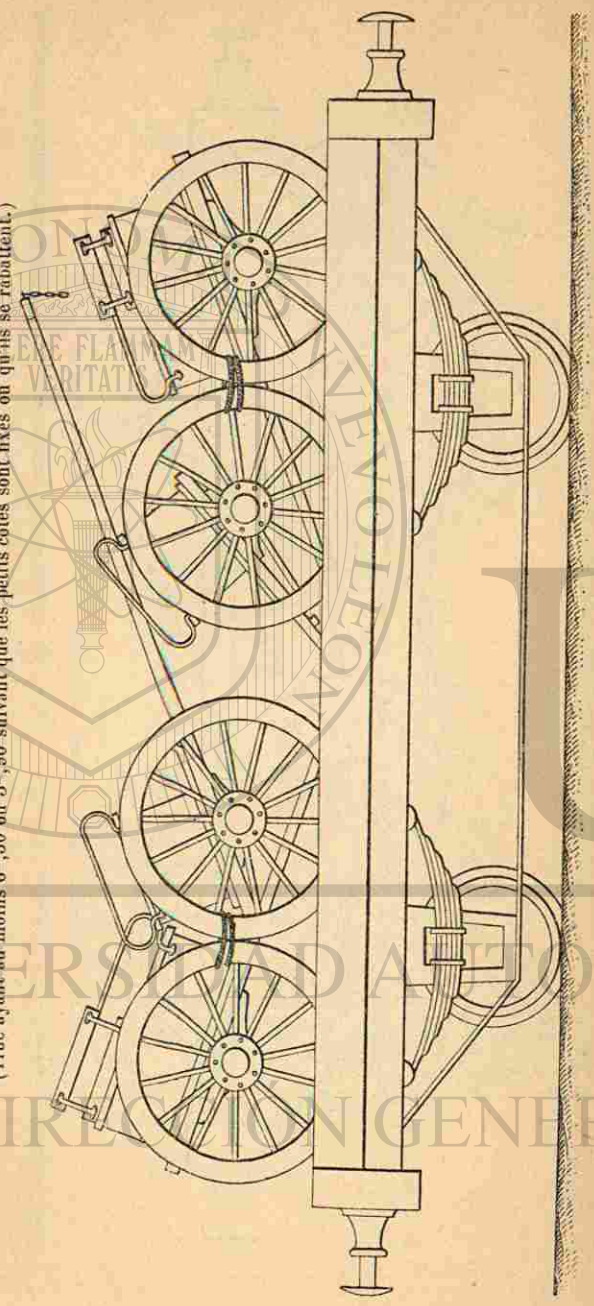
(Truc chargé à l'aide d'un truc auxiliaire ou par le petit côté.)

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

ARTILLERIE

Chargement de deux voitures sur un truc.

(Truc ayant au moins 6m,30 ou 5m,50 suivant que les petits côtés sont fixes ou qu'ils se rabattent.)

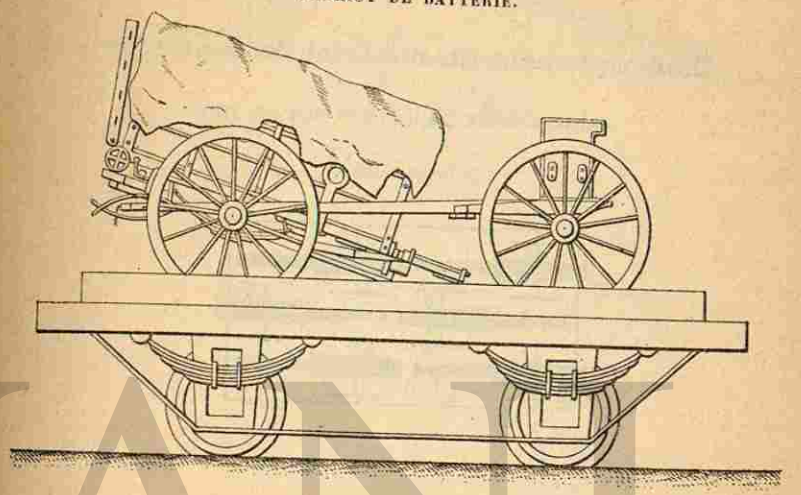


DEUX CAISSONS.

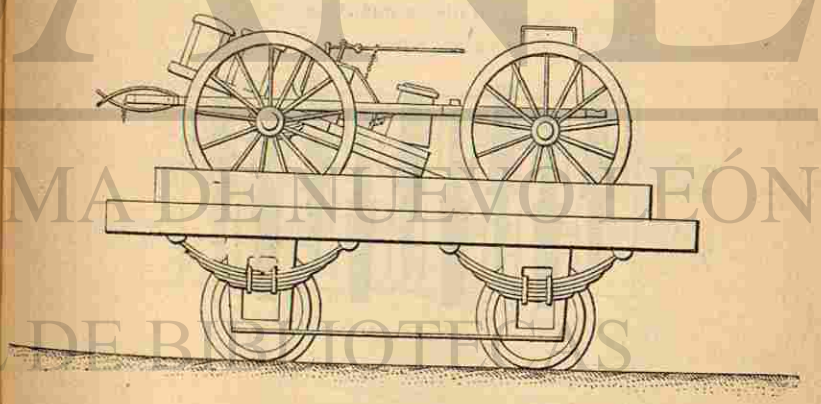
(Truc chargé directement par le grand côté.)

ARTILLERIE.

CHARIOT DE BATTERIE.



FORGE.



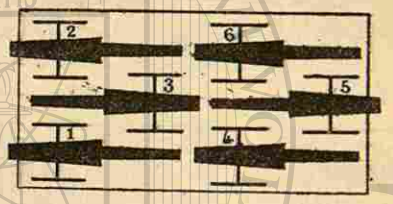
UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN
DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

ARTILLERIE.

Embarquement du matériel de montagne.

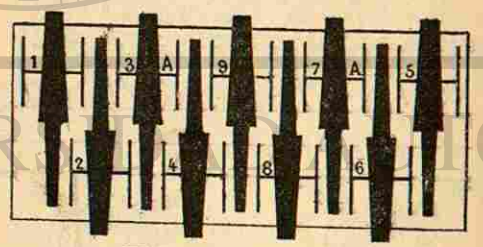
EMBARQUEMENT DE 6 PIÈCES SUR UN TRUC.

(Côté du quai.)



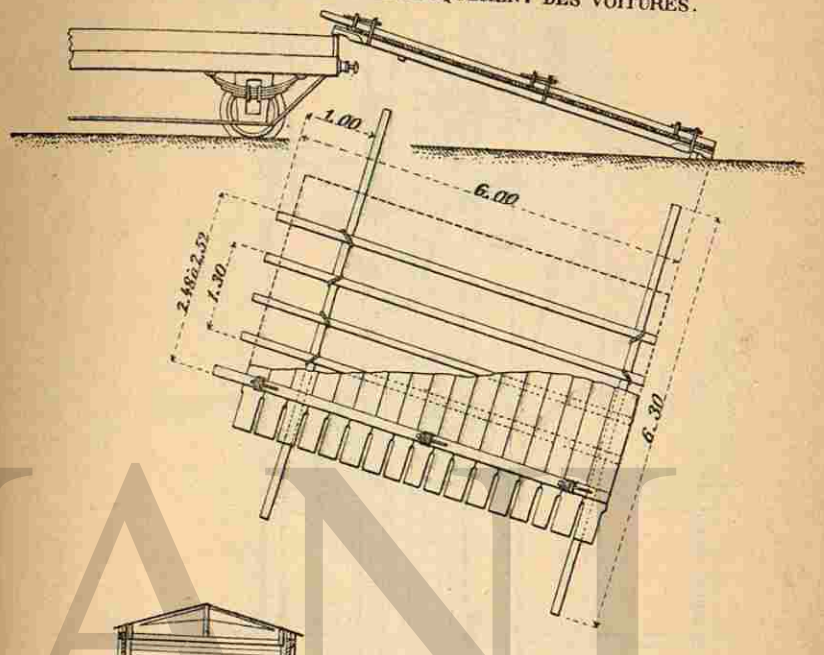
EMBARQUEMENT DE 9 PIÈCES SUR UN TRUC.

(Côté du quai.)

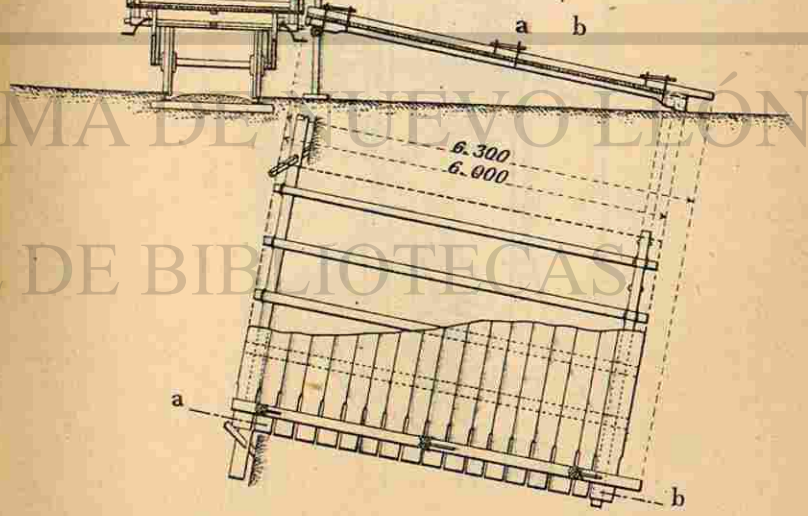


PONTONNIERS.

RAMPE MOBILE POUR L'EMBARQUEMENT DES VOITURES.

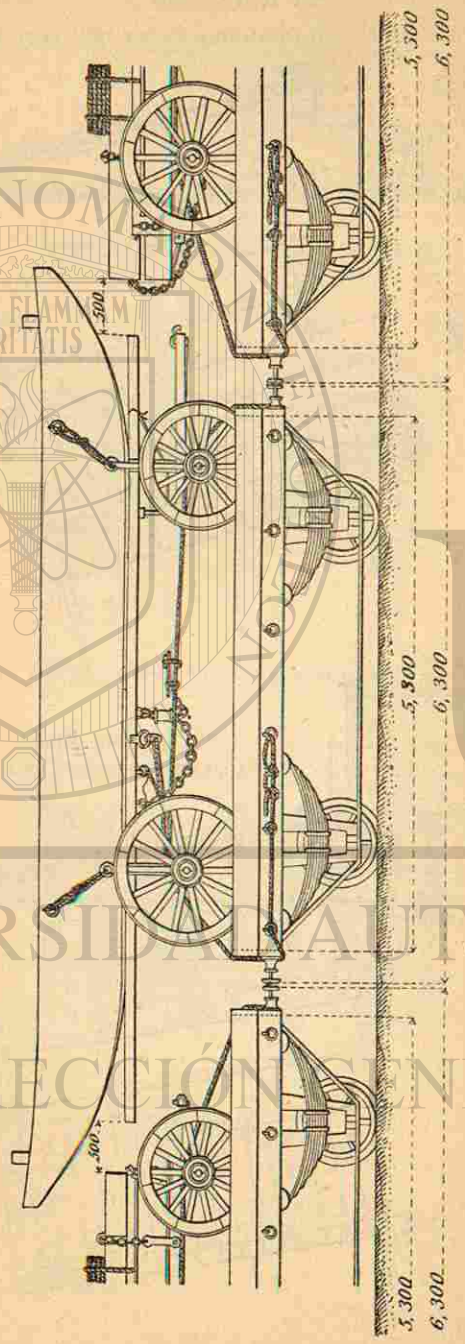


RAMPE FIXE
POUR L'EMBARQUEMENT DES CHEVAUX.

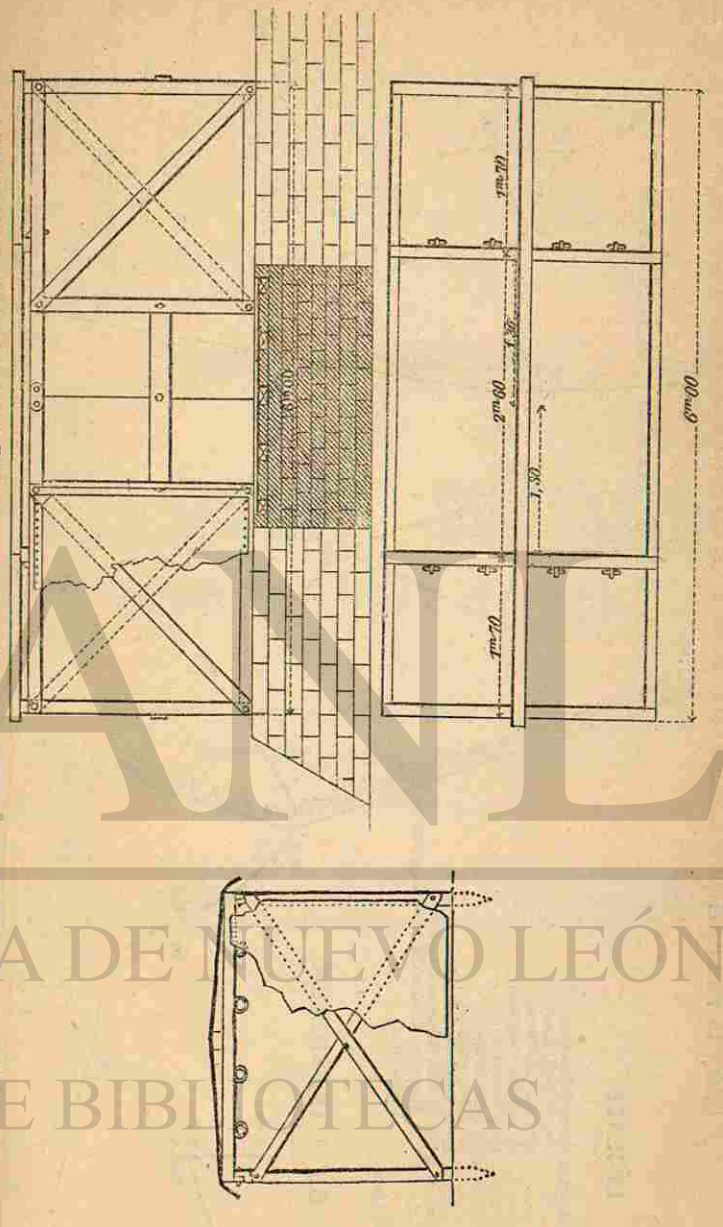


UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN ®
DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

PONTONNIERS.

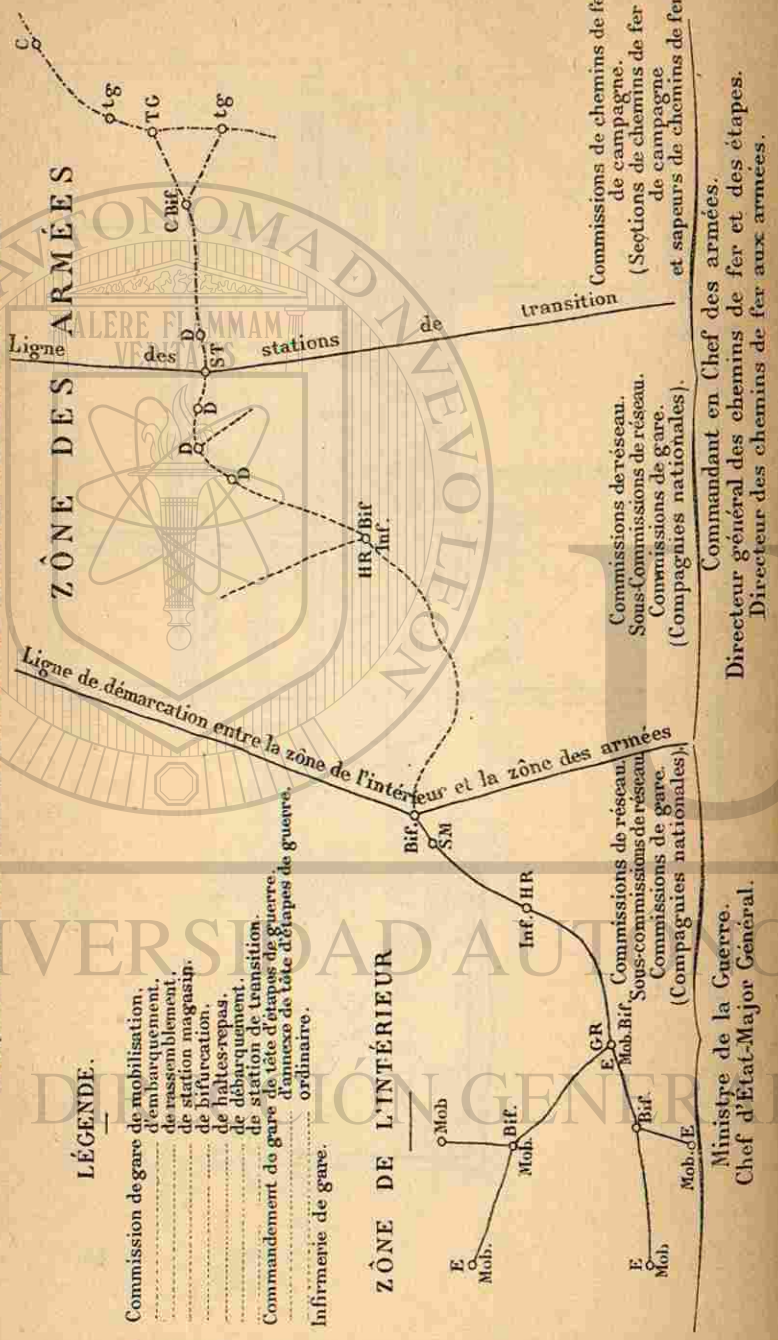


Type de dispositif d'exercice pour l'embarquement des chevaux.



UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN
DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

CROQUIS FIGURATIF DE L'ENSEMBLE DU SERVICE DES CHEMINS DE FER.



LÉGENDE.

Mob. Commission de gare de mobilisation.
E. ..... d'embarquement.
GR ..... de rassemblement.
SM ..... de station magasin.
Bif. ..... de bifurcation.
HR ..... de haltes-repas.
D ..... de débarquement.
ST ..... de station de transition.
TG Commandement de gare de tête d'étapes de guerre.
tg. ..... d'annexe de tête d'étapes de guerre.
C. ..... ordinaire.
Inf. Infirmerie de gare.

DÉCISION MINISTÉRIELLE

DU 25 AVRIL 1890

MODIFIANT LES

NOTES DU RÈGLEMENT GÉNÉRAL

SUR LES

TRANSPORTS MILITAIRES

PAR CHEMINS DE FER

(ANCIENNE 2e PARTIE ; ÉDITION DE 1888.)

(ÉTAT-MAJOR GÉNÉRAL ; 4e BUREAU.)

Les notes aux Règlements sur les transports ordinaires et stratégiques, dont le texte est ci-joint, remplacent les notes de la 2e partie du Règlement général sur les transports militaires par chemins de fer, qui est abrogée.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN ®
DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

NOTES

NOTE 1.

Arrêté du Ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, relatif aux transports, à prix réduits, des militaires et marins sur les chemins de fer.

Paris, le 15 juin 1866.

Le Ministre Secrétaire d'Etat au département de l'agriculture, du commerce et des travaux publics,

Vu les cahiers des charges qui régissent les concessions de chemins de fer;

Vu l'arrêté ministériel du 31 décembre 1859, réglant l'application du tarif militaire sur les voies ferrées;

Vu l'arrêté du conseil de préfecture de la Seine en date du 23 juillet 1863; ensemble le décret rendu au contentieux du Conseil d'Etat le 26 août 1863, ledit décret réformant l'arrêté ministériel susvisé du 31 décembre 1859;

D'accord avec les Ministres de la guerre et de la marine;

Les compagnies de chemins de fer entendues,

Arrête :

TITRE PREMIER.

MILITAIRES OU MARINS VOYAGEANT ISOLÉMENT.

Art. 1er. Sera transporté au prix réduit fixé par les cahiers des charges le personnel qui figure aux états A et B annexés au présent arrêté (1).

Art. 2. Tout militaire ou marin, pour obtenir son transport à prix réduit sur les chemins de fer, doit présenter une feuille de route. Cette feuille de route peut servir pour un voyage (aller et retour).

Lorsque la feuille de route a déjà servi pour un premier voyage (aller et retour), chaque visa délivré ultérieurement par l'auto-

(1) Voir les états annexés à l'arrêté du 17 octobre 1888. (Note 1, page 302, etc.)

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN
DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

rité compétente (fonctionnaires de l'administration centrale dûment autorisés, de l'intendance ou du commissariat de la marine, chefs de corps ou de détachement, commandants de place, sous-préfets, maires) (1), en exécution d'un ordre ou d'une permission de l'autorité militaire, constitue une feuille de route nouvelle donnant droit à un nouveau voyage (également aller et retour).

La feuille de route, ainsi que les visa successifs, indiquent la direction que le titulaire doit prendre (2).

Art. 3. La feuille de route peut être suppléée par les sauf-conduits, congés, permisrions ou ordres de service délivrés par l'autorité compétente désignée à l'article 2, et ce qui est applicable à la feuille de route est également applicable à ces différents titres (2).

Art. 4. Des cartes personnelles, destinées à remplacer la feuille de route, seront délivrées par les compagnies de chemins de fer,

Pour le service de la guerre :

Aux maréchaux de France placés à la tête des commandements supérieurs, aux officiers généraux commandant une division ou une subdivision militaire, aux intendants, sous-intendants et adjoints à l'intendance, aux officiers de gendarmerie ;

Pour le service de la marine :

Aux préfets maritimes et chefs du service maritime dans les ports secondaires, aux majors généraux de la marine, aux commissaires de l'inscription maritime.

Ces cartes donneront à chacun des officiers ou fonctionnaires désignés au présent article la faculté de voyager au prix réduit du cahier des charges dans la circonscription où s'étendent son commandement militaire ou ses attributions.

Art. 5. Par exception aux dispositions des articles 2 et 3, les sous-officiers et commandants de brigade de gendarmerie, voulant voyager sur les chemins de fer pour affaire de service, seront admis au bénéfice de la réduction consentie par le cahier des charges sur leur déclaration écrite qu'ils voyagent pour cause de service.

Les gendarmes seront transportés à prix réduit en présentant un des titres mentionnés aux articles 2 et 3.

Art. 6. La feuille de route ou le titre qui la supplée sont considérés comme nuls lorsqu'ils sont périmés, et ne donnent pas droit, dans ce cas, à la réduction du tarif.

Art. 7. Les compagnies sont autorisées à demander, en route, aux porteurs de billets militaires, l'exhibition de leur feuille de route, lorsque ceux-ci ne sont pas en uniforme.

---

(1) Les commandants de recrutement. (Note ministérielle du 13 décembre 1868.)
(2) Voir les circulaires ministérielles des 16 octobre 1865, 23 février et 10 mai 1869 et la note du 11 avril 1870.

Il est interdit aux compagnies d'exiger, en route, cette exhibition, lorsque les porteurs de billets militaires sont en uniforme.

Art. 8. Les sous-officiers des armées de terre et de mer, les officiers mariniers, soldats et agents de même rang, *en uniforme*, ne seront admis à voyager que dans les voitures de 2e et de 3e classe. Ils ne pourront voyager dans des voitures de 1re classe que lorsque l'autorisation formelle leur aura été donnée par l'autorité militaire. Cette autorisation devra être expressément mentionnée sur la feuille de route ou le titre qui la supplée.

Les officiers seuls et assimilés seront admis, de plein droit, à voyager dans les voitures de 1re classe.

Art. 9. Sauf l'exception prévue au paragraphe 1er de l'article 8, les compagnies sont tenues de refuser des billets de 1re classe aux sous-officiers, officiers-mariniers, soldats et agents de même rang *en uniforme*, quand bien même ceux-ci les réclameraient sous leur responsabilité personnelle ou offriraient de payer place entière ; mais elles doivent satisfaire aux demandes de billets de 1re classe à prix réduit qui leur seraient adressées par des sous-officiers, officiers-mariniers, soldats et agents de même rang *en habit bourgeois*.

Art. 10. Les officiers et assimilés, soit en uniforme, soit en habit bourgeois, peuvent occuper, si bon leur semble, des places autres que celles de 1re classe.

TITRE II.

MILITAIRES OU MARINS VOYAGEANT EN CORPS.

Art. 11. Sera transporté, en corps, au prix réduit fixé par les cahiers des charges, le personnel inscrit sur les états mentionnés à l'article 1er.

Art. 12. Les voitures, caissons et prolonges de l'armée, de même que les canons et affûts voyageant avec l'armée, sont taxés comme matériel aux conditions générales stipulées dans le cahier des charges.

Art. 13. Les voitures, les caissons et les prolonges sont taxés comme vides et par pièce, à moins qu'ils ne soient démontés, auquel cas ils sont taxés au poids.

Les canonset leurs affûts sont taxés au poids dans tous les cas.

Sont également taxés au poids les approvisionnements, ainsi que le matériel et le chargement des voitures *à la suite des corps*.

Art. 14. Le transport des militaires ou marins voyageant en corps, de leurs chevaux et de leurs bagages est taxé au quart du tarif fixé par le cahier des charges, toutes les fois qu'il s'effectue dans les conditions ordinaires et sans que le Gouvernement requière la suspension de tout ou partie du service de la compagnie chargée d'opérer ce transport.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN ®
DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

Néanmoins, lorsqu'un train spécial est requis pour un envoi de troupes, il est accordé à la compagnie un minimum de 5 francs (impôt compris) par kilomètre parcouru, si l'ensemble des taxes à percevoir pour le transport du personnel et du matériel est insuffisant pour faire ressortir une taxe kilométrique égale à ce chiffre.

Le minimum de 5 francs par kilomètre s'applique également au train spécial qui serait requis pour un envoi de chevaux accompagnés de leurs cavaliers ou des cavaliers ou ordonnances chargés de les conduire, s'il s'agit de chevaux de remonte ou de chevaux appartenant à des officiers, et ce minimum s'établit sur le prix de transport cumulé des hommes, des chevaux et des excédents de bagages.

Art. 15. Dans le cas où le Gouvernement a besoin de diriger des troupes ou un matériel militaire ou naval sur un des points desservis par un chemin de fer, et où il requiert la mise immédiate à sa disposition de tous les moyens de transport, il paye la moitié de la taxe du tarif, bien que la compagnie, après avoir satisfait à toutes les exigences de la réquisition, ait continué en partie ses services, soit à l'aide d'un matériel emprunté provisoirement à une autre compagnie, soit même à l'aide d'une portion de son matériel qui, n'ayant pas été employée en vertu de la réquisition, aurait été par l'administration reconnue inutile pour assurer l'exécution de la réquisition.

Art. 16. Dans le cas où les départements de la guerre et de la marine feraient construire des voitures cellulaires pour le transfèrement de leurs détenus, les employés et gardiens, soit militaires, soit marins, ainsi que les détenus placés dans ces voitures, seront transportés au tarif militaire.

Le transport des voitures cellulaires sera gratuit.

Provisoirement, les administrations de la guerre et de la marine feront transférer leurs détenus dans un compartiment spécial de 2e classe à deux banquettes; ce compartiment sera payé au prix de 20 centimes par kilomètre (plus l'impôt dû au Trésor).

TITRE III.

DISPOSITIONS COMMUNES AUX MILITAIRES OU MARINS VOYAGEANT ISOLÉMENT ET AUX MILITAIRES OU MARINS VOYAGEANT EN CORPS.

Art. 17. Les militaires ou marins voyageant isolément et porteurs d'un titre régulier, aussi bien que les militaires ou marins voyageant en corps, ont droit au transport gratuit de 30 kilogrammes de bagages par homme. L'excédent est taxé au prix réduit fixé par le cahier des charges.

La réduction de taxe accordée aux militaires ou marins pour bagages n'est applicable qu'à leur armement personnel et aux effets d'habillement ou autres menus objets à leur usage.

Art. 18. Tout militaire ou marin qui demanderait à occuper une place dite *de luxe* payera le tarif réduit de la 1re classe et, de plus, le supplément intégral exigé pour ces sortes de places.

Art. 19. Les chevaux des cantinières commissionnées voyageant, soit isolément, soit en corps (un cheval par cantinière), sont taxés au tarif réduit du cahier des charges.

Les voitures des cantinières sont soumises aux mêmes conditions de tarif que celles de l'armée. Toutefois, le chargement placé sur ces voitures est taxé au tarif réduit, comme *bagage*, sans préjudice de la gratuité acquise jusqu'à 30 kilogr. par voyageur.

Les transports désignés au présent article ne profiteront de la réduction du tarif qu'autant qu'ils seront effectués en grande vitesse.

Art. 20. Les voitures particulières appartenant à des militaires ou marins sont taxées au prix du *tarif ordinaire*.

Art. 21. Dans toute voiture transportée sur les chemins de fer, lorsque les voyageurs excédant le nombre admis gratuitement sont militaires ou marins, ceux-ci conservent le bénéfice de leur qualité et jouissent de la réduction militaire appliquée aux places de 2e classe.

Art. 22. Les officiers et employés de tous grades de l'armée de terre peuvent faire transporter à prix réduit le nombre de chevaux qui leur est attribué, soit sur le pied de paix, soit sur le pied de guerre, par l'état C annexé au présent arrêté.

Art. 23. Les chevaux des militaires, ainsi que les chevaux de troupe, ne sont expédiés à prix réduit qu'autant qu'ils sont accompagnés de leurs cavaliers ou des cavaliers ou ordonnances chargés de les conduire, s'il s'agit de chevaux de remonte ou de chevaux appartenant à des officiers (1).

Toutefois, pour les chevaux de remonte, il y aura au moins un cavalier de conduite pour trois chevaux. Dans le cas où l'effectif présenterait plus de trois chevaux par cavalier, l'excédent sera taxé au prix du tarif ordinaire.

Les chevaux dont il est question au présent article, ainsi qu'aux articles 14, 19 et 22 ci-dessus seront transportés à grande vitesse dans les conditions prescrites par l'arrêté ministériel du 12 juin 1866.

Art. 24. Les frais accessoires d'enregistrement, de chargement et de déchargement, de magasinage, etc., sont perçus, pour les transports de la guerre et de la marine, conformément aux *tarifs ordinaires* et sans réduction, lors même que, sans en avoir été requis, les militaires ou marins effectuent le chargement et le déchargement.

Art. 25. Pour les transports de la guerre et de la marine, le minimum de la perception est fixé à 10 centimes.

(1) Voir les états annexés à l'arrêté du 17 octobre 1888. (Note 1, page 310, etc.)

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN ® DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

Art. 26. Les dispositions applicables aux voyageurs ordinaires sont également applicables aux militaires ou marins en tout ce qui n'est pas contraire aux prescriptions du présent arrêté.

Art. 27. Toutes décisions antérieures concernant les transports à prix réduit de la guerre et de la marine, et notamment l'arrêté ministériel du 31 décembre 1859, ainsi que la circulaire qui l'accompagne, sont rapportés.

Art. 28. Le présent arrêté sera notifié aux compagnies de chemins de fer.

Les préfets, les fonctionnaires et agents du contrôle sont chargés d'en surveiller l'exécution.

Paris, le 15 juin 1866.

Signé : ARMAND BÉHIC.

Note ministérielle pour l'application des tarifs militaires au transport, sur les voies ferrees, des diverses catégories de personnel et de chevaux ressortissant aux départements de la guerre et de la marine. (D. Serv. adm.; Personnels administratifs et Transports.)

Paris, le 17 octobre 1888.

Le Ministre des travaux publics a pris, à la date du 14 septembre 1888, l'arrêté ci-après, comprenant les états A, A', B, C et C' qui, désormais, doivent remplacer les états correspondants annexés à l'arrêté du 14 août 1884 (*Journal militaire*, partie réglementaire, page 527).

Ces états indiquent les diverses catégories de personnel ressortissant aux départements de la guerre et de la marine, ainsi que le nombre de chevaux attribués aux officiers. assimilés et employés de tous grades, auxquels est acquis le bénéfice du tarif militaire sur les voies ferrées, en application du cahier des charges de concession des compagnies de chemins de fer.

En portant cet arrêté à la connaissance des militaires de tous grades, le Ministre recommande de nouveau d'inscrire très exactement sur les pièces d'exécution de transport (feuille de route, bon de chemin de fer, congé ou permission) sans addition ni modification, la qualité du titulaire telle qu'elle figure sur les divers états annexés audit arrêté.

ARRÊTÉ.

LE MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS,

Sur le rapport du directeur des chemins de fer,

Vu l'arrêté ministériel du 15 juin 1866, réglant l'application du tarif militaire sur les voies ferrées, et les états A, B et C, annexés audit arrêté et relatifs, les deux premiers (A et B) au personnel des départements de la guerre et de la marine qui doit être admis

à bénéficier de ce tarif, et le troisieme (C) au nombre de chevaux attribués aux officiers et employés de tout grade, soit sur le pied de paix, soit sur le pied de guerre ;

Vu la décision ministérielle du 9 mars 1870, qui a apporté diverses modifications à l'état C ;

Vu l'arrêté ministériel du 1er avril 1876, qui a modifié les états A et B, et auquel se trouve annexé un état A', complémentaire de l'état A ;

Vu les arrêtés ministériels des 15 avril, 25 novembre 1876, 15 mai 1882 et 14 août 1884, ce dernier contenant un état C, complémentaire de l'état C;

Vu la loi du 27 juillet 1872, sur le recrutement de l'armée ;

Vu la loi du 24 juillet 1873, sur l'organisation générale de l'armée;

Vu les lois des 13 mars, 15 décembre 1875, 8 juillet 1881 et 25 juillet 1887, relatives à la constitution des cadres et effectifs de l'armée active et de l'armée territoriale ;

Vu la loi du 4 juin 1858 (Code de justice maritime);

Vu les décrets rendus en exécution de ces lois ;

Vu l'arrêt du Conseil d'Etat, en date du 19 janvier 1883, annulant en partie un arrêté du conseil de préfecture de la Seine, en date du 3 mars 1880 ;

Vu les lettres du Ministre de la guerre en date des 29 septembre, 2 et 20 décembre 1884, 13 mai, 9 juillet et 26 novembre 1885, 25 juin 1886, 4 janvier et 17 juin 1887, et 31 mai 1888, concernant certaines suppressions, additions ou rectifications à apporter aux états A, A' et C;

Vu les lettres du Ministre de la marine en date des 27 février 1885 et 27 juin 1888, relatives aux modifications à apporter à l'état B ;

Considérant que, pour tenir compte de l'état de la jurisprudence et des décrets d'organisation récemment intervenus, il est nécessaire de reviser les états A, A' et B, comprenant le personnel des départements de la guerre et de la marine admis à voyager au tarif militaire sur les chemins de fer, ainsi que les états C et C', indiquant le nombre de chevaux auquel ont droit les officiers des corps de troupes de toutes armes ;

Les compagnies de chemins de fer entendues,

ARRÊTE :

Art. 1er. Les états A, A', B, C et C', annexés à l'arrêté du Ministre des travaux publics du 14 août 1884, sont remplacés par les états ci-joints, également dénommés A, A' B, C et C', qui seront mis immédiatement en vigueur.

Art. 2. Le présent arrêté sera notifié aux compagnies de chemins de fer.

Les préfets, les fonctionnaires et agents du contrôle sont chargés d'en surveiller l'exécution.

Paris, le 14 septembre 1888.

Signé : D. MONTAUD.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN ® DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

ÉTAT A.

PERSONNEL ressortissant au département de la guerre qui doit être admis, en tout temps, *au bénéfice de la réduction de prix stipulée par les cahiers des charges de chemins de fer.*

Le Ministre de la Guerre et son État-Major.

OFFICIERS GÉNÉRAUX, OFFICIERS SUPÉRIEURS et assimilés.	OFFICIERS, DEPUIS LE GRADE DE CAPITAINE et employés militaires et assimilés.	ADJUDANTS, SOUS-OFFICIERS, CAPORAUX, SOLDATS et agents assimilés.
Maréchal de France.	Capitaine.	Adjudant et sous-chef de musique.
Général de division. Général de brigade.	Lieutenant. Sous-lieutenant. Chef de musique.	Sous-officier. Gendarme. Maître ouvrier de corps de troupe.
Colonel.		Caporal et brigadier.
Lieutenant-colonel.		Soldat, tambour, clairon et trompette. Enfant de troupe.
Chef de bataillon, d'escadron ou major.		Cavalier de manège.
Fonctionnaires du corps du contrôle. Intendant général. Intendant militaire. Sous-intendant militaire.	Adjoint à l'intendance.	Cantinière, vivandière et blanchisseuse commissionnées.
Salpêtres. (Ingénieur de 1re classe.	Salpêtres. (Elève-Ingénieur.	
		Commis-greffier, agent principal, sergent-huissier-appariteur et sous-officier de surveillance attachés aux parquets, prisons, pénitenciers et ateliers de condamnés, fusiliers et pionniers de discipline.
Médecin inspecteur général.	Médecin et pharmacien major de 2e classe.	
Médecin et pharmacien inspecteur.	Médecin et pharmacien aide-major.	Elèves de l'Ecole d'administration militaire de Vincennes.
Médecin et pharmacien principal.	Médecin et pharmacien stagiaire aide-major de 2e classe à l'Ecole d'application du Val-de-Grâce.	
Médecin et pharmacien-major de 1re classe.		
Vétérinaire principal.	Vétérinaire. Aide-vétérinaire.	
	Archiviste des bureaux de l'état-major. Aumôniers militaires.	
Officiers d'administration principaux des hôpitaux militaires, de l'habillement et du campement, des bureaux de l'intendance militaires, des subsistances militaires et de la justice militaire ; interprètes principaux.	Officier d'administration. Officier d'administration adjoint des hôpitaux militaires, de l'habillement et du campement des bureaux de l'intendance militaire, des subsistances militaires et de la justice militaire. Adjoint principal et adjoint du génie. Garde principal et garde d'artillerie. Contrôleurs d'armes. Interprète titulaire ou auxiliaire.	Employés militaires de l'artillerie, et du génie faisant partie des cadres de l'armée. } Ouvriers d'état, sous-officier stagiaire du génie, casernier, portier-consigne, éclusier militaire, chef armurier, artificier, gardien de batterie.
Officiers généraux ou supérieurs et assimilés en non-activité ou en disponibilité.	Officiers et assimilés en non-activité ou en disponibilité.	Militaires de l'armée active en congé lorsqu'ils se rendent dans leurs foyers, lorsqu'ils sont rappelés ou qu'ils voyagent en vertu d'un ordre de service.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN ® DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

OFFICIERS GÉNÉRAUX, OFFICIERS SUPÉRIEURS et assimilés.	OFFICIERS, DEPUIS LE GRADE DE CAPITAINE, et employés militaires et assimilés.	ADJUDANTS, SOUS-OFFICIERS, CAPORAUX, SOLDATS et agents assimilés.
Bach-agha et agha exerçant un commandement en territoire militaire.	Caïd et cheik exerçant un commandement en territoire militaire.	Cavaliers et fantassins indigènes des Maghzens soldés d'une manière permanente, en territoire militaire.
	Elèves des Ecoles (polytechnique. spéciale militaire. d'infanterie de Saint-Maixent. de cavalerie de Saumur. d'artillerie et du génie de Versailles.	

NOTA. — *Les officiers et militaires en retraite ne sont pas admis au bénéfice du tarif militaire, sauf les exceptions ci-après :*

Commandant de bureau de recrutement.	Officiers employés dans le service de la justice militaire ou celui du recrutement.	
Commissaire du Gouvernement ou rapporteur près les conseils de guerre ou de revision.		
Officiers généraux ou assimilés du cadre de réserve.	Capitaine-major et officiers adjoints du service de l'armée territoriale.	
Officiers généraux ou supérieurs de l'Hôtel des Invalides.	Officiers de l'Hôtel des Invalides.	Militaires de l'Hôtel des Invalides.

ÉTAT A.

PERSONNEL ressortissant au département de la guerre qui doit être admis, dans certaines circonstances déterminées, *au bénéfice de la réduction de prix stipulée par les cahiers des charges de chemins de fer.*

DÉSIGNATION DES CORPS	OFFICIERS SUPÉRIEURS ET ASSIMILÉS.	OFFICIERS DEPUIS LE GRADE DE CAPITAINE, et assimilés.	ADJUDANTS, SOUS-OFFICIERS, CAPORAUX, SOLDATS et agents assimilés.
EN CAS DE MOBILISATION, D'APPEL A L'ACTIVITÉ OU DE CONVOCATION POUR DES MANŒUVRES, EXERCICES OU REVUES.			
Réserve de l'armée active, armée territoriale et sa réserve.....	Colonel, lieutenant-colonel, chef de bataillon, d'escadron ou major. Employés militaires et fonctionnaires assimilés.	Capitaine, lieutenant et sous-lieutenant. Employés militaires et fonctionnaires assimilés.	Sous-officier, caporal, brigadier, tambour, clairon et soldat. Médecins et pharmaciens auxiliaires. Employés militaires et fonctionnaires assimilés.
Corps militaire des douanes.....	Chef de bataillon commandant un bataillon.	Capitaine et lieutenant.	Sous-officier, caporal tambour clairon et douanier.
Corps des chasseurs forestiers....	.....	Capitaine et lieutenant.	Sous-officier, caporal, clairon et chasseur.
Service militaire des chemins de fer.	Directeurs et chefs de service des directions et des sections techniques.	Sous-chefs de service et employés principaux. Employés.	Agents secondaires. Ouvriers.
Télégraphie militaire.....	Directeur. Sous-directeur.	Chef de section. Chef de poste.	Télégraphiste. Ouvrier.
Service de la trésorerie et des postes.	Payeur général. ayeur principal. Payeur particulier.	Payeur-adjoint. Commis de trésorerie.	Gardien de caisse. Employé de bureau.

NOTA. — Sont également transportés au tarif militaire :
1° En cas d'appel devant les commissions spéciales de réforme : *Hommes de la réserve de l'armée active ou de l'armée territoriale;*
2° En cas de guerre seulement : Corps spéciaux formés en vertu de décrets conformément à l'article 8 de la loi du 24 juillet 1873, tels que *sergents de ville, corps de volontaires autorisés,* etc.

ÉTAT B

PERSONNEL ressortissant au département de la marine qui doit être admis, sur les chemins de fer, au bénéfice de la réduction de prix stipulée par les cahiers des charges.

LE MINISTRE DE LA MARINE ET SON ÉTAT-MAJOR.

DÉSIGNATION DES CORPS.	OFFICIERS GÉNÉRAUX OFFICIERS SUPÉRIEURS et assimilés.	OFFICIERS DEPUIS LE GRADE DE CAPITAINE ou de lieutenant de vaisseau et assimilés.	EMPLOYÉS MILITAIRES, OFFICIERS, MARINIERS, SOUS-OFFICIERS, marins, soldats et agents assimilés.
Corps de la marine.....	Amiral. Vice-amiral. Contre-amiral. Capitaine de vaisseau. Capitaine de frégate.	Lieutenant de vaisseau. Enseigne de vaisseau. Aspirant.	
Mécaniciens de la flotte.....	Mécanicien en chef.	Mécanicien principal.	
Génie maritime.....	Inspecteur général. Directeur des constructions navales. Ingénieur.	Sous-ingénieur. Elève.	
Ingénieurs hydrographes....	Ingénieur en chef. Ingénieur.	Sous-ingénieur. Elève.	
Comissariat de la marine.....	Commissaire général. Commissaire. Commissaire adjoint.	Sous-commissaire. Aide-commissaire. Elève commissaire. Commis. Ecrivain.	
Inspection des services administratifs et financiers de la marine et des colonies.	Inspecteur en chef. Inspecteur. Inspecteur adjoint.		
Personnel administratif des directions de travaux.	Agent administratif principal.	Agent administratif. Sous-agent administratif. Commis. Ecrivain.	
Comptabilité des matières....	Agent comptable principal.	Agent comptable. Sous-agent comptable. Commis de comptabilité.	Magasinier. Ecrivain. Distributeur.
Service des manutentions de la marine.	Agent de manutention principal.	Agent de manutention. Sous-agent de manutention.	
Corps de santé de la marine..	Inspecteur général. Directeur du service de santé. Médecin ou pharmacien inspecteur. Médecin ou pharmacien en chef. Médecin ou pharmacien professeur. Médecin ou pharmacien principal.	Médecin ou pharmacien. Aide-médecin ou aide-pharmacien. Médecin ou pharmacien auxiliaire. Aide-médecin ou aide-pharmacien auxiliaire.	
Tribunaux maritimes et conseils de guerre.	Commissaire rapporteur. Commissaire du Gouvernement.	Rapporteur. Greffier. Commis greffier.	
Aumônerie de la marine.....	....	Aumônier.	
Ecole navale.....	Professeur de 1re classe.	Professeur de 2e, 3e ou 4e classe. Elève de l'Ecole navale.	

DÉSIGNATION DES CORPS.	OFFICIERS GÉNÉRAUX OFFICIERS SUPÉRIEURS et assimilés.	OFFICIERS, DEPUIS LE GRADE DE CAPITAINE ou de lieutenant de vaisseau et assimilés.	EMPLOYÉS MILITAIRES, OFFICIERS MARINIERS, SOUS-OFFICIERS, marins, soldats et agents assimilés.
Ecole d'hydrographie.....	Examinateur. Professeur de 1re classe.	Professeur de 2e, 3e ou 4e classe.	
Trésoriers des Invalides.....	Trésorier général. Trésorier de 1re classe.	Trésorier de 2e ou 3e classe.	
Equipages de la flotte.....	.....	Chef de musique des divisions.	Adjudant principal. Pilote major. Fourrier chef. Premier maître, maître, second maître, quartier-maître de toute spécialité ou profession, pilote breveté, pilote côtier; fourrier ordinaire; élève mécanicien, ouvrier mécanicien, matelot, novice, apprenti marin, mousse et pupille; sous-chef de musique des divisions, chef et second chef de musique de bord, élève musicien.
Marins vétérans.....	.....	.....	Adjudant principal des mouvements du port. Premier maître, maître, second maître, quartier-maître, matelot et ouvrier. } Vétéran, ou mécanicien vétéran.
Pompiers de la marine.....	.....	.....	Chef pompier, maître pompier, sergent pompier, caporal pompier, pompier ordinaire.
Gendarmerie), artillerie, infanterie).	Général de brigade. Colonel. Lieutenant-colonel. Chef de bataillon ou d'escadron et major.	Lieutenant. Sous-lieutenant. Chef de musique. Vétérinaire. Aide-vétérinaire.	caporal ou brigadier, gendarme maritime, soldat, trompette, clairon, enfant de troupe, cantinière, vivandière et blanchisseuse commissionnées. Maître ouvrier. Sous-chef de musique, chef et sous-chef de fanfare.
Employés de l'artillerie de la marine.	Garde principal d'artillerie de 1re classe.	Garde principal d'artillerie de 2e classe. Garde d'artillerie. Garde auxiliaire.	Gardien de batterie; garde stagiaire.
Armuriers de la marine.....	.....	.....	Chef armurier, maître armurier, second maître armurier, quartier-maître armurier, ouvrier armurier.
Agents de surveillance des arsenaux et établissements pénitentiaires.	.....	.....	Garde-consigne major. Garde-consigne. Garde-consigne ambulant. Surveillant principal. Surveillant chef de travaux. Surveillant chef. Surveillant.
Divers.....	Officiers généraux en disponibilité ou en réserve. Officiers supérieurs et assimilés en non-activité. (Nota. — Les officiers en retraite ne sont pas compris.)	..... Officiers et assimilés en non-activité. (Nota. — Les officiers en retraite ne sont pas compris.)	Marins en disponibilité. Marins ou militaires en congé renouvelable, lorsqu'ils se rendent dans leurs foyers, lorsqu'ils sont rappelés ou qu'ils voyagent en vertu d'un ordre de service.

RÉSERVE DE L'ARMÉE DE MER.	OFFICIERS ET ASSIMILÉS se rendant à des réunions d'instruction ou allant faire un stage. OFFICIERS ET ASSIMILÉS, MARINS, MILITAIRES ET ASSIMILÉS, en cas de mobilisation et d'appel pour exercices ou revues. MARINS, MILITAIRES ET ASSIMILÉS, en cas de convocation devant les commissions de réforme.

ÉTAT C.

Nombre de chevaux dont les officiers, assimilés et employés militaires de tous grades peuvent être pourvus sur le pied de paix et sur le pied de guerre.

DÉSIGNATION DES GRADES ET EMPLOIS.		NOMBRE DE CHEVAUX sur le pied de paix.	NOMBRE DE CHEVAUX en Algérie et sur le pied de guerre.	OBSERVATIONS.
ÉTATS-MAJORS.				
État-major général (1).	Maréchal de France	8	10	*Les officiers attachés à la personne du Président de la République peuvent avoir un cheval en sus du nombre fixé par le présent état pour les officiers de leur grade. (Décision ministérielle du 1er avril 1876.)*
	Général de division	6	6	
	Général de brigade	4	4	*Les officiers et assimilés en disponibilité n'ont plus droit, après les six premiers mois, qu'à la moitié du nombre de chevaux qui leur étaient attribués sur le pied d'activité ; ceux qui n'ont droit qu'à un cheval dans la position de présence conservent le même droit, après six mois passés dans la disponibilité ; ceux qui avaient trois chevaux peuvent en conserver deux. (Circulaire du 29 septembre 1873.)*
Service d'état-major.	Colonel et lieutenant-colonel	3	3	
	Chef d'escadron	2	3	
	Capitaine (2)	2	3	
	Lieutenant (2)	2	2	
Intendance militaire.	Intendant général	4	6	
	Intendant militaire	3	4	
	Sous-intendant militaire (3)	2	3	
	Adjoint à l'intendance	1	2	
État-major des places transitoirement.	Chef de bataillon	»	2	*Les officiers passant d'une situation montée à une position non montée ou à une position qui leur donne droit à un nombre de chevaux inférieur à celui que comportait la situation qu'ils quittent peuvent conserver pendant un mois, délai maximum, le nombre de chevaux dont ils étaient pourvus au moment de leur mutation (application de l'article 266 du règlement du 8 juin 1883).*
	Capitaine	»	1	
État-major particulier de l'artillerie.	Colonel	3	3	
	Lieutenant-colonel	2	3	
	Chef d'escadron	2	3	
	Capitaine (4)	1	2	
	Garde principal	»	2	
	Garde	»	1	
État-major particulier du génie (5).	Colonel	3	3	(1) Le Ministre de la guerre a droit à dix chevaux. (Décision ministérielle du 18 avril 1873.) Le gouverneur militaire de Paris a droit à douze chevaux. (Décision ministérielle du 24 juin 1873.) Le gouverneur militaire de Lyon a droit à dix chevaux. (Décision ministérielle du 12 août 1874.)
	Lieutenant-colonel	2	2	
	Chef de bataillon	2	2	
	Capitaine	1	2	
	Lieutenant	1	1	
	Adjoint	»	1	
CORPS DE TROUPE.				
Colonel et lieutenant-colonel.	d'infanterie	2	2	(2) Les capitaines des troupes à pied, les lieutenants, sous-lieutenants de toutes armes, employés comme aides de camp ou officiers d'ordonnance, n'ont droit qu'à un cheval sur le pied de paix. (Décision présidentielle du 15 septembre 1884.)
	de cavalerie	3	3	
	d'artillerie. Colonel	3	3	
	d'artillerie. Lieutenant-colonel	2	3	
	du génie	2	2	
	du train des équipages militaires	2	2	
	de gendarmerie (y compris la garde républicaine)	2	2	(3) Les sous-intendants militaires de 3e classe n'ont droit qu'à un cheval en temps de paix et deux chevaux en temps de guerre. (Décision présidentielle du 30 septembre 1875.)
	de gendarmerie, remplissant les fonctions de grand prévôt d'armée	»	3	
	de sapeurs-pompiers (Paris)	2	2	(4) Ont droit à deux chevaux sur le pied de paix : les capitaines d'artillerie remplissant les fonctions d'aides de camp au ministère ; employés à l'École d'application et dans les commissions d'expériences ; instructeurs à l'École des sous-officiers ou adjoints aux directeurs de Vincennes et de Versailles.
Chef de bataillon ou d'escadron.	d'infanterie breveté	2 (6)	2	
	d'infanterie	1	2	
	de cavalerie	2	2	
	d'artillerie	2	2	
	du génie breveté	2 (6)	2	(5) Les officiers, employés dans les places fortes où l'on exécute des travaux de défense, peuvent avoir, pendant la durée des travaux, un cheval en sus du nombre indiqué pour le pied de paix. (Circulaire du 6 septembre 1875.)
	du génie	1	2	
	du train des équipages militaires	2	2	
	de gendarmerie (y compris la cavalerie de la garde républicaine)	2 (7)	2	(6) Circulaire du 26 avril 1880.
	de la garde républicaine (infanterie)	1	2	(7) Décision présidentielle du 30 avril 1878.
	de gendarmerie (prévôt de corps d'armée)	»	3	
	de sapeurs-pompiers (Paris)	1	1	(8) Les capitaines détachés dans les établissements n'ont droit qu'à un cheval. (Tarif du 30 juillet 1878.) Les capitaines des bataillons d'artillerie de forteresse n'ont droit qu'à un cheval sur le pied de paix. (Loi du 24 juillet 1883.)
Major	de cavalerie	2	2	
	d'artillerie	2	2	
	de toutes les autres armes	1	1	
Capitaine	d'infanterie (à l'exception du trésorier et du capitaine d'habillement)	1	1	
	du génie (à l'exception du trésorier et du capitaine d'habillement)	1	1	
	de cavalerie	2	2	
	d'artillerie (8)	2	2	

DÉSIGNATION DES GRADES ET EMPLOIS.		NOMBRE DE CHEVAUX sur le pied de paix.	NOMBRE DE CHEVAUX en Algérie et sur le pied de guerre.	OBSERVATIONS.
Capitaine (*Suite.*)	d'une compagnie d'ouvriers d'artillerie	»	1	(1) Les lieutenants d'infanterie âgés de 50 ans ont droit à un cheval en campagne. (Tarif du 30 juillet 1875.)
	d'une compagnie de sapeurs-conducteurs du génie	2	2	
	major du train des équipages militaires	1	1	
	d'une compagnie du train des équipages militaires	2	2	(2) Les officiers payeurs des corps de troupe d'infanterie sont montés aux manœuvres comme en campagne. (Décision ministérielle du 15 avril 1884.)
	de gendarmerie aux armées	»	3	
	de gendarmerie et de la garde républicaine	1	1	
	trésorier et d'habillement des armes à cheval	1	1	
	Adjudant-major, ingénieur et instructeur des sapeurs-pompiers de Paris	1	1	(3) Les lieutenants et sous-lieutenants des batteries de montagne en Algérie ont droit à deux montures.
	d'infanterie (1) — adjoint au commandant d'un régiment régional, et faisant fonctions d'adjudant-major	1	1	(4) Les lieutenants et sous-lieutenants du génie instructeurs à l'Ecole des sous-officiers de l'artillerie et du génie ont droit à un cheval. (Décision ministérielle du 9 avril 1884.) Les lieutenants et sous-lieutenants du génie détachés avec leur troupe pour les travaux de défense peuvent, par décision spéciale, recevoir un cheval en temps de paix.
	d'infanterie (1) — officier payeur et d'approvisionnement (2)	»	1	
Lieutenant et sous-lieutenant (4)	de cavalerie	1	1	
	d'artillerie (3)	1	1	
	d'une compagnie d'ouvriers d'artillerie	»	1	
	d'une compagnie de sapeurs conducteurs du génie	1	1	
	d'une compagnie de sapeurs-mineurs du génie et d'ouvriers militaires des chemins de fer	»	1	
	du train des équipages militaires	1	1	
	de gendarmerie commandant d'arrondissement en Algérie	»	2	
	de gendarmerie (y compris la cavalerie de la garde républicaine)	1	1	
SERVICE DE SANTÉ.				
Médecin inspecteur général		2	4	
Médecin et pharmacien inspecteur		1	3	
Médecin et pharmacien principal		1	2	

Médecin-major de 1re classe.	du service hospitalier	1	1	
	des régiments — d'infanterie	1	(2) 2	
	des régiments — d'artillerie	(2) 2	(2) 2	
	des régiments — du génie	1	(2) 1	
	des régiments — de la garde républicaine	1	1	
	des régiments — des sapeurs-pompiers de Paris	1	1	
	de formation de campagne	»	(2) 2	
Médecin-major de 2e classe	des écoles et des corps de troupe	1	(2) 1	
	des sapeurs-pompiers de Paris et de la garde républicaine	1	1	
	de formation de campagne	»	(2) 1	
Pharmacien-major attaché aux directions du service de santé (1)		»	1	
Médecin aide-major	des écoles et des corps de troupe (y compris les sapeurs-pompiers de Paris et la garde républicaine)	1	1	
	des diverses formations de campagne	»	1	
SERVICES ADMINISTRATIFS.				
Officier d'administration principal du service des subsistances militaires		»	(2) 1	
Officier d'administration des autres grades du service des subsistances militaires		»	1	
Officier d'administration attaché à la direction du service de santé d'un corps d'armée mobilisé		»	1	
SERVICE VÉTÉRINAIRE.				
Vétérinaires	principal de 1re et de 2e classe	1	(2) 1	
Vétérinaires	en premier ou en second	1	1	
Aide-vétérinaire		1	1	
CERCLES ET BUREAUX ARABES.				
Chef de bataillon ou d'escadron		»	(2) 2	
Capitaine, lieutenant, sous-lieutenant (de toutes armes)		»	(2) 1	

DÉSIGNATION DES GRADES ET EMPLOIS.	NOMBRE DE CHEVAUX sur le pied de paix.	NOMBRE DE CHEVAUX en Algérie et sur le pied de guerre.	OBSERVATIONS.
INTERPRÈTES MILITAIRES.			
Interprète principal	»	2	
Interprète des autres classes	»	1	
AUMÔNIERS.			
Aumônier titulaire	»	1	
SERVICE DES REMONTES.			
Colonel ou lieutenant-colonel commandant de circonscription de remonte et directeurs des établissements hippiques en Algérie	2 (2)	2 (2)	
Chef d'escadron commandant un dépôt de remonte			
SERVICE DE LA JUSTICE MILITAIRE (1).			(1) L'officier commandant l'atelier de travaux publics à Bougie a droit à un cheval. (Décision ministérielle du 5 mai 1876.)
.....	»	»	

ÉTAT C'

Nombre de chevaux attribués au personnel ci-après, ressortissant au département de la guerre, dans certaines circonstances déterminées.

DÉSIGNATION DE ARMES ET DES GRADES.		NOMBRE DE CHEVAUX. sur le pied de paix.	NOMBRE DE CHEVAUX. en Algérie et sur le pied de guerre.	OBSERVATIONS.
Réserve de l'armée active.	Officiers de tous grades et de toutes armes	(A)	(A)	(A) Les officiers de réserve et ceux de l'armée territoriale, ont droit, *en cas d'appel à l'activité ou de convocation pour des manœuvres, exercices ou revues*, au nombre de chevaux déterminé par l'Etat C pour les officiers du même grade et de la même arme de l'armée active sur le pied de paix, et, en cas de *mobilisation*, au nombre de chevaux déterminé pour ces mêmes officiers (par ledit état), sur le pied de guerre.
Armée territoriale.	Officiers de tous grades et de toutes armes	(A)	(A)	
Télégraphie militaire.	Directeur de la télégraphie	1	2 (2)	
	Sous-directeur	1		
	Chef de section	1	1	
	Chef de poste	»	1	
Trésorerie et postes.	Payeur général, payeur principal, payeur particulier, payeur adjoint chargé de desservir éventuellement les brigades de cavalerie attachées aux corps d'armée payeur adjoint ou commis de trésorerie attaché à une division de cavalerie.	»	1	
Chasseurs forestiers.	Commandant de compagnie	1	1	
Douaniers.	Chef de bataillon	1	2 (2)	
	Adjudant-major (capitaine ou lieutenant)	1	1	

NOTE 2.

TARIFS APPLICABLES

en vertu du cahier des charges et tarifs réellement appliqués au transport sur les voies ferrées :

1° Des militaires et marins voyageant en corps ou isolément ;

2° Des isolés, des troupes et du matériel militaire en cas de réquisition de tous les moyens de transport.

(Lignes livrées à l'exploitation au 1er janvier 1890.)

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN
DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

DÉPARTEMENTS.	LIGNES ou RÉSEAUX EXPLOITÉS.	COMPAGNIES EXPLOITANTES.	COMPAGNIES CONCESSIONNAIRES.	ARTICLE DU CAHIER des charges.	TARIF APPLICABLE D'APRÈS L'ARTICLE CI-CONTRE du cahier des charges. Pour le transport des militaires et marins voyageant en corps ou isolément.	TARIF APPLICABLE D'APRÈS L'ARTICLE CI-CONTRE du cahier des charges. Pour le transport des isolés, des troupes et du matériel militaire en cas de réquisition.	TARIF RÉELLEMENT APPLIQUÉ pour le transport des militaires et marins voyageant en corps ou isolément.	SIÈGE SOCIAL DE LA COMPAGNIE exploitante.	OBSERVATIONS.
			I. — CHEMINS DE FER D'INTÉRÊT GÉNÉRAL.						
	Nord.	Nord.	Nord.	54	Le quart du tarif légal.	La moitié du tarif légal.	Le quart du tarif légal.	18, rue de Dunkerque.	
	Est.	Est.	Est.	54	Id.	Id.	Id.	Pl. de Strasbourg.	
	Ouest.	Ouest.	Ouest.	54	Id.	Id.	Id.	20, rue de Rome.	
	Paris à Orléans.	Paris à Orléans.	Paris à Orléans.	54	Id.	Id.	Id.	8, rue de Londres.	
	Paris-Lyon-Méditerranée.	Paris-Lyon-Méditerranée.	Paris-Lyon-Méditerranée.	54	Id.	Id.	Id.	88, rue St-Lazare.	
	Midi.	Midi.	Midi.	54	Id.	Id.	Id.	54, boul. Haussmann.	
	État.	Administration des chemins de fer de l'Etat.	Administration des chemins de fer de l'Etat	54	Id.	Id.	Id.	42, rue de Châteaudun.	
	Ceinture de Paris. — Ceinture R.D.	Syndicat du chemin de ceinture (R. D.).	Syndicat des compagnies du Nord, de l'Est, de l'Ouest, de Paris à Orléans et de Paris-Lyon-Méditerranée.	23	Sur réquisition, transport gratuit; sans réquisition, isolement, la moitié du tarif légal.	Transport gratuit.	Transport gratuit pour les détachements.	16, rue de Londres.	
	Ceinture de Paris. — Ceinture R.G.			54	Le quart du tarif légal.	La moitié du tarif légal.	Le quart du tarif légal.	Id.	
	Grande-Ceinture de Paris.	Syndicat de Grande-Ceinture.	Nord, Est, Ouest, Paris à Orléans et Paris-Lyon-Méditerranée.	54	Id.	Id.	Id.	Id.	
	Somain à Anzin et à la frontière.	Compagnie des mines d'Anzin.	Compagnie des mines d'Anzin.	55	Id.	Id.	Id.	A Anzin (Nord).	
	Chauny à St-Gobain.	Compagnie des manufacture de glaces de Chauny et de St-Gobain	Compagnie des manufactures de glaces de Chauny et de St-Gobain.	50	Id.	Id.	Id.	9, rue Ste-Cécile.	
	Hazebrouck à la frontière belge.	Compagnie belge de la Flandre occidentale.	Compagnie belge de la Flandre occidentale.	54	Id.	Id.	Id.	11, Marché du Vendredi, à Bruges.	
	Enghien à Montmorency.	Nord.	Enghien à Montmorency.	54	Id.	Le quart du tarif légal pour les isolés; la moitié du tarif légal pour les troupes et le matériel.	Mêmes tarifs que ci-contre.	18, rue de Dunkerque.	
	Alais au Rhône.	Alais au Rhône.	Alais au Rhône.	54	Id.	La moitié du tarif légal.	Le quart du tarif légal.	10, place Vendôme.	
	Médoc.	Médoc.	Médoc.	54	Id.	Id.	Id.	28, rue Pasquier.	
	Arles à St-Louis-du-Rhône.	Paris-Lyon-Méditerranée.	Société nouvelle d'Arles à la Tour-Saint-Louis.	53	Id.	Id.	Id.	88, rue St-Lazare.	

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN
DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

DÉPARTEMENTS.	LIGNES ou RÉSEAUX EXPLOITÉS.	COMPAGNIES EXPLOITANTES.	COMPAGNIES CONCESSIONNAIRES.	ARTICLE DU CAHIER des charges.	TARIF APPLICABLE D'APRÈS L'ARTICLE CI-CONTRE du cahier des charges. Pour le transport des militaires et marins voyageant en corps ou isolément.	TARIF APPLICABLE D'APRÈS L'ARTICLE CI-CONTRE du cahier des charges. Pour le transport des isolés, des troupes et du matériel militaire en cas de réquisition.	TARIF RÉELLEMENT APPLIQUÉ pour le transport des militaires et marins voyageant en corps ou isolément.	SIÈGE SOCIAL DE LA COMPAGNIE exploitante.	OBSERVATIONS.
I. — CHEMINS DE FER D'INTÉRÊT GÉNÉRAL (*suite*).									
	Lagny à Villeneuve-le-Comte.	Exploitation en régie.	»	53	Le quart du tarif légal.	Le quart du tarif légal.	Le quart du tarif légal.	Melun (l'ingénieur en chef des ponts et chaussées du service ordinaire du département de Seine-et-Marne).	
	Réseau de la Corse.	Compagnie de chemins de fer départementaux.	Lignes non concédées, exploitées au compte de l'Etat.	54	Id.	La moitié du tarif légal.	Id.	20, avenue de l'Opéra.	Voie de 1 mètre.
	Économiques.	Société générale des chemins de fer économiques.	Société générale des chemins de fer économiques.	54	Id.	Id.	Id.	7, rue d'Antin.	
	Départementaux (lignes du continent).	Compagnie de chemins de fer départementaux.	Compagnie de chemins de fer départementaux.	54	Id.	Id.	Id.	20, avenue de l'Opéra.	
	Sud de la France.	Sud de la France.	Sud de la France.	54	Id.	Id.	Id.	78, rue d'Anjou.	
	La Croix-Rousse à Sathonay	Compagnie des chemins de fer du Rhône.	Compagnie des chemins de fer du Rhône.	54	Id.	Id.	Id.	15, place Vendôme.	
	St-Georges-de-Commiers à la Mure.	Société de Fives-Lille.	Ligne non concédée, exploitée à ferme.	34	Id.	Id.	Id.	64, rue Caumartin.	
II. — CHEMINS DE FER D'ALGÉRIE.									
	Paris-Lyon-Méditerranée (réseau algérien).	Paris-Lyon-Méditerranée.	Paris-Lyon-Méditerranée.	54	La moitié du tarif légal.	La moitié du tarif légal.	La moitié du tarif légal.	88, rue St-Lazare.	
	Est-Algérien.	Est-Algérien.	Est-Algérien.	53	Id.	Id.	La moitié du tarif général, réduite de 30 p. 100.	31, rue Pasquier.	
	Bône à Guelma et prolongements. — Ligne du département de Constantine.	Bône-Guelma.	Bône-Guelma.	53	Id.	Id.	La moitié du tarif général.	7, rue d'Astorg.	
	Bône Guelma et prolongements. — Ligne de Tunisie.	Bône-Guelma.	Bône-Guelma.	»	»	»	Id.	Id.	Les transports de la guerre en Tunisie sont faits par un entrepreneur spécial.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN
DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

DÉPARTEMENTS.	LIGNES ou RÉSEAUX EXPLOITÉS.	COMPAGNIES EXPLOITANTES.	COMPAGNIES CONCESSIONNAIRES.	ARTICLE DU CAHIER des charges.	TARIF APPLICABLE D'APRÈS L'ARTICLE CI-CONTRE du cahier des charges. Pour le transport des militaires et marins voyageant en corps ou isolément.	Pour le transport des isolés, des troupes et du matériel militaire en cas de réquisition.	TARIF RÉELLEMENT APPLIQUÉ pour le transport des militaires et marins voyageant en corps ou isolément.	SIÈGE SOCIAL DE LA COMPAGNIE exploitante.	OBSERVATIONS.
II. — CHEMINS DE FER D'ALGÉRIE (*suite*).									
	Ouest-Algérien.	Ouest-Algérien.	Ouest-Algérien.	53	La moitié du tarif légal.	La moitié du tarif légal.	La moitié du tarif légal en cas de réquisition ; la moitié du tarif général applicable aux voyageurs pour les militaires et marins voyageant isolément sans réquisition.	7, rue de La Rochefoucaud.	
	Franco-Algérienne.	Ouest-Algérien.	Franco-Algérienne.	53	Id.	Id.	La moitié du tarif légal.	Id.	
	Bône à Aïn-Mokra.	Mokta-el-Hadid.	Mokta-el-Hadid.	54	Le quart du tarif légal.	Id.	Le quart du tarif légal.	26, avenue de l'Opéra.	
III. — CHEMINS DE FER D'INTÉRÊT LOCAL.									
Allier, Cher, Gironde, Landes, Haute-Marne, Seine-et-Oise et Somme.	Chemins de fer économiques.	Chemins de fer économiques.	Chemins de fer économiques.	54	La moitié du tarif légal.	La moitié du tarif légal.	La moitié du tarif légal.	7, rue d'Antin.	
Indre-et-Loire, Manche, Yonne, Charente, Seine-et-Marne, Aisne et Marne.	Chemins de fer départementaux.	Chemins de fer départementaux.	Chemins de fer départementaux.	40, 41, 53 et 54	Id.	Id.	Id.	20, avenue de l'Opéra.	
Nord et Aisne.	Cambrésis.	Cambrésis.	Cambrésis.	54	Id.	Id.	Id.	Cambrai, 21, rue de la Porte-Robert.	
Pas-de-Calais.	Anvin à Calais.	Anvin à Calais.	Anvin à Calais.	54 (modifié)	Id.	Id.	Id.	Saint-Omer (Pas-de-Calais).	
Pas-de-Calais.	Boisleux à Marquion.	Boisleux à Marquion.	Boisleux à Marquion.	54 (modifié)	Id.	Id.	Id.	Croisilles (Pas-de-Calais).	
Nord, Pas-de-Calais et Somme.	Achiet à Bapaume.	Achiet à Bapaume.	Achiet à Bapaume.	54 (modifié)	Id.	Id.	Id.	Bapaume (Pas-de-Calais).	
Aisne et Pas-de-Calais.	Velu-Bertincourt à St-Quentin.	Velu-Bertincourt à St-Quentin.	Velu-Bertincourt à St-Quentin.	53 *bis* (modifié)	Id.	Id.	Id.	St-Quentin, place Campion, 2.	
Aisne.	St-Quentin à Guise.	St-Quentin à Guise.	St-Quentin à Guise.	»	Plein tarif.	Plein tarif.	Le quart du tarif légal.	St-Quentin.	
Aisne.	Crécy-Mortiers à La Fère.	Crécy-Mortiers à La Fère.	Crécy-Mortiers à La Fère.	54	Le quart du tarif légal.	Le quart du tarif légal pour les isolés ; moitié pour les troupes et le matériel.	Le quart du tarif légal.	Crécy-sur-Serre (Aisne).	
Oise et Seine-et-Oise.	Hermes à Beaumont-Persan.	Beaumont-Persan à Hermes.	Beaumont-Persan à Hermes.	54	La moitié du tarif légal.	La moitié du tarif légal.	La moitié du tarif légal.	Neuilly-en-Thelle (Oise).	
Ardennes.	Pont-Mangis à Raucourt.	Est.	Est.	45	Id.	Id.	Le quart du tarif légal.	Pl. de Strasbourg.	

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN
DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

DÉPARTEMENTS.	LIGNES OU RÉSEAUX EXPLOITÉS.	COMPAGNIES EXPLOITANTES.	COMPAGNIES CONCESSIONNAIRES.	ARTICLE DU CAHIER des charges.	TARIF APPLICABLE D'APRÈS L'ARTICLE CI-CONTRE du cahier des charges. Pour le transport des militaires et marins voyageant en corps ou isolément.	TARIF APPLICABLE D'APRÈS L'ARTICLE CI-CONTRE du cahier des charges. Pour le transport des isolés, des troupes et du matériel militaire en cas de réquisition.	TARIF RÉELLEMENT APPLIQUÉ pour le transport des militaires et marins voyageant en corps ou isolément.	SIÈGE SOCIAL DE LA COMPAGNIE exploitante.	OBSERVATIONS.
			III. — CHEMINS DE FER D'INTÉRÊT LOCAL (*suite*).						
Vosges.	Remiremont à Cornimont.	Est.	Est.	45	La moitié du tarif légal.	La moitié du tarif légal.	Le quart du tarif légal.	Pl. de Strasbourg.	
Ardennes.	Ardennes (chemin du département des).	Est.	Département des Ardennes.	45	Id.	Id.	La moitié du tarif légal.	Id.	
Meurthe-et-Moselle.	Avricourt à Cirey.	Est.	Avricourt à Blamont et Cirey.	53	Id.	Id.	Id.	Id.	Toute la correspondance doit être adressée à l'administrateur délégué, à Cirey.
Vosges.	Rambervillers à Charmes.	Est.	Rambervillers à Charmes.	50	Id.	Id.	Id.	Id.	
Vosges.	Etival à Senones.	Etival à Senones.	Etival à Senones.	54	Id.	Id.	Id.	Senones (Vosges).	
Haute-Marne et Meuse.	Naix à Güe et embranchements.	Naix à Güe.	Naix à Güe.	44 et 53	Id.	Id.	Id.	Bar-le-Duc, 39, rue du Coq.	
Meuse.	Haironville à Triaucourt.	Département de la Meuse.	Département de la Meuse.	54	Id.	Id.	Id	Bar-le-Duc (M. Kuss, ingénieur des ponts et chaussées, régisseur).	Chemin à voie étroite.
Meuse.	Bar-le-Duc à Vaubecourt et Rambercourt à Clermont.	Le sieur Varinot.	Le sieur Varinot.	54	Id.	Id.	Id.	Bar-le-Duc (Meuse).	Id.
Haute-Saône.	Gray à Gy et ses prolongements.	Compagnie des chemins de fer vicinaux.	Département de la Haute-Saône.	54	Id.	Id.	Id.	Lyon, 8, rue Victor-Hugo.	
Eure.	Réseau de l'Eure.	Orléans à Châlons.	Orléans à Châlons.	53	Id.	Id.	Id. (1)	38, avenue de l'Opéra.	
Seine-et-Oise.	Magny à Chars.	Magny à Chars.	Magny à Chars.	49	Id.	Id.	Id.	Magny (Oise).	
Calvados.	Caen à la mer.	Caen à la mer.	Caen à la mer.	52	Id.	Id.	Id.	Caen.	
Orne.	Alençon à Condé-sur-Huines.	Compagnie des chemins de fer de l'Orne.	Chemins de l'Orne.	53	Le quart du tarif légal.	Id.	Le quart du tarif légal.	9, rue Ste-Anne.	
Sarthe.	Mamers à St-Calais.	Mamers à St-Calais.	Mamers à St-Calais.	52	La moitié du tarif légal.	Id.	La moitié du tarif légal.	Id	
Sarthe.	Réseau de la Sarthe.	Compagnie des tramways de la Sarthe.	Tramways de la Sarthe.	48	Id.	Id.	Id.	Id.	Chemin à voie étroite.
Orne.	Monsecret à Chérencé-le-Roussel.	»	Monsecret à Chérencé-le-Roussel.	54	Id.	Id.	Id.	»	Exploitation abandonnée.
Sarthe.	La Flèche à la Suze et à Sablé.	Paris à Orléans.	Paris à Orléans.	54	Le quart du tarif légal.	Id.	Le quart du tarif légal.	8, rue de Londres.	
Indre-et-Loire.	Ligré-Rivière à Richelieu.	Administration des chemins de fer de l'Etat.	Département d'Indre-et-Loire.	27 et 40	La moitié du tarif légal.	Id.	La moitié du tarif légal.	42, r. de Châteaudun.	
Charente.	Barbezieux à Châteauneuf.	Id.	Barbezieux à Châteauneuf.	48	Id.	Id.	Id.	Id.	

(1) La moitié du tarif légal pour les parcours autres que ceux ci-après désignés, et pour lesquels des réductions plus fortes ont été consenties en raison de la longueur du parcours et pour faciliter les relations entre les corps de troupe tenant garnison dans les localités ou dans les villes voisines ; — ces parcours sont :
1° D'Elbeuf à Dreux et *vice versâ* ;
2° D'Evreux à Dreux et *vice versâ* ;
3° D'Evreux à Gisors et *vice versâ* ;
4° De Gisors à Dreux et *vice versâ* ;
5° De Gisors à Elbeuf et *vice versâ*.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN ®
DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

DÉPARTEMENTS.	LIGNES ou RÉSEAUX EXPLOITÉS.	COMPAGNIES EXPLOITANTES.	COMPAGNIES CONCESSIONNAIRES.	ARTICLE DU CAHIER des charges.	TARIF APPLICABLE D'APRÈS L'ARTICLE CI-CONTRE du cahier des charges. Pour le transport des militaires et marins voyageant en corps ou isolément.	TARIF APPLICABLE D'APRÈS L'ARTICLE CI-CONTRE du cahier des charges. Pour le transport des isolés, des troupes et du matériel militaire en cas de réquisition.	TARIF RÉELLEMENT APPLIQUÉ pour le transport des militaires et marins voyageant en corps ou isolément.	SIÈGE SOCIAL DE LA COMPAGNIE exploitante.	OBSERVATIONS.
			III. — CHEMINS DE FER D'INTÉRÊT LOCAL (*suite*).						
Rhône.	Lyon à Fourvières et à St-Just.	Fourvières et Ouest-Lyonnais.	Fourvières et Ouest-Lyonnais.	53	Plein tarif.	La moitié du tarif légal.	Plein tarif.	Lyon, 4, avenue du Doyenné.	Chemin funiculaire.
Rhône.	Lyon-St-Just à Vaugneray et à Mornan.	Fourvières et Ouest-Lyonnais.	Fourvières et Ouest-Lyonnais.	54	La moitié du tarif légal.	Id.	La moitié du tarif légal.	Id.	
Rhône.	Sathonay à Trévoux.	Compagnie du Rhône.	Compagnie du Rhône.	54	Id.	Id.	Id.	15, place Vendôme.	
Ain et Rhône.	Lyon à Morestelet et à St-Genix-d'Aoste.	Est de Lyon.	Est de Lyon.	54	Id.	Id.	Id.	Lyon, 1, Grande rue de Cuire.	
Ain.	Marlieux à Châtillon-sur-Chalaronne.	Marlieux à Châtillon-sur-Chalaronne.	Marlieux à Châtillon.	54	Id.	Id.	Id.	Lyon, 35, rue de la Bourse.	Chemin à voie étroite.
Loire et Rhône.	Cours à St-Victor.	Poizat, Coquard, Burnichon et consorts.	Poizat, Coquard, Burnichon et consorts.	»	Id.	Id.	Id.	Bourg de Tizy (Rhône).	
Puy-de-Dôme.	Vertaizon à Billom.	Compagnie du chemin de Billom.	Compagnie de Billom.	42	Id.	Id.	Id.	Billom (Puy-de-Dôme).	
Bouches-du-Rhône.	Bouches-du-Rhône (chemins régionaux) (1).	Chemins régionaux des Bouches-du-Rhône.	Chemins régionaux des Bouches-du-Rhône.	45	Id.	Id.	Id.	2, rue de Constantinople.	
Bouches-du-Rhône.	Bouches-du-Rhône (société nouvelle) (2).	Chemins régionaux des Bouches-du-Rhône.	Société nouvelle des Bouches-du-Rhône.	54	Id.	Id.	Id.	Id.	
Bouches-du-Rhône.	Miramas à Port-de-Bouc.	Chemins de fer méridionaux français.	Les sieurs Delamarre et Digeon.	41	Id.	Id.	Id.	79, rue de Rome, Paris.	
Hérault.	Réseau de l'Hérault.	Chemins de fer du département de l'Hérault.	Chemins de l'Hérault.	54	Plein tarif.	Plein tarif.	Id.	80, rue Taitbout.	
Gironde.	La Teste à l'Etang de Cazau.	Département.	Département.	51	La moitié du tarif légal.	La moitié du tarif légal.	Id.	79, rue de Rome (M. Doux, fermier).	
Gironde.	Pauillac au Port-des-Pilotes et Castelnau à Margaux.	Médoc.	Médoc.	50	Id.	Id.	Id.	28, rue Pasquier.	
Basses-Pyrénées.	Bayonne à Anglet-Biarritz.	Bayonne à Biarritz.	Bayonne à Biarritz.	54	Plein tarif (*).	Plein tarif.	Plein tarif.	46, rue Laffitte.	
Landes.	Réseau des Landes.	Société des chemins de fer des Landes.	Société des chemins de fer des Landes.	54	La moitié du tarif légal.	La moitié du tarif légal.	La moitié du tarif légal.	54, boul. Haussmann.	
Var.	Hyères à Fréjus.	Sud de la France.	Sud de la France.	54	Id.	Id.	Id.	78, rue d'Anjou.	
Puy-de-Dôme.	Gerzat à Maringues.	Société de construction des Batignolles.	Société de construction des Batignolles.	54	Id.	Id.	Id.	176, av. de Clichy.	

(1) Fontvielle à Salon.
(2) Arles à Fontvieille ; Le Pas-des-Lanciers à Martigues ; Tarascon à Saint-Rémy.

(*) La Compagnie transporte gratuitement les militaires voyageant en corps qui se rendent à Biarritz, chaque fois que ces voyages sont demandés.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN
DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

NOTE 3.

Tableau indicatif des gares auxquelles l'administration militaire ou maritime peut s'adresser pour demander la mise en marche des trains facultatifs militaires (1).

COMPAGNIE DE L'EST.

Paris, Châlons-sur-Marne, Reims, Gray, Mézières-Charleville, Nancy, Vesoul, Troyes, Verdun, Chaumont et Belfort.

COMPAGNIE D'ORLÉANS.

Paris, Orléans, Tours, Le Mans, Angers, Nantes, Poitiers, Angoulême, Bordeaux, Agen, Toulouse, Périgueux, Limoges, Châteauroux, Bourges, Lorient, Montauban, Montluçon, Clermont-Ferrand.

COMPAGNIE DE PARIS-LYON-MÉDITERRANÉE.

Paris, Dijon, Besançon, Chalon-sur-Saône, Mâcon, Lons-le-Saunier, Lyon, Ambérieu, Chambéry, Modane, Grenoble, Valence, Avignon, Arles, Marseille, Aix, Toulon, Nice, Nevers, Moulins, Clermont-Ferrand, Roanne, Saint-Etienne, Alais, Montpellier et Nîmes.

COMPAGNIE DU NORD.

Paris, Beauvais, Amiens, Arras, Douai, Lille, Valenciennes, Calais, Boulogne, Dunkerque, Soissons, Rouen, Maubeuge, Compiègne, Saint-Quentin, Laon, Cambrai, Saint-Omer, Tergnier.

COMPAGNIE DE L'OUEST.

Paris, Chartres, Le Mans, Angers, Alençon, Laval, Rennes, Saint-Brieuc, Brest, Redon, Granville, Evreux, Caen, Cherbourg, Rouen, Le Havre, Argentan, Versailles-Chantiers, Dreux, Lisieux.

COMPAGNIE DU MIDI.

Bordeaux, Toulouse, Carcassonne, Tarbes, Cette, Bayonne, Agen, Montauban, Béziers, Castres, Perpignan, Montpellier, Auch, Mont-de-Marsan, Pau, Pamiers et Rodez.

RÉSEAU DE L'ÉTAT.

Paris (pour les trains en destination des au delà de Chartres sur

(1) Articles 41 et 42 du règlement sur les transports ordinaires.

le réseau de l'Etat), Chartres, Courtalain, Saint-Pellerin, Château-du-Loir, Saumur (Etat), Thouars, Parthenay, Niort, Saintes, Bordeaux, Auneau (Orléans), Nogent-le-Rotrou, Châteaudun, Saint-Calais, Pont-de-Braye, Vendôme, Blois, Tours, Chinon, Loudun, Port-Boulet, Port-de-Piles, Châtellerault, Bressuire, La Roche-sur-Yon, Les Sables-d'Olonne, Angers, Saint-Laud, Poitiers, La Possonnière, Nantes (Etat), Nantes (Orléans), Pornic, Paimbœuf, Cholet, La Rochelle, Rochefort, Coutras, Libourne, Blaye, Royan, Angoulême, Ruffec, Fontenay-le-Comte, Fouras.

NOTE 4.

(A)

Règlement pour le transport, par chemins de fer, des poudres de guerre, de mine ou de chasse et des munitions de guerre.

LES MINISTRES DE LA GUERRE ET DES TRAVAUX PUBLICS,

Sur le rapport du chef d'état-major général du Ministre de la guerre et du directeur des chemins de fer au ministère des travaux publics ;

Vu les articles 21 et 66 de l'ordonnance du 15 novembre 1846, lesdits articles ainsi conçus :

« Art. 21. Il est défendu d'admettre, dans les convois qui portent des voyageurs, aucune matière pouvant donner lieu soit à des explosions, soit à des incendies.

« Art. 66. Les personnes qui voudront expédier des marchandises de la nature de celles qui sont mentionnées à l'article 21 devront les déclarer au moment où elles les apporteront dans les stations du chemin de fer.

« Des mesures spéciales de précaution seront prescrites, s'il y a lieu, pour le transport desdites marchandises, la compagnie entendue » ;

Vu le règlement du 30 mars 1877 pour le transport, par chemins de fer, des munitions de guerre et des poudres ;

Vu l'arrêté du Ministre des travaux publics en date du 9 janvier 1888, relatif au transport des matières explosibles et inflammables, y classifiées, autres que les poudres et la dynamite ;

Vu les avis du comité de l'exploitation technique et de la commission militaire supérieure des chemins de fer ;

Les compagnies de chemins de fer entendues,

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN ®
DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

ARRÊTENT :

Art. 1er. Conformément à l'article 21 de l'ordonnance réglementaire du 15 novembre 1846 sur la police, la sûreté et l'exploitation des chemins de fer, il est interdit d'admettre les poudres de guerre, de mine ou de chasse dans les trains de voyageurs ou dans les trains mixtes. Ces matières ne peuvent être transportées que par les trains de marchandises ne comprenant aucun wagon de voyageurs. Toutefois, les militaires voyageant pour le service sont autorisés à porter leurs cartouches dans la giberne ou dans le sac.

Les munitions de guerre chargées dans des caissons d'artillerie peuvent être transportées par les trains militaires spéciaux affectés au transport des troupes.

Art. 2. Les poudres doivent toujours être livrées aux chemins de fer sous deux enveloppes, toutes deux étanches, c'est-à-dire ne laissant pas tamiser le contenu.

L'enveloppe intérieure peut être une caisse en bois, un baril, un sac en toile ou en cuir, ou même, s'il s'agit de munitions confectionnées, un sac en carton ou en papier.

L'enveloppe extérieure sera une caisse en bois ou en cuivre ou un baril. Elle portera une inscription très apparente, indiquant la nature du contenu.

L'agent du ministère de la guerre ou des finances, chargé de l'expédition, devra mentionner sur la déclaration d'expédition que les conditions d'emballage ci-dessus indiquées ont été remplies.

Art. 3. Les barils, caisses ou coffres d'artillerie, renfermant des munitions de guerre ou des poudres, sont chargés sur des wagons couverts et fermés, à panneaux pleins, munis de ressorts de choc et ne contenant aucune autre espèce de marchandises. Les barils de poudre doivent être non pas placés debout sur l'un des fonds, mais couchés dans les wagons et fortement calés avec du bois.

Les munitions de guerre peuvent être transportées dans des caissons d'artillerie, chargés sur wagons plats.

Art. 4. Lorsqu'un wagon sert au transport de la poudre, son plancher doit être recouvert d'un prélart imperméable, de manière à prévenir tout répandage sur la voie.

Il doit porter une inscription extérieure bien apparente, indiquant la nature de son chargement.

Art. 5. On doit employer de préférence, pour le transport des poudres, des wagons sans frein. Lorsqu'on fait usage de wagons à frein, on doit se conformer aux prescriptions suivantes :

1° Il est interdit de faire usage du frein ;

2° Les surfaces des ferrures, des axes ou leviers de transmission de mouvement, qui pourraient être apparentes dans les wagons, doivent être soigneusement recouvertes d'étoffes ou enveloppées dans des manchons en bois.

L'emploi des wagons munis de freins à main n'est pas défendu ; il est seulement interdit de faire usage des freins, le wagon chargé de poudre ne devant être accessible à aucun agent du train.

Art. 6. La charge d'un wagon de poudre, y compris les emballages, est limitée à 5,000 kilogrammes.

Cette disposition n'est pas applicable aux cartouches métalliques, pour le transport desquelles il n'est fixé aucune limite de chargement, sauf en ce qui concerne le poids de chaque caisse.

Un train ne pourra pas recevoir plus de dix wagons de poudre ou de dynamite.

En conséquence, toute expédition exigeant l'emploi de plus de dix wagons sera divisée en deux ou plusieurs trains.

Art. 7. Les wagons chargés de munitions de guerre ou de poudres doivent toujours être précédés et suivis de trois wagons au moins, non chargés de matières classées, par l'arrêté susvisé du Ministre des travaux publics du 9 janvier 1888, dans la 1re catégorie des matières inflammables ou explosibles.

Dans les manœuvres de gare, pour la composition et la décomposition des trains, les wagons chargés de munitions de guerre ou de poudres pourront être manœuvrés à l'aide de machines locomotives, mais à la condition qu'ils soient séparés de ces machines par trois wagons au moins ne renfermant aucune matière explosible ou facilement inflammable. Ces manœuvres s'effectueront, d'ailleurs, avec une vitesse ne dépassant pas celle d'un homme marchant au pas ; elles seront commandées par un agent qui en aura la responsabilité. Les manœuvres par lancement sont interdites pour ces wagons.

Les trains de marchandises contenant des wagons chargés de munitions de guerre ou de poudre peuvent être remorqués dans le cas où ce mode d'attelage est autorisé pour les trains de marchandises ordinaires, par deux machines, placées l'une à l'avant l'autre à l'arrière.

Art. 8. Les expéditions de munitions de guerre ou de poudres sont soumises aux conditions suivantes de surveillance, dans les gares de départ et d'arrivée :

Gare de départ. — L'escorte qui accompagne jusqu'à la gare expéditrice un envoi de munitions de guerre ou de poudres est tenue de rester, pour garder cet envoi, jusqu'au départ du train.

Gare d'arrivée. — Les compagnies doivent demander à l'autorité militaire une garde pour veiller sur les wagons de munitions de guerre ou de poudres, si le chargement n'est pas enlevé dans un délai de trois heures, après l'arrivée du train.

Art. 9. Exceptionnellement, certaines expéditions de poudres ou de munitions de guerre, déterminées par l'autorité militaire, pourront, *quel qu'en soit le poids*, être escortées même pendant leur transport sur les voies ferrées.

Dans ce cas, au lieu de départ, l'escorte est requise par l'agent du ministère de la guerre, chargé de l'expédition. Le commandant de gendarmerie, à qui la réquisition est adressée, transmet d'urgence aux commandants des villes où l'escorte doit être relevée, un avis faisant connaître le jour du départ.

Un second avis semblable, indiquant le jour et l'heure d'arrivée du train, est transmis aux mêmes autorités par les compagnies de chemin de fer, à la diligence des chefs de gare. En outre, ces compagnies préviennent les commissaires de surveillance administrative des gares de départ et d'arrivée, et de toute station où un transbordement doit avoir lieu, afin que la manutention des chargements puissent être surveillée.

L'escorte est toujours composée de deux militaires au moins.

Si, pour une cause quelconque, l'escorte manque, soit au point de départ, soit à un des points de relai, le transport des poudres ou des munitions de guerre n'est pas différé, mais avis de cette circonstance est transmis par le télégraphe à la gare du relais suivant, pour être communiqué, de suite, au commandant de la gendarmerie dans cette localité.

Art. 10. L'escorte préposée à la garde, en cours de route, des expéditions visées au précédent article, prend place, à la volonté de l'autorité militaire, soit avec les conducteurs du train, soit à raison de deux hommes au plus par wagon, dans les mêmes wagons que le chargement dont elle a la surveillance.

Pendant le séjour momentané dans les gares des wagons qu'elle doit surveiller, l'escorte ne doit jamais les perdre de vue, ni s'en éloigner.

Il est formellement interdit aux agents du train (sauf en cas de force majeure) de monter dans les wagons pendant le trajet.

Art. 11. Les compagnies sont prévenues vingt-quatre heures à l'avance des transports de munitions de guerre ou de poudres qu'elles auront à effectuer; un avis spécial leur est adressé au sujet de ceux de ces transports qui doivent être escortés en cours de route.

Lorsque le trajet doit avoir lieu, en totalité ou en partie, sur des lignes à une seule voie, les compagnies sont prévenues trois jours à l'avance. Elles font connaître, dans le plus bref délai, à l'expéditeur, le jour et l'heure du départ du train. Les livraisons de munitions de guerre ou de poudres aux gares se font en conséquence.

Les munitions de guerre et les poudres remises par les agents de l'Etat sont reçues les dimanches et jours fériés, même après l'heure de midi.

Lorsque les munitions de guerre et les poudres doivent être expédiées par un train de nuit, elles sont amenées à la gare deux heures au moins avant le coucher du soleil et chargées dans les wagons avant la nuit

Toute manutention de munitions de guerre et de poudres, pour leur chargement, leur déchargement et même leur transbordement d'un wagon à un autre dans les gares de jonction, si besoin était, sera faite de jour.

Art. 12. Chaque expédition de munitions de guerre ou de poudres doit être faite par le plus prochain train susceptible de recevoir cette nature de chargement.

Elle doit être enlevée de la gare destinataire dans les douze heures de jour qui suivront son arrivée; si cette condition n'est pas remplie à la diligence du destinataire, la compagnie du chemin de fer est autorisée à faire cet enlèvement aux frais, risques et périls de ce dernier.

Art. 13. Les directeurs d'artillerie reçoivent dans l'enceinte des arsenaux les voitures chargées de munitions de guerre et de poudres, quelle que soit l'heure à laquelle elles se présentent; si elles arrivent la nuit, ils les font conduire à proximité des magasins et attendent jusqu'au jour pour faire opérer le déchargement.

Art. 14. Lorsque le transport des munitions de guerre et des poudres devra être effectué, sur voie ferrée et par les soins des agents de l'Etat, d'un magasin de l'Etat à une gare de chemin de fer, les wagons sur lesquels elles auront été chargées devront arriver à la gare deux heures au plus et une heure au moins avant le départ des trains qui devront emmener lesdites munitions de guerre et poudres. L'agent de l'Etat qui aura opéré le chargement restera responsable de l'observation des mesures de précaution prescrites par le présent règlement pour cette opération.

Lorsque le transport des munitions de guerre et des poudres devra être effectué sur voie ferrée et par les soins des agents de l'Etat, d'une gare de chemin de fer à un magasin de l'Etat, la prise en charge des wagons et leur départ de la gare devront être opérés dans un délai de deux heures au plus, à charge par la compagnie de prévenir vingt-quatre heures à l'avance l'autorité militaire de l'arrivée des wagons. L'agent de l'Etat qui sera chargé d'amener les wagons de la gare au magasin de l'Etat restera responsable de l'observation des mesures de précaution prescrites par le présent règlement pour cette opération.

Art. 15. Sauf en ce qui concerne les expéditions visées à l'article 9 ci-dessus, le présent règlement n'est pas applicable aux expéditions de munitions de guerre et de poudres de moins de 200 kilogrammes. Toutefois, les expéditions de moins de 200 kilogrammes, quand elles ne seront pas escortées dans les conditions prévues audit article 9, seront placées dans des wagons fermés et couverts, ne contenant aucune matière explosible ou facilement inflammable. Elles seront signalées d'une manière spéciale à l'attention du chef de train.

Ces expéditions ne pourront, d'ailleurs, être transportées par les trains portant des voyageurs.

Art. 16. Aucune expédition de munitions de guerre ou de poudres ne doit être acceptée par les compagnies sans une feuille d'expédition régulière.

Art. 17. Les dispositions du présent règlement sont complétées par l'arrêté du Ministre des travaux publics en date du 9 janvier 1888, relatif à la classification et au transport des matières inflammables ou explosibles, en ce qui touche les conditions de transport, d'emballage ou de chargement des détonateurs, des cartouches de guerre et de chasse à enveloppe rigide, des cartouches de revolver métalliques, des cartouches Flobert, des amorces et des douilles vides simplement amorcées pour cartouches de guerre ou de chasse.

Art. 18. Le règlement du 30 mars 1877 est abrogé.

PROPOSÉ :

Le Chef d'état-major général du Ministre de la guerre,
Signé : Gal HAILLOT.

Le Directeur des Chemins de fer,
Signé : J. LAX.

Paris, le 9 janvier 1888.

Le Ministre de la guerre,
Signé : Gal LOGEROT.

Le Ministre des travaux publics,
Signé : Émile LOUBET.

(B)

Arrêté relatif au transport, par chemins de fer, des matières inflammables ou explosibles, y classifiées, autres que les poudres et la dynamite.

LE MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS,

Sur le rapport du Directeur des chemins de fer;

Vu les articles 21 et 66 de l'ordonnance du 15 novembre 1846, lesdits articles ainsi conçus :

« Art. 21. Il est défendu d'admettre, dans les convois qui portent des voyageurs, aucune matière pouvant donner lieu, soit à des explosions, soit à des incendies.

« Art. 66. Les personnes qui voudront expédier des marchandises de la nature de celles qui sont mentionnées à l'article 21 devront les déclarer au moment où elles les apporteront dans les stations de chemin de fer.

« Des mesures spéciales de précaution seront prescrites, s'il y a lieu, pour le transport desdites marchandises, la Compagnie entendue »;

Vu le règlement du 10 janvier 1879 pour le transport de la dynamite;

Vu l'arrêté du 20 novembre 1879, pour le transport par chemins de fer, des matières inflammables ou explosibles et les arrêtés qui le complètent, en date des 21 juillet 1881 et 30 juin 1883;

Vu les rapports sur l'étude des dangers du transport des poudres, amorces et munitions, adoptés par la commission des substances explosibles, dans ses séances des 8 mai 1884, 7 janvier et 4 novembre 1886;

Vu les avis de la commission militaire supérieure des chemins de fer et du Comité de l'exploitation technique des chemins de fer;

Considérant que l'arrêté du 20 novembre 1879 contient des prescriptions trop rigoureuses pour certains produits, notamment pour les munitions dites « de sûreté », et que, d'autre part, il présente un certain nombre de lacunes qui doivent être comblées;

Les compagnies de chemins de fer entendues,

ARRÊTE :

TITRE PREMIER.

CLASSIFICATION.

Art. 1er. Les matières inflammables ou explosibles sont classées, au point de vue des précautions à prendre pour leur transport sur chemins de fer, en quatre catégories, savoir :

1re catégorie. — *Poudre de guerre, de mine ou de chasse; munitions de guerre* ou *de chasse* autres que celles qui sont spécifiées aux catégories suivantes : *fulminate de mercure; fulmicoton* et autres *pyroxyles; picrate de potasse et d'ammoniaque, dynamite, détonateurs; acide nitrique monohydraté*, connu sous le nom d'*acide nitrique fumant; artifices, mèches de mineurs* munies d'amorces ou d'autres moyens d'inflammation; *chlorure de méthyle; nitrate de méthyle; huile de pétrole non rectifiée; acide nitrique du commerce; acide carbonique et protoxyde d'azote liquides; huiles* dites *essentielles*, extraites par distillation du *pétrole*, des *schistes bitumineux* ou du *goudron de houille* (ces huiles ayant pour caractère d'émettre des vapeurs qui prennent feu au contact d'une allumette enflammée, même lorsque leur température n'excède pas 35 degrés centigrades).

2e catégorie. — *Allumettes chimiques; chlorates; mèches de mineurs non amorcées; phosphore; phosphure de calcium; éther; collodion; sulfure de carbone; benzine; huile de pétrole rectifiée* et *huile de schiste* ou *de goudron de houille; chiffons gras; déchets de coton* ou *de laine gras.*

3e catégorie. — (a) *Munitions pour armes portatives*, dites *munitions de sûreté*, savoir :

1° *Amorces en poudre n°* 1, en boîte de fer-blanc;
2° *Amorces en poudre n°* 3, en boîte de carton;
3° *Amorces Flobert*, en boîte de fer-blanc;
4° *Appareils percutants, pour cartouches à percussion centrale*, en boîtes de carton;
5° *Cartouches chargées pour tir réduit, système Gaupillat*, en boîtes de carton;
6° *Cartouches de revolver, à broche ou à percussion centrale, chargées*, en boîtes de carton ou de fer-blanc;
7° *Cartouches de chasse, à broche ou à percussion centrale*, à étuis en carton ou métalliques, *chargées, de tous calibres*, en paquets, avec boîtes de carton;
8° *Cartouches de guerre métalliques, à broche ou à percussion centrale, chargées, de tous calibres*, en paquets avec boîtes de carton.

(b) *Résines liquides, brais gras; goudron liquide; pétrole rectifié; huiles minérales; alcool méthylique; cordonnets de soie teints en noir; charbon de bois en poudre fine.*

4e catégorie. — *Douilles vides simplement amorcées pour cartouches de guerre ou de chasse; pailles; foins; cotons; alfa; diss; crin végétal; charbon de bois; huiles végétales; résines sèches; brai sec; goudron sec; pétrole rectifié et huiles minérales* dans des vases métalliques; *alcools* autres que *l'alcool méthylique; essence de térébenthine*, et, en général, toutes les matières *analogues* non dénommées.

TITRE II.

EXPÉDITION, EMBALLAGE ET CHARGEMENT.

Dispositions générales.

Art. 2. Toute déclaration d'expédition de matière explosible devra, outre la dénomination exacte de la marchandise, porter, d'une façon apparente, la mention « *Matière explosible* » ou, s'il y a lieu, « *Munitions de sûreté* ».

Toute déclaration d'expédition d'une matière assujettie à des conditions spéciales d'emballage devra indiquer la nature exacte de la marchandise et faire connaître que les conditions prescrites ont été observées.

Tout colis contenant une matière explosible doit porter d'une façon apparente, sur les fonds s'il s'agit de barils ou de fûts, sur deux faces au moins s'il s'agit de caisses, une étiquette faisant connaître la nature du produit, avec la mention « *Matière explosible* » ou, s'il y a lieu, « *Munitions de sûreté* ».

L'enveloppe de tout colis contenant une matière non explosible assujettie, par le présent règlement, à des conditions spéciales

d'emballage portera, à l'extérieur, une étiquette apparente faisant connaître la nature de la substance, avec la mention « *Matière dangereuse* ».

Matières de la première catégorie.

Art. 3. Les dispositions prescrites par l'arrêté des Ministres de la guerre et des travaux publics du 9 janvier 1888, pour l'emballage et le chargement des poudres de guerre, de mine ou de chasse et des munitions de guerre, sont applicables au *fulminate de mercure*, au *fulmicoton* et autres *pyroxyles*, aux *picrates de potasse* et *d'ammoniaque*, ainsi qu'aux munitions de guerre ou de chasse qui ne pourraient pas être expédiées comme munitions de sûreté.

Toutefois, le *fulminate* devra être renfermé dans des vases métalliques, pleins d'eau et contenus dans des caisses en bois.

En ce qui concerne la *dynamite*, les mesures de précaution dont elle doit être l'objet sont prescrites par le règlement spécial du 10 janvier 1879.

Les *détonateurs* doivent être emballés, l'ouverture en haut et au nombre de 100 au plus, dans de fortes caisses métalliques, garnies intérieurement de drap ou de feutre sur les fonds et de papier sur les parois latérales.

Les vides qui les séparent, doivent être remplis de sciure de bois ou d'une autre matière analogue.

Les caisses métalliques ainsi remplies doivent être emballées dans une forte caisse en planches de 22 millimètres au moins d'épaisseur, renfermée elle-même dans une autre caisse en planches de 25 millimètres au moins d'épaisseur; on ménagera, entre ces deux dernières caisses, un espace vide de 30 millimètres au moins, qui sera rempli de sciure de bois, de paille, d'étoupes ou d'autres matières propres à amortir les chocs.

La caisse extérieure doit être munie de deux fortes poignées non métalliques; elle doit porter des étiquettes indiquant le haut et le bas du colis.

Le poids de matière explosible ne peut excéder 20 kilogrammes par caisse.

L'*acide nitrique du commerce* sera contenu dans des bonbonnes en verre ou en grès bien bouchées et bien emballées dans des corbeilles ou enveloppes en osier solidement tressées, munies de poignées pour en faciliter la manutention. Cet acide pourra, encore, être livré en bouteilles de verre ou de grès; celles-ci devront être bien bouchées, bien emballées et placées debout dans des caisses en planches d'un centimètre au moins d'épaisseur, de manière à être protégées contre les chocs; sur chaque caisse, une inscription indiquera le côté du dessus et rappellera, en outre, la nécessité de toujours maintenir les caisses à plat sur leur fond, pendant le transport ou pendant le séjour sur les quais des gares.

Les bonbonnes ou bouteilles contenant de l'*acide nitrique*

fumant doivent être emballées dans des récipients munis de poignées, avec de la sciure de bois ou de la terre absorbante en volume au moins égal à celui de ces bonbonnes ou bouteilles.

Ces acides doivent toujours être chargés séparément et ne peuvent être placés dans un même wagon avec d'autres produits chimiques.

Tout *acide nitrique* non formellement désigné comme *acide nitrique du commerce* sera considéré comme *acide nitrique fumant*.

Les *pièces d'artifice de petite dimension* et les *mèches de mineurs munies d'amorces* ou *d'autres moyens d'inflammation* seront emballées dans des caisses en planches jointives, dont le poids brut ne pourra pas dépasser 100 kilogrammes; les planches auront un centimètre au moins d'épaisseur si le poids brut du colis n'excède pas 40 kilogrammes, et un centimètre et demi si ce poids dépasse 40 kilogrammes.

Les *pièces d'artifice de grande dimension* seront fixées avec soin contre les parois des wagons et isolées.

On n'admettra aucune autre matière facilement explosible ou inflammable dans les wagons contenant des artifices ou des mèches de mineurs.

Le *chlorure* et le *nitrate de méthyle* seront renfermés dans des cylindres métalliques offrant, sous la responsabilité du fabricant de ces substances, une résistance suffisante.

L'*acide carbonique* et le *protoxyde d'azote liquides* seront transportés dans des réservoirs en fer ou en acier, éprouvés officiellement depuis moins de deux ans sous une pression hydraulique de 250 atmosphères. Ces récipients seront emballés dans des caisses, solidement, et de telle façon que les timbres officiels d'épreuve puissent être facilement découverts.

L'*huile de pétrole non rectifiée* et les *huiles essentielles* doivent être contenues dans des vases métalliques ou en gutta-percha, dans des fûts cerclés en fer complètement étanches et bien bouchés, ou dans des touries en verre ou en grès bien bouchées et bien emballées dans des corbeilles ou enveloppes en osier solidement tressées et garnies de poignées pour en faciliter la manutention. En outre, ces récipients ne devront pas être complètement remplis.

Matières de la deuxième catégorie.

Art. 4. Les matières comprises dans la deuxième catégorie seront chargées dans des wagons couverts et à panneaux pleins.

Elles ne pourront être acceptées qu'autant que les emballages rempliront les conditions suivantes :

Allumettes chimiques, chlorates, mèches de mineurs non munies d'amorces ou d'autres moyens d'inflammation. — Emballage dans des caisses en planches jointives, de 10 millimètres au moins d'épaisseur si le poids brut du colis est inférieur à 40 kilo-

grammes, et de 15 millimètres si le poids dépasse 40 kilogrammes.

Phosphore. — Emballage soit dans des fûts étanches et remplis d'eau, soit dans des boîtes en fer-blanc remplies d'eau et soudées, entourées de sciure de bois et renfermées dans des caisses cerclées en fer ou munies aux deux bouts de fortes traverses en bois entourant les quatre faces desdites caisses.

Phosphure de calcium. — Emballage dans des vases métalliques étanches.

Ether, collodion, sulfure de carbone, benzine. — Emballage dans des vases métalliques ou en gutta-percha bien fermés, dans des fûts cerclés en fer complètement étanches et bien bouchés, ou dans des touries en verre ou en grès bien bouchées et bien emballées dans une corbeille ou enveloppe en osier solidement tressée et garnie de poignées pour en faciliter la manutention.

Huile de pétrole rectifiée, huile de schiste ou *de goudron de houille.* — Mêmes modes d'emballage que pour l'*huile de pétrole non rectifiée* et les *huiles essentielles comprises dans la première catégorie.*

Chiffons gras, déchets de coton ou *de laine gras.* — Emballage dans des enveloppes ou récipients fermés, de nature quelconque, le tassement devant être aussi énergique que possible.

Matières de la troisième catégorie.

Art. 5. Les *munitions de sûreté* seront chargées dans des wagons couverts et à panneaux pleins.

Les boîtes de carton ou de fer-blanc contenant ces munitions, suivant qu'il est prescrit à l'article 1er ci-dessus, seront renfermées dans des caisses en planches, d'une solidité suffisante pour résister à des chocs même violents, dont les parois auraient au moins 18 millimètres d'épaisseur. Chaque caisse ne devra renfermer qu'une seule et même espèce de munitions et ne devra contenir aucune autre matière explosible ou dangereuse. Les caisses pesant, brut, plus de 10 kilogrammes, seront munies de poignées ou de liteaux pour en faciliter le maniement.

Les munitions pour armes portatives, non dénommées audit article 1er (troisième catégorie), ne seront admises dans cette catégorie, à titre de *munitions de sûreté*, que si elles satisfont aux conditions indiquées pour ces munitions par la commission des substances explosibles, c'est-à-dire si elles sont pourvues d'une enveloppe rigide qui ne se combure pas dans la chambre de l'arme, et si les conditions de leur fabrication et d'emballage sont telles que l'explosion de l'une d'entre elles, ne se communiquant que partiellement et incomplètement aux munitions voisines, ne puisse pas déterminer l'explosion en masse des munitions contenues dans la même caisse. Les fabricants devront, à cet effet, se munir d'un certificat du service des poudres et sal-

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN ® DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

pêtres attestant que cette assimilation peut être faite sans inconvénient.

Les fûts servant au transport des *résines liquides*, du *brai gras*, du *goudron liquide*, du *pétrole rectifié* et des *huiles minérales comprises dans la troisième catégorie* doivent être cerclés en fer.

L'*alcool méthylique* sera emballé dans des vases métalliques ou en gutta-percha bien fermés, dans des fûts cerclés en fer et bien bouchés, ou dans des touries en verre ou en grès bien bouchées et bien emballées dans des corbeilles ou enveloppes en osier solidement tressées et munies de poignées pour en faciliter le maniement.

Les *cordonnets de soie noire* devront être parfaitement lavés et complètement desséchés ; ils seront emballés par paquets de 10 kilogrammes, au maximum, dans des caisses à claire-voie ; la largeur des caisses ne devra pas excéder la plus grande dimension des paquets ; les paquets seront isolés, en tous sens, les uns des autres, par des traverses laissant entre deux paquets consécutifs un espace vide pour la circulation de l'air. Le poids des caisses ne devra pas excéder 60 kilogrammes. Les expéditions se feront en grande vitesse pendant les chaleurs ; elles pourront se faire en petite vitesse pendant l'hiver.

Le *charbon de bois en poudre fine* devra être contenu dans des récipients fermés de nature quelconque.

Matières de la quatrième catégorie.

Art. 6. Les *pailles*, *foins*, *cotons*, *alfa*, *diss* et *crin végétal*, lorsqu'ils sont transportés dans des wagons découverts, doivent être bâchés de telle sorte que la surface supérieure du chargement, au moins, soit couverte.

Les autres matières de la quatrième catégorie ne sont assujetties à aucune condition spéciale de chargement.

Les vases métalliques contenant des liquides inflammables seront refusés s'ils ne sont pas hermétiquement fermés.

TITRE III.

TRANSPORT.

Art. 7. Le transport de la *nitro-glycérine* et des *fulminates autres que le fulminate de mercure* est absolument interdit sur les chemins de fer.

Le transport pourra être provisoirement refusé pour les matières non dénommées qui sembleraient particulièrement dangereuses, sauf, pour les intéressés, à en référer à l'administration.

Les matières des quatre catégories ne peuvent être chargées que dans des wagons munis de tampons à ressort. Les wagons contenant des matières dangereuses devront être précédés et suivis d'au moins un wagon également muni de tampons à ressort.

§ 1er. — *Trains transportant des voyageurs.*

Art. 8. Le transport des matières comprises dans la *première catégorie* ne peut, dans aucun cas, être effectué par des trains contenant des voyageurs.

Les matières de la *deuxième catégorie* sont également exclues des trains portant des voyageurs, sur les sections où circulent des trains de marchandises réguliers.

Sur les sections où ne circulent pas de trains de marchandises réguliers, les matières de la deuxième catégorie pourront être transportées par trains mixtes, à la condition que les wagons qui les contiennent soient séparés des voitures de voyageurs, soit en avant, soit en arrière, par trois wagons, au moins, ne renfermant pas de matières facilement inflammables.

Les matières de la *troisième catégorie* sont admises dans les trains de voyageurs; les wagons qui les contiennent doivent être séparés des voitures de voyageurs :

En avant, par trois véhicules, au moins, ne contenant pas de matières facilement inflammables ;

En arrière, par un véhicule seulement remplissant la même condition.

On n'admettra, dans les trains portant des voyageurs, que des caisses de *munitions de sûreté* pesant, isolément, 10 kilogrammes au plus.

Les wagons contenant des matières de la *quatrième catégorie* doivent être séparés des voitures de voyageurs par un véhicule, au moins, ne contenant pas de matières facilement inflammables.

Les wagons contenant des matières de la *deuxième* ou de la *troisième catégorie* doivent être séparés de la machine par deux wagons, au moins, ne contenant pas de matières facilement inflammables.

Lorsque des matières de la *troisième catégorie, autres que* les *munitions de sûreté*, ou des matières de la quatrième catégorie, seront chargées dans des wagons couverts et à panneaux pleins, ces wagons pourront occuper dans le train une place quelconque.

Les militaires voyageant pour le service peuvent porter leurs cartouches dans la giberne ou dans le sac.

Les voyageurs peuvent, également, emporter leurs munitions de chasse sur leur personne ou dans un sac à main.

Art. 9. Les dispositions de l'article précédent relatives aux trains qui transportent des voyageurs ne sont pas applicables aux trains militaires spéciaux, ni aux trains de marchandises dans lesquels se trouvent des agents de l'Etat ou de l'industrie privée, chargés d'accompagner certaines expéditions.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN ® DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

§ 2. — *Trains ne transportant pas de voyageurs.*

Art. 10. Les wagons chargés de matières de la *première catégorie* doivent toujours être précédés et suivis de trois wagons, au moins, ne contenant pas de matières de cette catégorie

Les trains de marchandises contenant des wagons chargés de matières de la première catégorie, pourront, d'ailleurs, être remorqués, dans les cas prévus aux règlements, par deux machines placées l'une à l'avant, l'autre à l'arrière, à la condition que les wagons chargés de ces matières seront toujours précédés et suivis de trois wagons, au moins, ne contenant pas de matières de la première ou de la deuxième catégorie.

La position, dans les trains de marchandises, des wagons chargés de matières des *trois dernières catégories* ne donne lieu à aucune prescription spéciale.

TITRE IV.

DISPOSITIONS DIVERSES.

Art. 11. Les arrêtés susvisés des 20 novembre 1879, 21 juillet 1881 et 30 juin 1883 sont abrogés.

Art. 12. Le présent arrêté sera notifié aux compagnies de chemins de fer.

Il sera publié et affiché.

Les préfets, les fonctionnaires et agents du contrôle sont chargés d'en surveiller l'exécution.

Proposé :

Le Directeur des chemins de fer,

Signé : J. LAX.

Paris, le 9 janvier 1888.

Signé : Émile LOUBET.

(C)

Arrêté modifiant provisoirement l'arrêté du 9 janvier 1888, relatif au transport par chemins de fer des matières inflammables ou explosives, y classifiées, autres que les poudres et la dynamite.

(A MM. les administrateurs des compagnies de chemins de fer.)

Paris, le 20 juin 1889.

Messieurs,

Ainsi que vous le savez, l'arrêté ministériel du 9 janvier 1888,

relatif au transport par chemins de fer des *matières inflammables* ou *explosives* autres que les *poudres* et la *dynamite*, a donné lieu, tant de la part des compagnies que de celle d'un grand nombre d'industriels, à des réclamations qui en rendent la revision nécessaire. Ces réclamations portent, soit sur la classification, soit sur les conditions d'emballage, de chargement ou de transport de certains produits, tels que les *essences de pétrole* et *autres essences minérales*, l'*huile de pétrole non rectifiée*, l'*acide nitrique du commerce*, la *mélinite*, la *crésylite*, l'*émilite* le *chlorure de méthyle*, les *mèches de mineurs non munies d'amorces* ou *d'autres moyens d'inflammation*, les *allumettes chimiques*, l'*huile de pétrole rectifiée*, l'*huile de schiste* ou de *goudron de houille*, le *charbon de bois en poudre fine*, le *chlorure de chaux*, l'*acide sulfurique*, les *munitions de sûreté* et les *douilles vides simplement amorcées pour cartouches de guerre ou de chasse*.

L'examen qui a été fait de presque toutes ces réclamations, tant par les services de contrôle que par le comité de l'exploitation technique des chemins de fer, m'a permis de reconnaître qu'il était indispensable de procéder à une refonte complète de l'arrêté ministériel précité du 9 janvier 1888. Mais, ce travail devant nécessairement exiger un temps considérable, je crois devoir prendre une décision transitoire qui, sur la plupart des points soulevés, donnera satisfaction aux nombreuses réclamations que mon administration a reçues. Cette décision n'a d'ailleurs qu'un caractère provisoire et, si la mise en pratique des modifications ainsi apportées à l'arrêté précité du 9 janvier 1888 venait à révéler quelques inconvénients graves, les compagnies ne manqueraient pas de me les signaler, afin que la commission spéciale chargée de l'élaboration du nouveau règlement puisse en tenir compte en tant que de besoin.

Les motifs des réclamations soulevées vous étant connus, je crois inutile de les rappeler ici et je me borne à l'indication des nouvelles dispositions qui seront applicables sur votre réseau, *dans un délai de quinze jours*, lequel courra à dater de la présente circulaire et me paraît suffisant pour que vous adressiez à votre personnel des instructions nécessaires.

CLASSIFICATION.

I. — L'*huile de pétrole non rectifiée*, l'*acide nitrique du commerce* et les *huiles* dites *essentielles*, extraites par distillation du *pétrole*, des *schistes bitumineux* ou du *goudron de houille*, classés dans la première catégorie des matières dangereuses par l'arrêté ministériel du 9 janvier 1888, seront considérés, jusqu'à nouvel ordre, comme étant de la *deuxième* catégorie.

II. — L'*huile de pétrole rectifiée* et l'*huile de schiste* ou de *goudron de houille*, classées dans la deuxième catégorie, seront considérées comme étant de la *troisième* catégorie.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN
DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

III. — Les *munitions pour armes portatives*, dites *munitions de sûreté*, savoir :

1° *Amorces en poudre n°* 1, en boîtes de fer-blanc ;

2° *Amorces en poudre n°* 3, en boîtes de carton ;

3° *Amorces Flobert*, en boîtes de fer-blanc;

4° *Appareils percutants pour cartouches à percussion centrale*, en boîtes de carton, classées dans la troisième catégorie, seront considérées comme étant de la *quatrième* catégorie.

(Les autres munitions de sûreté, désignées dans l'arrêté du 9 janvier 1888 sous les n°s 5, 6, 7 et 8, restent classées dans la troisième catégorie).

Subsidiairement et bien que la question ne se rattache pas aux modifications à apporter à l'arrêté ministériel du 9 janvier 1888, je ne fais aucune objection à ce que, suivant votre proposition, vous exonériez, dès maintenant, de la surtaxe de 50 pour 100 le transport de toutes les munitions de sûreté (de 1 à 8) *destinées à l'exportation*, étant d'ailleurs bien entendu que, dans ce cas, les expéditeurs devront produire toutes les pièces nécessaires pour justifier cette exonération.

IV. — Les *douilles vides simplement amorcées pour cartouches de guerre ou de chasse* cesseront de faire partie de la *quatrième* catégorie et seront considérées comme *marchandises ordinaires*.

EMBALLAGE.

V. — Les dispositions contenues dans la circulaire ministérielle du 5 février 1889 pour l'emballage des *mèches de mineurs non munies d'amorces ou d'autres moyens d'inflammation* resteront en vigueur.

VI. — Il en est de même en ce qui touche les *allumettes chimiques*, pour l'emballage desquelles le régime établi par les circulaires des 24 mars et 26 décembre 1888 continuera à être appliqué jusqu'à nouvel ordre, en ce qui concerne aussi bien la « compagnie générale des allumettes chimiques pour la France et l'étranger » que toute autre société fabriquant et vendant hors de France (telle que la compagnie Caussemille et Roche) dont les produits peuvent avoir à transiter sur les lignes de votre réseau.

VII. — *Le charbon de bois en poudre fine* devra être contenu dans des *enveloppes* ou des récipients *fermés* de nature quelconque.

CHARGEMENT ET TRANSPORT.

VIII. — Par dérogation à l'article 7 (§ 3) de l'arrêté ministériel du 9 janvier 1888, *seules* les matières des *trois premières catégories* doivent être chargées dans des wagons munis de tampons à ressort et, *seuls*, les wagons contenant des matières dangereuses de ces catégories devront être précédés ou suivis d'au moins un véhicule muni de tampons à ressort.

IX. — Sont modifiées ou complétées ainsi qu'il suit les dispositions qui font l'objet des § 3 à 10 de l'article 8 de l'arrêté ministériel dont il s'agit :

« Sur les sections où ne circulent pas des trains de marchandises réguliers, les matières de la *deuxième catégorie* pourront être transportées par trains mixtes, à la condition que les wagons qui les contiennent soient séparés, d'une part, de la machine par *deux wagons* au moins ne renfermant pas de matières facilement inflammables, et, d'autre part, des voitures de voyageurs, soit en avant, soit en arrière, par *trois wagons* au moins ne contenant pas non plus de matières facilement inflammables.

« Les *munitions de sûreté* qui restent classées dans la 3e catégorie (*cartouches*), lorsqu'elles sont emballées dans des caisses ayant isolément un poids brut supérieur à 10 kilogrammes, sont admises dans les trains mixtes à la condition que les wagons qui les contiennent soient séparés, d'une part, de la machine par *deux wagons* au moins ne renfermant pas de matières facilement inflammables, et, d'autre part, des voitures de voyageurs :

« Lorsqu'ils sont placés en avant de ces voitures, par *trois véhicules* au moins ne contenant pas de matières facilement inflammables ;

« Lorsqu'ils sont placés en arrière, par *un véhicule* au moins, satisfaisant à la même condition.

« Sont assimilées aux matières de la *quatrième* catégorie, en ce qui concerne le transport par les trains de voyageurs, les *munitions de sûreté* ci-dessus mentionnées (*cartouches*) lorsqu'elles sont emballées dans des caisses n'ayant pas chacune un poids brut supérieur à 10 kilogrammes, et que le nombre desdites caisses n'excède pas dix par train.

« Les autres matières de la *troisième catégorie* (paragraphe *b*) sont admises dans les trains portant des voyageurs, les wagons qui les contiennent peuvent occuper dans le train une place quelconque, s'ils sont couverts et à panneaux pleins. S'ils ne remplissent pas cette condition, ils doivent être séparés, tant de la machine que des voitures à voyageurs, par des véhicules ne contenant pas de matières facilement inflammables ; les nombres de ces véhicules doivent être respectivement les mêmes que pour les matières de la même catégorie (paragraphe *a* — *cartouches*) voyageant sans limitation de poids.

« Les wagons contenant des matières de la *quatrième* catégorie peuvent occuper dans le train une place quelconque, s'ils sont couverts et à panneaux pleins. S'ils ne remplissent pas cette condition, ils doivent être séparés des voitures des voyageurs, soit à l'avant, soit à l'arrière, par *un véhicule* au moins, ne contenant pas de matières facilement inflammables. »

Telles sont, Messieurs, les modifications ou dérogations tem-

poraires que je crois devoir autoriser après un examen personnel de l'affaire.

Ces nouvelles dispositions sont conçues dans un sens libéral de nature à donner juste satisfaction au commerce et à l'industrie, ainsi qu'aux compagnies de chemins de fer, par les facilités qu'elles leur procureront pour l'exploitation des lignes qui leur sont confiées. L'expérience seule démontrera si elles peuvent toutes être maintenues sans inconvénient; mais, dans le cas où il n'en serait pas ainsi, je vous prierais de me faire connaître en temps utile les observations que vous pourriez avoir à présenter.

Je dois, d'ailleurs, pour n'omettre aucun des points indiqués au commencement de la présente dépêche, vous faire connaître qu'il ne m'a pas paru y avoir lieu, au moins quant à présent, de réglementer, ainsi que me l'avaient demandé certaines compagnies, le transport du *chlorure de chaux* et de l'*acide sulfurique*. Je n'ai pas cru non plus devoir donner suite à la demande qui m'avait été faite d'autoriser le transport, *par grande vitesse*, des récipients éprouvés à quatorze atmosphères et ne contenant pas plus d'un kilogramme de *chlorure de méthyle médicinal*.

En ce qui touche la *mélinite*, la *crésylite* et l'*émilite*, la circulaire ministérielle du 4 février 1888, notificative de l'arrêté ministériel du 9 janvier précédent, a stipulé que, jusqu'à nouvel ordre, ces trois substances, non mentionnées dans l'une des quatre catégories des matières dangereuses qui figurent dans cet arrêté, seront transportées sous la responsabilité du département de la guerre, *comme des produits chimiques ordinaires*. Il en résulte que ces substances peuvent être admises dans les trains contenant des voyageurs, si l'administration de la guerre requiert le transport accéléré, et, même pour les expéditions en petite vitesse, par trains mixtes, sur les sections où il n'existe pas de trains de marchandises réguliers.

Or, en rappelant les dispositions qui précèdent, l'agence générale des compagnies de chemins de fer pour les transports des ministères de la guerre et des finances a fait observer que, bien que M. le Ministre de la guerre se porte garant de la complète innocuité du transport de la *mélinite*, de la *crésylite* et de l'*émilite*, sans aucune précaution spéciale, les compagnies ne pouvaient oublier qu'il s'agit de substances encore peu connues, dont plusieurs accidents ont déjà révélé les terribles effets et que, si une catastrophe venait à se produire, de lourdes responsabilités morales se trouveraient engagées, en dehors des responsabilités pécuniaires dont le département de la guerre consent à couvrir les compagnies. Il a donc semblé à l'agence générale des transports de la guerre que, tant que n'aurait pas été rendu un règlement définitif, étudié en complète connaissance de cause et destiné à fixer les conditions de transport de ces substances, la prudence la plus élémentaire commandait de les exclure des rains de voyageurs.

Ces observations m'ont paru devoir être prises en sérieuse considération, et, après avoir saisi de la question le comité de l'exploitation technique des chemins de fer, j'ai décidé :

1° Que, jusqu'à nouvel ordre, la *mélinite*, la *crésylite* et l'*émilite*, bien que considérées comme produits chimiques ordinaires, seraient exclues des trains contenant des voyageurs et ne seraient pas, par suite, admises au transport par vitesse accélérée, sauf le cas où l'expédition par train spécial serait requise;

2° Que, pour les transports en petite vitesse, il serait fait application des dispositions du traité des transports de la guerre, concernant, soit les itinéraires détournés à suivre et à décompter, soit les trains spéciaux à mettre en marche pour le transport des poudres, lorsque l'itinéraire normal emprunte des sections sur lesquelles il n'existe pas de trains de marchandises réguliers.

Veuillez, je vous prie, Messieurs, m'accuser réception de la présente circulaire et me faire connaître les dispositions que vous aurez prises pour en assurer l'exécution dans le délai de quinze jours, ci-dessus fixé.

Recevez, Messieurs, l'assurance de ma considération très distinguée.

Le Ministre des travaux publics,

Signé : Yves Guyot.

(D)

Règlement du 10 janvier 1879 pour le transport de la dynamite par chemins de fer.

(Modifié par arrêtés du 31 octobre 1882 et du 9 avril 1888.)

Les Ministres des travaux publics, de la guerre et des finances,

Vu les articles 21 et 66 de l'ordonnance du 15 novembre 1846, sur la police, la sûreté et l'exploitation des chemins de fer;

Vu le règlement du 20 août 1873, sur le transport, par chemins de fer, de la dynamite provenant des manufactures de l'Etat;

Vu la loi du 8 mars 1875, qui autorise la fabrication de la dynamite par l'industrie privée, et le décret du 24 août 1875, portant règlement d'administration publique pour l'exécution de ladite loi;

Vu le règlement du 30 mars 1877, sur le transport des poudres et munitions de guerre;

Vu l'arrêté du Ministre des travaux publics, en date du 31 mars 1877, sur le transport des matières dangereuses;

Vu l'avis du comité consultatif des chemins de fer;
Les compagnies de chemins de fer entendues,

ARRÊTENT :

Art. 1er. Les dynamites provenant des manufactures de l'Etat ou des manufactures françaises, dûment autorisées et satisfaisant aux prescriptions du présent règlement, seront admises au transport par chemins de fer, sous les conditions ci-après :

. . . . . .
. . . . . .(1).

Art. 2. Conformément à l'article 21 de l'ordonnance du 15 novembre 1846, il est interdit d'admettre la dynamite dans les trains portant des voyageurs.

Sur les lignes secondaires où il n'existe pas de trains réguliers de marchandises, le transport de la dynamite sera effectué par trains spéciaux.

Art. 3. La dynamite livrée aux chemins de fer devra toujours être renfermée dans des cartouches recouvertes de papier-parchemin ou autre enveloppe imperméable, non amorcées et dépourvues de tout moyen d'ignition. L'enveloppe sera collée et fermée de façon à prévenir tout suintement de nitro-glycérine.

Ces cartouches doivent être emballées dans une première enveloppe bien étanche, de carton, de bois, de zinc ou de caoutchouc; les vides entre les cartouches seront exactement remplis avec des étoupes, du papier découpé, de la sciure de bois ou toute autre matière sèche, pulvérulente ou souple, capable d'amortir les chocs et d'absorber la nitro-glycérine qui viendrait à suinter.

Les premières enveloppes seront renfermées dans une caisse en bois ou dans un baril, également en bois; elles y seront assujetties de manière à éviter tout ballottement, au moyen de sciure de bois, de copeaux et de cales en bois, ou de toute autre matière sèche, pulvérulente ou souple, comme ci-dessus.

Les caisses seront pourvues de poignées non métalliques, solidement fixées, ou porteront extérieurement, sur leur fond, deux tasseaux en bois permettant de glisser les mains au-dessous d'elles pour les soulever; les barils seront consolidés exclusivement au moyen de cerceaux ou de chevilles en bois.

Le poids brut de la caisse ou du baril ne dépassera pas vingt-cinq kilogrammes. Les caisses expédiées par les services de la guerre font seules exception à cette limitation de poids.

Ne seront point admises en transport, les dynamites ayant plus d'un an d'emballage.

Art. 4. Les emballages porteront sur toutes leurs faces, en caractères très lisibles, les mots : *Dynamite. — Matière explosible.* Chaque cartouche sera revêtue d'une étiquette semblable.

(1) Paragraphe supprimé par arrêté du 9 avril 1888.

Les caisses ou barils porteront, en outre, extérieurement une estampille indiquant le nom du fabricant ou de l'expéditeur, le lieu de fabrication et la date de l'emballage. Un plomb spécial sera, en outre, appliqué sur chaque colis estampillé, pour en maintenir l'intégrité.

L'agent de l'Etat qui fera l'expédition de dynamites, provenant d'une manufacture du Gouvernement, sera tenu de remettre à la gare de départ une déclaration écrite attestant que toutes les conditions ci-dessus spécifiées ont été rigoureusement observées.

Les établissements privés, qui voudront être admis au transport par chemins de fer, devront recevoir, à leurs frais, un agent du service des poudres et salpêtres, et, à son défaut, un garde-mines ou un conducteur des ponts et chaussées, lequel sera chargé en permanence de surveiller la fabrication de la dynamite. Cet agent, qui aura à sa disposition dans l'établissement une pièce à usage de bureau, remettra, à l'appui de chaque expédition, une déclaration écrite attestant que les conditions de bonne qualité et de bon emballage ont toutes été rigoureusement observées.

Le fabricant devra, par un écrit remis, pour chaque expédition, à la compagnie du chemin de fer recevant ses produits, assumer la responsabilité de tout accident provenant des vices de la matière transportée.

Art. 5. Les caisses ou barils seront chargés dans des wagons couverts et fermés, à panneaux pleins, munis de ressorts de choc et portant une indication extérieure de la nature du chargement.

Les barils seront couchés dans les wagons et non placés debout sur l'un des fonds; ils devront être posés et maintenus avec le plus grand soin, de façon à éviter tout choc, soit au moment du chargement, soit au moment du déchargement, soit en cours de route. Ils ne devront jamais être recouverts par d'autres colis, même de pareille nature.

Art. 6. Lorsqu'un wagon servira au transport de la dynamite, son plancher devra être recouvert d'un prélart imperméable.

Art. 7. On doit, autant que possible, ne faire usage, pour le transport de la dynamite, que de wagons sans frein.

Les wagons à frein ne pourront être employés, en cas de besoin, que sous les réserves suivantes :

1° Il est interdit de faire usage du frein;

2° Les surfaces des ferrures des axes ou leviers de transmissions qui pourraient être apparentes dans les wagons seront soigneusement recouvertes d'étoffes ou enveloppées dans des manchons en bois.

Art. 8. La charge d'un wagon de dynamite, y compris les emballages, ne dépassera pas trois mille kilogrammes.

Art. 9. Il n'entrera pas plus de dix wagons chargés de dynamite ou de poudre dans la composition d'un train. Ces wagons

porteront une inscription spéciale. Ils devront être placés, autant que possible, vers le milieu du train. Ils seront précédés et suivis par trois wagons au moins ne contenant pas de matières classées dans la première catégorie des matières explosibles ou inflammables, fixée par les arrêtés ministériels concernant les transports de cette nature.

Les expéditeurs pourront exiger, par une mention spéciale inscrite sur la déclaration d'expédition, qu'un ou plusieurs de ces wagons chargés soient remplacés, à leurs frais, par un pareil nombre de wagons vides.

Un train portant de la dynamite ne devra point recevoir de fulminates ou autres produits détonants, sauf dans le cas prévu par l'article 18 ci-après.

Quand le train sera remorqué, dans les cas prévus par les règlements, au moyen de deux machines, dont l'une est placée à l'arrière, cette machine devra être séparée du dernier wagon de dynamite par trois wagons au moins ne renfermant aucune matière de la première ou de la deuxième catégorie.

Art. 10. Les wagons chargés de dynamite ne pourront être manœuvrés au moyen de machines locomotives qu'à la condition d'en être séparés par trois wagons au moins ne renfermant aucune marchandise de la première catégorie ci-dessus désignée. Les manœuvres devront, d'ailleurs, s'effectuer avec une vitesse ne dépassant pas celle d'un homme marchant au pas. Les manœuvres par lancement sont interdites pour ces wagons.

Art. 11. Il est interdit de faire stationner sous les halles couvertes les wagons chargés de dynamite ainsi que de les décharger sur les quais.

Art. 12. Les expéditions de dynamite sont soumises aux conditions suivantes de surveillance dans les gares de départ et d'arrivée :

Gare de départ. — L'escorte, soit militaire pour les dynamites de l'Etat, soit civile pour celles de l'industrie privée, est tenue de garder jusqu'au départ du train le convoi de dynamite qu'elle a conduit à la gare expéditrice.

Gare d'arrivée. — Les compagnies doivent demander à l'autorité militaire une garde pour veiller sur les wagons de dynamite, si le chargement n'est pas enlevé dans un délai de trois heures après l'arrivée du train.

Les frais de l'escorte seront à la charge de l'expéditeur.

Art. 13. Les compagnies sont prévenues vingt-quatre heures à l'avance des transports de dynamite qu'elles auront à effectuer.

Lorsque le trajet doit avoir lieu, en totalité ou en partie, sur des lignes à une seule voie, les compagnies sont prévenues trois jours à l'avance. Elles font connaître, dans le plus bref délai, à

l'expéditeur, le jour et l'heure du départ des trains. Les livraisons de dynamite aux gares se font en conséquence.

Lorsque la dynamite doit être expédiée par un train de nuit, elle est amenée à la gare deux heures au moins avant le coucher du soleil et chargée dans les wagons avant la nuit.

Toute manutention de dynamite, pour un chargement, un déchargement et un transbordement, si besoin était, sera faite de jour.

Art. 14. Chaque expédition de dynamite doit être faite par le plus prochain train susceptible de recevoir cette nature de chargement. Elle doit être enlevée de la gare destinataire dans les douze heures de jour qui suivent son arrivée. Si cette condition n'est pas remplie à la diligence du destinataire, la compagnie du chemin de fer est autorisée à faire cet enlèvement aux frais, risques et périls de ce dernier.

Si les colis ne sont pas acceptés par le destinataire, ils seront immédiatement retournés à l'expéditeur, qui sera tenu d'en prendre livraison aussitôt et de payer les frais pour le double transport et le double camionnage.

Art. 15. Les agents de la guerre ou de la marine sont tenus de recevoir les voitures chargées de dynamite, quelle que soit l'heure à laquelle elles se présentent.

Art. 16. Lorsque le transport de la dynamite sera effectué des magasins de l'Etat à la gare du chemin de fer, et réciproquement, par voie ferrée, les wagons devront arriver à la gare deux heures au plus et une heure au moins avant le départ des trains.

Art. 17. Les dynamites expédiées par les administrations de la guerre et de la marine peuvent être chargées sur des wagons plats, lorsqu'elles sont contenues dans des voitures des modèles réglementaires affectées au transport de la dynamite pour des usages militaires, et notamment dans les caissons d'artillerie et les prolonges du génie.

Dans ce cas, les dispositions des articles 3 et 4 du présent règlement, relatives au mode d'emballage comme au poids des caisses ou barils, ne sont pas applicables.

Art. 18. Par exception aux dispositions de l'article 2, les munitions de guerre confectionnées en dynamite peuvent être transportées par les trains militaires spéciaux affectés au transport des troupes.

Ces mêmes trains peuvent, par dérogation aux dispositions de l'article 9, recevoir des caisses d'amorces fulminantes, à condition que ces caisses ne soient pas chargées sur les mêmes wagons que ceux de la dynamite ou de la poudre.

Art. 19. ..... (1).

(1) Article supprimé par arrêté du 31 octobre 1882.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN ®
DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

Art. 20. Le règlement du 20 août 1873, pour le transport des dynamites de l'Etat, est abrogé.

Art. 21. Les dynamites fabriquées à l'étranger seront admises, dans les mêmes conditions que les dynamites françaises, au transport par chemins de fer, soit par grosses expéditions, soit par expéditions morcelées, à la charge de satisfaire aux prescriptions de l'article 3 et à celles de l'article 4 (les § 3 et 5 exceptés). Elles devront, avant d'être remises au chemin de fer, passer par un entrepôt dûment autorisé sur le sol français et placé aussi près que possible de la frontière.

L'entrepôt devra renfermer un laboratoire d'essai, dirigé, aux frais de l'entrepositaire, par le service des mines.

Par assimilation au fabricant visé par l'article 4 (§ 5), l'agent préposé par le fabricant étranger à son entrepôt devra, par un écrit remis, pour chaque expédition, à la compagnie de chemin de fer recevant ses produits, assumer, tant en son nom qu'en celui du fabricant, la responsabilité de tout accident provenant des vices de la matière transportée (1).

Art. 22. Le présent arrêté sera notifié aux compagnies de chemins de fer.

Il sera publié et affiché.

Les préfets, les fonctionnaires et agents du contrôle sont chargés d'en surveiller l'exécution.

Versailles, le 10 janvier 1879.

Le Ministre des finances,
Signé : Léon Say.

Le Ministre de la guerre,
Signé : Gal Borel.

Le Ministre des travaux publics,
Signé : C. de Freycinet.

NOTE 5.

Les lignes de chemins de fer utilisées pour les transports militaires sont :

1° Les lignes à voie normale, de 1m,45;
2° Les lignes à voie étroite, de 1 mètre;
3° Les lignes d'intérêt local et les tramways, à voie d'une largeur plus faible.

Dorénavant, le matériel roulant de toutes ces lignes devra rem-

(1) Article ajouté par arrêté du 9 avril 1888.

plir les conditions nécessaires pour pouvoir être utilisé au transport des troupes et du matériel de guerre.

La commission supérieure des chemins de fer propose de fixer, en principe, à 1 mètre l'écartement de la voie, dans les cahiers des charges des chemins à voie étroite, aussi bien pour les lignes d'intérêt général, d'intérêt local que pour les tramways.

Les conditions techniques pour l'établissement et les dimensions du matériel roulant des lignes de cette largeur sont analogues à celles adoptées pour le matériel à voie normale; elles en ont été rapprochées dans le tableau suivant :

Conditions à remplir par le matériel roulant (wagons à marchandises et trucs) en vue des transports militaires.

1° *Matériel roulant des chemins de fer à voie normale* (1).

I. — Wagons couverts.

Dimensions.

1° Longueur extérieure minima, 6 mètres (à l'intérieur 5m,93);
2° Ouverture de la porte, au moins 1m,45;
3° Largeur intérieure minima, 2m,50;
4° Hauteur minima sous les courbes du plafond, mesurée près de la paroi, contre la porte, 1m,98;
5° Hauteur minima de l'entrée, 1m,895;

Forme.

6° Il doit exister au moins 1m,70 entre le plancher du wagon et le fond de la guérite du garde-frein, dans les wagons à frein;

Accès.

7° Portes roulantes à un ou deux vantaux, ayant des dispositions telles qu'un homme puisse de l'intérieur manœuvrer facilement l'organe de fermeture et la porte elle-même;

8° Les wagons seront pourvus d'étriers ou de marchepieds longitudinaux;

Aération.

9° Les wagons seront pourvus de *volets à glissières ou se rabat-*

(1) Ces conditions ont été déterminées par la commission militaire supérieure des chemins de fer après entente avec les compagnies, et approuvées par le Ministre de la guerre à la date du 17 juin 1884. Elles seront appliquées à tout le matériel à construire dans l'avenir. Le matériel existant qui ne satisfait pas à ces conditions doit continuer néanmoins à être employé, dans la mesure des besoins, aux transports militaires.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN ®
DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

Art. 20. Le règlement du 20 août 1873, pour le transport des dynamites de l'Etat, est abrogé.

Art. 21. Les dynamites fabriquées à l'étranger seront admises, dans les mêmes conditions que les dynamites françaises, au transport par chemins de fer, soit par grosses expéditions, soit par expéditions morcelées, à la charge de satisfaire aux prescriptions de l'article 3 et à celles de l'article 4 (les § 3 et 5 exceptés). Elles devront, avant d'être remises au chemin de fer, passer par un entrepôt dûment autorisé sur le sol français et placé aussi près que possible de la frontière.

L'entrepôt devra renfermer un laboratoire d'essai, dirigé, aux frais de l'entrepositaire, par le service des mines.

Par assimilation au fabricant visé par l'article 4 (§ 5), l'agent préposé par le fabricant étranger à son entrepôt devra, par un écrit remis, pour chaque expédition, à la compagnie de chemin de fer recevant ses produits, assumer, tant en son nom qu'en celui du fabricant, la responsabilité de tout accident provenant des vices de la matière transportée (1).

Art. 22. Le présent arrêté sera notifié aux compagnies de chemins de fer.

Il sera publié et affiché.

Les préfets, les fonctionnaires et agents du contrôle sont chargés d'en surveiller l'exécution.

Versailles, le 10 janvier 1879.

Le Ministre des finances,
Signé : Léon Say.

Le Ministre de la guerre,
Signé : Gal Borel.

Le Ministre des travaux publics,
Signé : C. de Freycinet.

NOTE 5.

Les lignes de chemins de fer utilisées pour les transports militaires sont :

1° Les lignes à voie normale, de 1m,45;
2° Les lignes à voie étroite, de 1 mètre;
3° Les lignes d'intérêt local et les tramways, à voie d'une largeur plus faible.

Dorénavant, le matériel roulant de toutes ces lignes devra rem-

(1) Article ajouté par arrêté du 9 avril 1888.

plir les conditions nécessaires pour pouvoir être utilisé au transport des troupes et du matériel de guerre.

La commission supérieure des chemins de fer propose de fixer, en principe, à 1 mètre l'écartement de la voie, dans les cahiers des charges des chemins à voie étroite, aussi bien pour les lignes d'intérêt général, d'intérêt local que pour les tramways.

Les conditions techniques pour l'établissement et les dimensions du matériel roulant des lignes de cette largeur sont analogues à celles adoptées pour le matériel à voie normale; elles en ont été rapprochées dans le tableau suivant :

Conditions à remplir par le matériel roulant (wagons à marchandises et trucs) en vue des transports militaires.

1° *Matériel roulant des chemins de fer à voie normale* (1).

I. — Wagons couverts.

Dimensions.

1° Longueur extérieure minima, 6 mètres (à l'intérieur 5m,93);
2° Ouverture de la porte, au moins 1m,45;
3° Largeur intérieure minima, 2m,50;
4° Hauteur minima sous les courbes du plafond, mesurée près de la paroi, contre la porte, 1m,98;
5° Hauteur minima de l'entrée, 1m,895;

Forme.

6° Il doit exister au moins 1m,70 entre le plancher du wagon et le fond de la guérite du garde-frein, dans les wagons à frein;

Accès.

7° Portes roulantes à un ou deux vantaux, ayant des dispositions telles qu'un homme puisse de l'intérieur manœuvrer facilement l'organe de fermeture et la porte elle-même;

8° Les wagons seront pourvus d'étriers ou de marchepieds longitudinaux;

Aération.

9° Les wagons seront pourvus de *volets à glissières ou se rabat-*

(1) Ces conditions ont été déterminées par la commission militaire supérieure des chemins de fer après entente avec les compagnies, et approuvées par le Ministre de la guerre à la date du 17 juin 1884. Elles seront appliquées à tout le matériel à construire dans l'avenir. Le matériel existant qui ne satisfait pas à ces conditions doit continuer néanmoins à être employé, dans la mesure des besoins, aux transports militaires.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN ®
DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

tant à l'extérieur. Le nombre de ces volets peut être réduit à un sur chaque face; dans ce cas, le volet unique pourra être placé dans la porte. Ses dimensions seront, au minimum, celles des volets actuellement en usage dans les wagons à marchandises, au moins $0^m,50$ sur $0^m,30$;

Eclairage.

10° Les wagons devront être éclairés pendant la nuit;
11° Les wagons seront pourvus des plaques indicatrices pour les trous de boulons des appareils Bry (suspension des blessés).

II. — Wagons plats.

1° TRUCS A FOND COMPLÈTEMENT PLAT.

Dimensions.

1° Longueur intérieure minima, 6 mètres;
2° Largeur intérieure minima, $2^m,65$;

Dispositions relatives aux côtés.

3° Les petits côtés seront à rabattement, si leur hauteur dépasse $0^m,16$;
4° Si la hauteur des grands côtés dépasse $0^m,20$, ils auront sur chaque face une porte d'au moins 3 mètres, laquelle ne sera pas au milieu du grand côté, mais vers son extrémité. Les deux portes seront, l'une par rapport à l'autre, disposées en diagonale.

2° TRUCS A FOND GARNI DE TRAVERSES SAILLANTES.

Dimensions.

1° Longueur : comme pour les trucs à fond plat;
2° Largeur : comme pour les trucs à fond plat;

Dispositions relatives aux côtés.

3° Petits côtés : comme pour les trucs à fond plat;
4° Grands côtés : comme pour les trucs à fond plat.

Traverses.

5° La saillie maxima des traverses ne dépassera pas, en général, $0^m,06$;
6° Leur écartement ne sera pas inférieur à $0^m,76$;
7° Le plancher devra être libre de traverses dans l'espace compris entre les deux cotes $1^m,25$ et $2^m,08$ comptées horizontalement, à partir de l'aplomb des tampons arrivés à leur limite de refoulement.

Traverse d'une saillie exceptionnelle.

8° Si les nécessités particulières d'une exploitation exigeaient une surélévation des traverses, leur saillie ne dépasserait pas $0^m,11$. Dans ce cas, leur nombre ne sera pas supérieur à 6, y compris les traverses extrêmes, et la longueur du truc sera portée à 7 mètres.

Résistance du plancher.

9° Les planchers des trucs munis de traverses saillantes offriront autant de résistances que ceux des trucs à fond plat.

2° *Matériel roulant des chemins de fer à voie de 1 mètre* (1).

Les conditions à remplir sont identiques à celles exigées pour le matériel des chemins de fer à voie normale, sauf les modifications indiquées ci-après :

I. — Wagons couverts.

DIMENSIONS.

1° Longueur intérieure minima, $5^m,45$;
2° Ouverture de la porte, au moins $1^m,45$;
3° Largeur intérieure minima, 2^m ;
4° Hauteur minima sous les courbes du plafond, mesurée près de la paroi contre la porte, $1^m,98$;
5° Hauteur minima de l'entrée, $1^m,89$;

Forme.

6° Il doit exister au moins $1^m,70$ entre le plancher du wagon et le fond de la guérite du garde-frein, dans les wagons à frein;

Accès.

7° Portes roulantes à un ou deux vantaux, ayant des dispositions telles qu'un homme puisse, de l'intérieur, manœuvrer facilement l'organe de fermeture et la porte elle-même ;
8° Les wagons seront pourvus d'étriers et de marchepieds longitudinaux ;

Aération.

9° La dimension minimum des volets est fixée à $0^m,50$ sur $0^m,30$.

(1) Ces conditions, déterminées par la commission supérieure des chemins de fer, ont été approuvées en principe par le Ministre de la guerre à la date du 22 avril 1887. Elles devront être appliquées par les compagnies concessionnaires des chemins de fer d'intérêt local à voie de 1 mètre, à partir du jour où elles leur auront été notifiées.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN
DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

II. — Wagons plats.

1° TRUCS A FOND COMPLÈTEMENT PLAT.

1° Longueur intérieure minima, 5m,40 ;
2° Largeur intérieure minima, 2 mètres.
3° Les petits côtés seront à rabattement si leur hauteur dépasse 0m,20 ;
4° Si la hauteur des grands côtés dépasse 0m,20, ils auront sur chaque face une porte d'au mois 3 mètres, laquelle ne sera pas au milieu du grand côté, mais vers son extrémité. Les deux portes seront, l'une par rapport à l'autre, disposées en diagonale.

2° TRUCS A FOND GARNI DE TRAVERSES SAILLANTES.

1° Longueur : comme pour les trucs à fond plat;
2° Largeur : comme pour les trucs à fond plat;
3° Petits côtés : comme pour les trucs à fond plat ;
4° Grands côtés : comme pour les trucs à fond plat ;

Traverses.

5° La saillie maxima des traverses ne dépassera pas, en général, 0m,06 ;
6° Leur écartement ne sera pas inférieur à 0m,76 ;
7° Le plancher devra être libre de traverses dans l'espace compris entre les deux cotes 1m,25 et 2m,08, comptées horizontalement, à partir de l'aplomb des tampons arrivés à leur limite de refoulement ;

Traverse d'une saillie exceptionnelle.

8° Si les nécessités particulières d'une exploitation exigeaient une surélévation des traverses, leur saillie ne dépasserait pas 0m,11. Dans ce cas, leur nombre ne sera pas supérieur à 6, y compris les traverses extrêmes, et la longueur du truc sera portée à 7 mètres ;

Résistance du plancher.

9° Les planchers des trucs munis de traverses saillantes offriront autant de résistance que ceux des trucs à fond plat.

III. — Charge utile des wagons.

ESSIEUX.

Les essieux des wagons couverts et des wagons plats devront être calculés et disposés de telle sorte que chaque wagon puisse supporter une charge utile de 10 tonnes.

Les compagnies auront la faculté de proposer, aux dispositions ci-dessus, les modifications dont l'expérience pourra indiquer

l'utilité et la convenance; mais ces modifications ne pourront être exécutées que moyennant l'approbation préalable des administration des travaux publics et de la guerre.

NOTE 6.

Instruction ministérielle relative au transport, sur les voies ferrées, des militaires voyageant avec bon de chemin de fer, des chevaux, des voitures et des poudres et munitions. (D. Serv. adm.; Personnels administratifs et Transports.) [*B. O.*, p. r., p. 256.]

Paris, le 12 février 1890.

BONS DE CHEMIN DE FER.

Le bon de chemin de fer est la pièce qui sert à assurer le transport, par voies ferrées, des militaires voyageant en détachement avec ou sans matériel et, dans certains cas, des militaires isolés (accompagnant des chevaux ou du matériel, etc.).

Pour les renseignements à porter sur le bon, par le fonctionnaire de l'intendance ou le suppléant légal qui le délivre, il convient de se conformer exactemeet aux indications (renvois 1 à 12) dudit bon ; et, en ce qui concerne le transport des chevaux d'officiers ou assimilés voyageant isolément, de mentionner sur le bon le nom, l'arme, le corps, le grade ou la fonction du détenteur des chevaux.

Le bon de chemin de fer est visé par un certain nombre d'articles du règlement sur les transports *ordinaires* par chemins de fer, notamment par les articles 20, 28, 33, 46 et 57. On appelle tout particulièrement l'attention sur la disposition insérée à l'article 20, dernier paragraphe (cas où le bon de chemin de fer n'est pas établi par le fonctionnaire de l'intendance) et sur le nombre de places occupées dans chaque compartiment.

« ARTICLE 20.

« Si l'absence, au point de départ, d'un fonctionnaire de l'intendance ou d'un suppléant chargé du service de marche, ou si l'urgence de l'embarquement ne permettent pas l'établissement des bons de chemins de fer, chacun de ces bons est remplacé par une copie de l'ordre de mouvement, certifiée par le chef de détachement et portant en toutes lettres les indications d'effectif et

II. — Wagons plats.

1° TRUCS A FOND COMPLÈTEMENT PLAT.

1° Longueur intérieure minima, 5m,40 ;
2° Largeur intérieure minima, 2 mètres.
3° Les petits côtés seront à rabattement si leur hauteur dépasse 0m,20 ;
4° Si la hauteur des grands côtés dépasse 0m,20, ils auront sur chaque face une porte d'au mois 3 mètres, laquelle ne sera pas au milieu du grand côté, mais vers son extrémité. Les deux portes seront, l'une par rapport à l'autre, disposées en diagonale.

2° TRUCS A FOND GARNI DE TRAVERSES SAILLANTES.

1° Longueur : comme pour les trucs à fond plat;
2° Largeur : comme pour les trucs à fond plat;
3° Petits côtés : comme pour les trucs à fond plat ;
4° Grands côtés : comme pour les trucs à fond plat ;

Traverses.

5° La saillie maxima des traverses ne dépassera pas, en général, 0m,06 ;
6° Leur écartement ne sera pas inférieur à 0m,76 ;
7° Le plancher devra être libre de traverses dans l'espace compris entre les deux cotes 1m,25 et 2m,08, comptées horizontalement, à partir de l'aplomb des tampons arrivés à leur limite de refoulement ;

Traverse d'une saillie exceptionnelle.

8° Si les nécessités particulières d'une exploitation exigeaient une surélévation des traverses, leur saillie ne dépasserait pas 0m,11. Dans ce cas, leur nombre ne sera pas supérieur à 6, y compris les traverses extrêmes, et la longueur du truc sera portée à 7 mètres ;

Résistance du plancher.

9° Les planchers des trucs munis de traverses saillantes offriront autant de résistance que ceux des trucs à fond plat.

III. — Charge utile des wagons.

ESSIEUX.

Les essieux des wagons couverts et des wagons plats devront être calculés et disposés de telle sorte que chaque wagon puisse supporter une charge utile de 10 tonnes.

Les compagnies auront la faculté de proposer, aux dispositions ci-dessus, les modifications dont l'expérience pourra indiquer

l'utilité et la convenance; mais ces modifications ne pourront être exécutées que moyennant l'approbation préalable des administration des travaux publics et de la guerre.

NOTE 6.

Instruction ministérielle relative au transport, sur les voies ferrées, des militaires voyageant avec bon de chemin de fer, des chevaux, des voitures et des poudres et munitions. (D. Serv. adm.; Personnels administratifs et Transports.) [*B. O.*, p. r., p. 256.]

Paris, le 12 février 1890.

BONS DE CHEMIN DE FER.

Le bon de chemin de fer est la pièce qui sert à assurer le transport, par voies ferrées, des militaires voyageant en détachement avec ou sans matériel et, dans certains cas, des militaires isolés (accompagnant des chevaux ou du matériel, etc.).

Pour les renseignements à porter sur le bon, par le fonctionnaire de l'intendance ou le suppléant légal qui le délivre, il convient de se conformer exactemeet aux indications (renvois 1 à 12) dudit bon ; et, en ce qui concerne le transport des chevaux d'officiers ou assimilés voyageant isolément, de mentionner sur le bon le nom, l'arme, le corps, le grade ou la fonction du détenteur des chevaux.

Le bon de chemin de fer est visé par un certain nombre d'articles du règlement sur les transports *ordinaires* par chemins de fer, notamment par les articles 20, 28, 33, 46 et 57. On appelle tout particulièrement l'attention sur la disposition insérée à l'article 20, dernier paragraphe (cas où le bon de chemin de fer n'est pas établi par le fonctionnaire de l'intendance) et sur le nombre de places occupées dans chaque compartiment.

« ARTICLE 20.

« Si l'absence, au point de départ, d'un fonctionnaire de l'intendance ou d'un suppléant chargé du service de marche, ou si l'urgence de l'embarquement ne permettent pas l'établissement des bons de chemins de fer, chacun de ces bons est remplacé par une copie de l'ordre de mouvement, certifiée par le chef de détachement et portant en toutes lettres les indications d'effectif et

de tonnage ci-dessus mentionnées, ainsi que le reçu du billet colletif détaillant l'itinéraire à suivre. Ces pièces tiennent lieu des bons de chemin de fer réguliers; il en est fait le même usage. Elles sont valables en liquidation. »

« Article 46. — *Nombre de places occupées dans chaque compartiment.*

« Les hommes, armés ou non, voyageant sans leur équipement occupent, dans les voitures à voyageurs, le nombre de places indiqué dans chaque compartiment pour les voyageurs ordinaires.

« Les hommes équipés n'occupent, dans chaque compartiment, que huit places sur dix; les places restantes sont destinées au rangement des effets; elles sont payées aux compagnies conformément aux traités et conventions en vigueur. »

Sont considérés comme équipés :

Les hommes des troupes à pied, lorsqu'ils sont pourvus du havresac, ou, à défaut du havresac, du ceinturon garni des cartouchières;

Les hommes des troupes à cheval lorsqu'ils ont la giberne, l'étui de revolver ou la cuirasse.

Pour obtenir le chiffre des places réservées à l'équipement, on divise par quatre le nombre des hommes à faire voyager en 3e classe.

Le quotient est le chiffre des places réservées ; si le reste de la division est 3, on ajoute une unité.

Exemple : Pour 163 hommes, le nombre des places est de 163 : 4 = 40 3/4, soit, en chiffre rond, 41 places.

En cas de perte du bon de chemin de fer, il ne doit pas être délivré de duplicata, mais les fonctionnaires de l'intendance sont autorisés à remettre aux compagnies de chemins de fer, sur leur demande, un extrait du talon certifié conforme et établi à la main. Mention de la délivrance de cette pièce sera faite sur la souche et l'extrait, remplaçant le bon égaré, pourra être admis en liquidation.

Aux termes d'une circulaire du 12 octobre 1871, émanant du ministère des finances, le montant de l'impôt de 10 p. 100, édicté par la loi du 16 septembre précédent doit être réduit uniformément d'une somme de 0 fr. 02 par article de perception.

Les fonctionnaires de l'intendance qui ont à liquider des créances concernant les transports de troupe ou de matériel effectués en grande vitesse doivent, en conséquence, appliquer la réfaction de 0 fr. 02 au nombre de places (occupées ou non) payées par l'administration de la guerre pour le transport des militaires ou marins, et à chacune des expéditions de chevaux, voitures, etc., comprises sur un même bon de chemin de fer.

Ainsi, pour le transport dans un compartiment isolé de 2e classe d'un prisonnier escorté de 2 gendarmes, de 25 hommes, de 5 chevaux et de 2 voitures, il devra être déduit, savoir :

Pour le compartiment (10 places payées).....	0 20
Pour les 25 hommes (plus 6 places inoccupées payées, soit 31 places).....	0 62
Pour les chevaux.....	0 02
Pour les voitures.....	0 02

La direction des colonies étant passée du ministère de la marine à celui du commerce, il importe que les bons de chemin de fer établis au titre d'un personnel ressortissant à l'un ou à l'autre de ces départements ministériels, portent exactement la mention : « Marine » ou « Colonies », selon le cas.

(Pour la classification du personnel, il y a lieu de se reporter à l'article 134 du décret du 12 juin 1867, sur le service des frais de route des militaires isolés, édition de 1888, page 50.)

Indépendamment du bon de chemin de fer du modèle général, il a été créé un bon spécial pour assurer le transport au compte du département de la guerre, à la moitié du tarif légal, des *anciens militaires allant faire usage des eaux thermales* aux frais de l'Etat (les compagnies ayant consenti gracieusement à une réduction de moitié du prix des places, le porteur du bon n'a rien à débourser).

Ce bon (modèle n° 127 A de la nomenclature) n'est pas, comme le bon de chemin de fer proprement dit, extrait d'un registre à souche : il est établi sur feuille volante et délivré, en simple expédition seulement, aux militaires dûment autorisés, en exécution de la loi du 12 juillet 1873, à voyager aux frais de l'Etat, soit pour se rendre aux eaux, soit pour rentrer dans leurs foyers.

Comme il est arrivé quelquefois qu'en raison du mauvais état de leur santé, des officiers ou des militaires se rendant aux établissements militaires d'eaux thermales se sont trouvés dans l'impossibilité d'accomplir un long voyage en chemin de fer d'une seule traite, il a été entendu avec les compagnies de chemins de fer qu'il pourra être délivré aux intéressés, sur leur demande, deux ou plusieurs bons par réseau, mais à la condition, cependant, que les arrêts intermédiaires seront limités au maximum à vingt-quatre heures.

Les bons de chemin de fer à délivrer aux anciens militaires autorisés à se rendre aux eaux ne comportent (à moins d'ordres contraires du Ministre) que des places de 2e classe pour les officiers, et des places de 3e classe pour les sous-officiers et soldats.

Les *anciens militaires, lorsqu'ils sont convoqués devant les commissions départementales de réforme* appelées à statuer sur le renouvellement des gratifications dont ils jouissent, voyagent à prix réduit, savoir :

Au quart du tarif sur le réseau de l'Etat;
Au demi-tarif sur tous les autres réseaux.

Pour bénéficier de cette réduction, les anciens militaires dont il s'agit doivent être porteurs d'un ordre de convocation (modèle n° 126 de la nomenclature) qu'ils font viser au départ par le chef de gare. Pour se rendre au lieu de convocation, ils payent le prix de la demi-place ou de la place entière, suivant qu'ils voyagent sur le réseau de l'Etat ou sur les autres réseaux. Pour le retour, cet ordre tient lieu de billet gratuit, après avoir reçu dans une case, ouverte à cet effet, la signature du président de la commission de réforme constatant leur comparution.

Le transport des militaires de la disponibilité, de la réserve, de l'armée active et de l'armée territoriale *convoqués à des exercices de tir*, s'effectue dans des conditions analogues à celles visées ci-dessus (demi-tarif sur tous les réseaux); mais, comme ces exercices sont facultatifs et qu'il y aurait lieu de craindre, par suite, que nombre d'hommes, confondant la nature des convocations qui leur parviennent, se crussent autorisés, en se basant sur ce qui se passe pour le tir, à ne plus tenir compte des vrais ordres d'appel, il était nécessaire d'adopter un titre particulier qui différât de l'ordre d'appel ordinaire et qui spécifiât que le titre est facultatif. Ce titre est le bulletin d'invitation: il est de couleur bleue et s'applique également aux officiers et aux hommes de troupe. Lorsqu'ils se déplacent pour se rendre aux réunions, ils présentent aux agents des gares ledit bulletin, visé par l'autorité militaire. Ils payent place entière au départ, mais il leur est délivré gratuitement un billet de retour sur le vu d'une attestation de l'officier dirigeant le tir et constatant que le porteur a assisté à la séance. Le bulletin d'invitation est valable : pour l'aller, la veille et le jour de la séance de tir, et, pour le retour, jusqu'au lendemain de cette séance inclusivement.

Les hommes de troupe (sous-officiers et soldats) doivent toujours être porteurs de leur livret individuel.

CHEVAUX.

DISPOSITIONS GÉNÉRALES.

En principe, tout cheval d'officier, de troupe ou de remonte ne peut être transporté par chemin de fer (1) au tarif militaire

(1) La nourriture, pendant la route, des chevaux transportés en chemins de fer se compose, pour vingt-quatre heures, de 5 kilos de foin et de 2 kilos d'avoine.
En temps de paix, si, dans la même journée, le trajet en chemin de fer est précédé ou suivi de parcours par terre d'une longueur totale de 12 kilomètres au moins, la ration de route est allouée à l'exclusion de celle dite de chemin de fer.

qu'autant qu'il est accompagné du cavalier ou de l'ordonnance chargé de le conduire. Si le nombre des cavaliers de conduite est inférieur à celui des chevaux, les chevaux voyageant en surnombre sont taxés au tarif plein. Cette règle comporte les exceptions suivantes :

1° Les officiers peuvent faire voyager à prix réduit, accompagnés d'un seul cavalier, tous les chevaux qui leur sont attribués par l'Etat C, annexé à l'arrêté de M. le Ministre des travaux public, du 14 septembre 1888 (*Bulletin officiel*, 2e semestre, page 1397);

2° Un cavalier conducteur non gradé de la cavalerie, de l'artillerie, du génie et du train, peut accompager les deux chevaux de trait affectés à son service.

Un militaire conducteur non gradé de l'arme de l'infanterie peut également accompagner les deux chevaux de traits affectés à son service pour l'attelage du fourgon régimentaire. Quant aux chevaux destinés à l'attelage des voitures de corvée à deux roues, en usage dans les corps d'infanterie, leur accompagnement doit être individuel (1);

3° Enfin, sur les chemins de fer de l'Etat, un cavalier suffit pour accompagner trois chevaux de remonte.

DISPOSITIONS PARTICULIÈRES.

CHEVAUX D'OFFICIERS.

Les chevaux d'officiers de toutes armes sont transportés par voies ferrées, au compte de l'Etat, lorsque le changement de résidence a lieu en vertu d'un ordre de service, à moins que ledit ordre ne spécifie que l'officier ne doit pas emmener de chevaux.

Dans l'intérêt du Trésor, il est fait exception à cette règle générale, savoir :

1° Lorsque le déplacement de l'officier résulte d'une permutation de gré à gré ou de motifs de convenance personnelle;

2° Pour les officiers allant en Algérie ou en Tunisie, et *vice versâ;*

3° Pour les officiers allant en mission ou exécutant un ordre de service qui ne comporte pas la nécessité d'être monté, cette nécessité étant d'ailleurs, à défaut d'ordre du Ministre, déterminée par les commandants de corps d'armée et sous leur responsabilité ;

(1) Ces dispositions abrogent et remplacent les dispositions contraires mentionnées par la note ajoutée à l'article 4, dernier alinéa, du décret du 18 novembre 1889 sur les transports ordinaires.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN ®
DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

4° Pour tout déplacement de service inférieur à 60 kilomètres à parcourir sur les routes de terre ;

5° Pour les officiers généraux inspecteurs qui jugent utile de se faire suivre de leurs chevaux.

Le cheval possédé par un officier à titre supplémentaire ne peut voyager aux frais de l'Etat que dans les conditions prévues pour les chevaux réglementaires.

OFFICIERS EN RETRAITE.

Les officiers allant, soit en congé, en attendant la liquidation de leur retraite, soit en retraite, ont le droit de faire transporter à prix réduit, mais à leurs frais, les chevaux qu'ils peuvent posséder à titre onéreux et qu'ils désirent emmener avec eux.

Lorsque les chevaux possédés par ces officiers proviennent de la remonte de l'Etat, et cela depuis moins d'un an, ils doivent, par application de l'instruction ministérielle du 1er septembre 1878, les présenter à une commission de remonte. Dans ce cas, les frais de transport, aller et retour, sont à la charge de l'Etat (note ministérielle du 19 septembre 1879).

CHEVAUX DE TROUPE.

Le transport de tous les chevaux de l'armée (gendarmerie comprise), dont la dépense doit incomber à l'Etat, ne peut être ordonné par les voies ferrées que si le trajet à effectuer par voie de terre atteint au minimum 60 kilomètres.

RÉSERVE ET ARMÉE TERRITORIALE.

Des officiers de réserve et de l'armée territoriale ont droit, en cas d'appel à l'activité ou de convocations pour les manœuvres, exercices ou revues, au nombre de chevaux déterminé par l'état C (annexé à l'arrêté du 14 septembre 1888) pour les officiers du même grade et de la même arme de l'armée active. Le transport de ces chevaux a lieu au quart du tarif et aux frais de l'État sous les réserves imposées aux officiers de l'armée active, c'est-à-dire si le déplacement est d'au moins 60 kilomètres et à la condition d'être accompagnés soit par les officiers eux-mêmes, soit par un cavalier ou une ordonnance militaire, à l'exclusion de tout domestique civil. (Cour de cassation, arrêt du 14 août 1877.) Il est donc de l'intérêt des officiers de voyager dans le même train que leurs montures. Lorsqu'il ne pourra en être ainsi, les officiers devront demander au général commandant le corps d'armée l'autorisation de faire accompagner leurs chevaux par des militaires de l'armée active mis momentanément à leur disposition.

Ces militaires reçoivent les allocations de route pour l'aller et le retour.

CAS DE MOBILISATION.

Les officiers de réserve ou de l'armée territoriale, sans distinction de grade, peuvent emmener avec eux les chevaux leur appartenant en propre jusqu'à concurrence du nombre affecté à leur grade sur le pied de guerre. Toutefois, ces montures ne sont transportées gratuitement sur les voies ferrées qu'autant qu'elles sont accompagnées de leur propriétaire et que le trajet à parcourir est supérieur à 60 *kilomètres*.

Les officiers supérieurs de réserve se rendant de France en Tunisie ou en Algérie, et réciproquement, peuvent faire accompagner leurs montures par un homme de troupe. La dépense résultant du transport est à la charge de l'Etat.

VOITURES, BAGAGES.

Toutes les fois qu'un corps, un dépôt ou un détachement voyage par chemin de fer (à moins de nécessité absolue ou d'ordres contraires émanant du commandement), les voitures ne sont pas portées sur le bon de chemin de fer : elles sont remises en gare à l'agence des transports de la guerre avec une lettre de voiture administrative (petite vitesse) à l'adresse de la nouvelle garnison. Elles sont expédiées montées sur roues et taxées, savoir : celles à deux roues pour le poids fictif de 1,000 kilog., celles à quatre roues pour le poids de 2,000 kilog. Si elles étaient transportées avec la troupe, ces voitures seraient taxées au prix de la grande vitesse, c'est-à-dire les voitures à deux roues à 0 fr. 616, les voitures à quatre roues à 0 fr. 788, impôt compris.

Toutes les fois que les voitures voyagent avec le corps, il y a lieu de joindre au bon de chemin de fer une copie de l'ordre qui aura été donné à cet effet par l'autorité militaire supérieure.

Ces prescriptions ne s'appliquent qu'au temps de paix. En cas de mobilisation, au contraire, toutes les voitures sont comprises sur le bon de chemin de fer et transportées à la suite des corps.

Les dispositions qui précèdent sont applicables aux voitures en nombre réglementaire appartenant aux cantinières.

Le poids des bagages ou effets de magasin à emporter, en temps de paix, à la suite des corps est limité au chiffre obtenu en multipliant par 30 le nombre de places, occupées ou non, payées par l'administration de la guerre. Le surplus doit voyager en petite vitesse au prix du traité sur les transports de la guerre.

DYNAMITE. — POUDRES ET MUNITIONS. — MATIÈRES INFLAMMABLES.

Le transport par chemin de fer de la dynamite, des poudres et munitions et des matières inflammables est exécuté en conformité de règlements et d'un arrêté émanant de M. le Ministre des

travaux publics qui sont insérés au *Bulletin officiel du ministère de la guerre*, savoir :

Dynamite. — Règlement du 10 janvier 1879 (page 231) (1).
Matières inflammables. — Arrêté du 9 janvier 1888 (p. 103) (2).
Poudres et munitions. — Règlement du 9 janvier 1888 (page 111).

ESCORTE ET GARDE DES CONVOIS DE POUDRES, DE DYNAMITE, ETC.

Les règlements pour le transport des poudres et de la dynamite ne prévoient d'escorte que pour les gares de départ et d'arrivée. L'escorte a été supprimée en cours de route (sauf l'exception prévue à l'article 9 du règlement du 9 janvier 1888, *Poudre*). Cette suppression entraîne celle de la surveillance militaire dans les gares. Par suite, la garde des convois aux gares de jonction ou de bifurcation où le séjour de ces convois peut se prolonger plus ou moins longtemps selon les convenances des compagnies de chemins de fer, incombe à ces compagnies.

Aux termes de l'article 12 du règlement du 10 janvier 1879 et de l'article 8 du règlement du 9 janvier 1888, les chefs de gare qui reçoivent des convois de poudres, de munitions de guerre, de dynamite ou autres explosifs, doivent demander à l'autorité militaire locale une garde destinée à veiller sur ces convois, si le chargement n'est pas enlevé par le destinataire dans un délai de trois heures après l'arrivée du train. Les frais de garde sont à la charge du département ministériel duquel dépend le service destinataire et imputables sur le chapitre du budget de ces départements (guerre ou finances) qui pourvoit aux dépenses de cette nature.

Lorsque les gares sont éloignées des villes de garnison, les agents des compagnies s'adressent, dans le cas dont il s'agit pour la garde du convoi, à la gendarmerie locale en utilisant la réquisition annexée à la lettre de voiture ; si la commune où le convoi séjourne n'a pas de gendarmerie, le chef de gare s'adresse au maire qui fait parvenir la réquisition au commandant de la brigade la plus voisine.

En attendant l'arrivée de la gendarmerie, le maire assure, conformément aux prescriptions générales des articles 91 et 94 de la loi du 5 avril 1884 et suivant la teneur du décret du 1er mars 1854 sur le service de la gendarmerie (art. 467 et 473) la garde du convoi au moyen de deux habitants de la localité à qui il est accordé pour ce service une indemnité sur les frais du département de la guerre (transports généraux). Cette indem-

(1) Modifié par arrêtés du 31 octobre 1882 et du 9 avril 1888.
(2) Modifié par arrêté du 20 juin 1889.

nité est calculée d'après le prix moyen d'une journée de travail dans la localité.

Aucune indemnité n'est allouée aux militaires qui gardent un convoi de poudre ou de dynamite de l'*Etat;* mais lorsqu'ils sont désignés pour garder un convoi de poudre du commerce ou de dynamite provenant de l'*industrie privée*, ils ont droit à une indemnité fixée par jour ou fraction de jour à 1 fr. 25 pour les caporaux ou brigadiers et à 1 franc pour les soldats. Cette indemnité est payée directement au chef de la troupe qui a fourni les hommes de garde par la compagnie du chemin de fer, qui se fait rembourser par le destinataire du convoi.

Le Ministre de la guerre,

Signé : C. DE FREYCINET.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN ® DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

Etat des documents antérieurs (circulaires, notes, etc.), relatifs aux transports par chemins de fer qui sont abrogés (B. O., p. r., p. 264).

Paris, 12 février 1890.

NUMÉROS D'ORDRE.	DATE.	NATURE.	BUREAU D'ORIGINE.	FORME sous laquelle ILS ONT ÉTÉ NOTIFIÉS.	SOMMAIRE.
			1868		
1	6 avril.	Note ministérielle.	Bureau de l'intendance, service de marche, etc.	*Journal militaire*, tome 1, p. 431.	Nombre de places à laisser inoccupées dans les wagons.
2	5 août.	Lettre collective.	Correspondance générale.	Idem, p. 200.	Délivrance de billets de logement aux militaires voyageant par voie ferrée.
3	23 août.	Instruction.	Intendance, transports.	Idem, p. 201.	Application de la note du 6 avril 1868.
			1869		
4	10 mai.	Lettre collective.	Correspondance générale.	Idem, p. 718.	Les titres d'absence donnant droit au tarif militaire doivent indiquer la durée de l'absence autorisée.
5	11 août.	Id.	Intendance, transports.	Idem, p. 748.	Dispositions pour l'établissement des réquisitions (bons de chemins de fer).
			1872		
6	19 nov.	Circulaire.	Transports généraux.	*Journal militaire*, tome 4, p. 670.	Indiquer sur les réquisitions les points principaux de l'itinéraire.
7	17 déc.	Note ministérielle.	Id.	Idem, p. 864.	Les chevaux doivent toujours être accompagnés.
			1873		
8	18 janv.	Circulaire.	Services des chemins de fer.	Non insérée.	Instruction pour la mise en marche de trains spéciaux.
9	4 avril.	Note ministérielle.	E.-M.-G. (1re bureau).	*Journal militaire*, p. 269.	Les chefs de détachement ne peuvent exiger plus de places que ne l'indique la réquisition.
10	12 juillet.	Circulaire.	E.-M.-G. (2e bureau).	Idem, p. 13.	Correspondance directe du président de la commission militaire supérieure des chemins de fer avec les autorités militaires.
			1874		
11	2 février.	Id.	E.-M.-G. (2e bureau).	Autographiée et non insérée.	Relations entre les commandants de corps d'armée et les compagnies de chemins de fer.
12	4 déc.	Note ministérielle.	E.-M.-G. (4e bureau).	*Journal militaire*, p. 730.	Modèle du billet collectif.
13	9 déc.	Circulaire.	Transports.	Idem, p. 767.	Intervention des fonctionnaires de l'intendance dans l'établissement et la vérification des pièces de transport.
14	10 déc.	Id.	Id.	Idem, p. 762.	Transport des chevaux d'officier sans troupe.
			1875		
15	9 janv.	Id.	Transports.	Manuscrite.	Prescriptions relatives à l'établissement des bons de chemins de fer.
16	16 janv.	Id.	Id.	Idem.	Bon spécial à délivrer aux anciens militaires se rendant aux eaux thermales.
17	16 janv.	Décision ministérielle.	Remontes.	*Journal militaire*, p. 20.	Transport des chevaux de remonte.
18	28 janv.	Circulaire.	E.-M.-G. (4e bureau).	Autographiée.	Admission des sous-officiers et soldats en 1re classe.
19	23 février	Id.	Id.	*Journal militaire*, p. 86.	Tracé des itinéraires.
20	18 avril.	Id.	3e direction.	Idem, p. 595.	Transport des voitures régimentaires.
21	24 avril.	Id	E.-M.-G. (4e bureau).	Manuscrite.	Placement des postes dans les gares.
22	17 juin.	Id.	Transports.	*Journal militaire*, p. 908.	Transport des voitures de cantinières.
23	6 juillet.	Note ministérielle.	Remontes.	Idem, p. 11.	Transport des chevaux de remonte.
24	13 juillet.	Circulaire.	E.-M.G. (4e bureau).	Idem, p. 697.	Les militaires ne doivent pas passer la nuit à Arvant.
25	11 août.	Id.	Id.	Autographiée.	Modifications à la circulaire du 13 juillet précédent.
26	7 sept.	Id.	Transports.	*Journal militaire*, p. 347.	Transport des chevaux d'officiers.
27	15 nov.	Id.	E.-M.-G. (4e bureau).	Idem, p. 698.	Les militaires ne doivent pas passer la nuit dans une localité qui n'est pas gîte d'étapes.
28	27 déc.	Id.	Transports.	Idem, p. 708.	Transport des effets de magasin à la suite des corps.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN ®
DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

NUMÉROS D'ORDRE.	DATE.	NATURE.	BUREAU D'ORIGINE.	FORME sous laquelle ILS ONT ÉTÉ NOTIFIÉS.
			1876	
29	10 février	Circulaire.	E.-M. G. (4e bureau).	Autographiée.
30	10 mars.	Note ministérielle.	Transports.	*Journal militaire*, p. 377.
31	31 mars	Circulaire.	E.-M. G. (4e bureau).	Autographiée.
32	24 avril.	Note ministérielle.	Correspondance générale.	*Journal militaire*, p. 685.
33	8 mai.	Id.	Transports.	Idem, p. 743.
34	25 juillet.	Id.	E.-M. G. (4e bureau).	Idem, p. 19.
			1877	
35	5 mai.	Circulaire.	E.-M. G. (4e bureau).	Idem, p. 474.
			1878	
36	25 avril.	Id.	Transports.	Idem, p. 211.
37	6 mai.	Id.	Id.	Idem, p. 229.
38	26 août.	Id.	Id.	Idem, p. 251.
39	2 nov.	Id.	Solde.	Idem, p. 365.
40	20 nov	Id.	Correspondance générale.	Idem, p. 401.
41	16 déc.	Id.	Transports.	Idem, p. 428.
			1879	
42	3 février.	Id.	Transports.	Idem, p. 76.
43	18 fév.	Id.	E.-M. G. (4e bureau).	Non insérée.
44	27 mai.	Id.	E.-M. G. (1er bureau).	Idem.
45	15 sept.	Note.	Transports.	*Journal militaire*, p. 214.
46	20 nov.	Arrêté.		Idem, p. 431.
47	15 déc.	Décision ministérielle.	Remontes.	Idem, p. 436.
			1880	
48	19 fév.	Circulaire.	E.-M. G. (1er bureau).	Non insérée (autographiée).
49	23 mars.	Note ministérielle.	Transports.	*Journal militaire*, p. 127.
50	18 mai.	Id.	Remontes.	Idem, p. 224.
51	25 août.	Décision ministérielle.		Idem, p. 309.
52	28 sept.	Circulaire.	Transports.	Non insérée (autographiée).
53	10 nov	Id.	Id.	*Journal militaire*, p. 302.
54	26 nov.	Id.	E.-M. G. (4e bureau).	Non insérée (autographiée).
			1881	
55	4 janv.	Id.	E.-M. G. (4e bureau).	Idem.
56	10 janv.	Id.	Transports.	*Journal militaire*, p. 29.
57	16 mai.	Lettre collective.	E.-M. G. (4e bureau).	Non insérée.
58	15 juin.	Circulaire.	Remontes.	*Journal militaire*, p. 353.
59	9 déc.	Id.	E.-M. G. (4e bureau).	Non insérée (autographiée).
			1882	
60	17 janv.	Lettre collective.	E.-M. G. (4e bureau).	Idem.
61	3 août.	Circulaire.	Remontes.	*Journal militaire*, p. 67.

SOMMAIRE.

Surveillance des militaires voyageant isolément.
Emploi des chemins de fer en Algérie.
Mesures à prendre pour éviter l'encombrement dans les gares lors de la mise en route des classes.
Rappel à l'exécution de l'arrêté du 15 juin 1866.

Complément à la note du 10 mars 1876.
Mode de correspondance entre les autorités militaires et les agents de chemins de fer.

Mesures à prendre pour éviter l'encombrement dans les gares lors des appels ou renvois de classes.

Transport des chevaux des officiers de réserve ou de l'armée territoriale.
Idem.
Transport des chevaux de gendarmes.
Tarif de transport sur les lignes de l'Eure.
Les aumôniers titulaires sont seuls admis au tarif militaire.

Transport des territoriaux se rendant aux exercices de tir.

Libellé des bons de chemins de fer. — Places inoccupées.
Les avis de passage pour les troupes voyageant en chemin de fer font connaître si le pain doit être preparé dans les gîtes d'étapes.
Aucun mouvement de troupes ne peut avoir lieu par voie ferrée sans ordres du Ministre.
Garde des convois de poudre et de dynamite arrêtés dans les gares.
Arrêté des travaux publics. — Transport des matières explosibles ou inflammables.
Transport des chevaux de remonte.

Mouvements de détachements ordonnés par les commandants de corps d'armée.
Transport des voitures appartenant aux corps voyageant par les voies ferrées.
Les chevaux doivent être accompagnés chacun d'un cavalier.
Tarifs applicables sur les diverses lignes de chemins de fer.
Prescriptions d'ensemble relatives au transport des chevaux.
Transport des hommes se rendant aux exercices de tir.
Mesures à prendre pour éviter le désordre dans les gares lors du renvoi des réservistes.

Heure d'arrivée dans les gîtes d'étapes.
Bons de chemin de fer pour les anciens militaires se rendant aux eaux thermales.
Les détachements ou isolés transportés en chemins de fer ne doivent pas passer la nuit dans les localités qui ne sont pas gîtes d'étapes.
Transport des chevaux de remonte sur le réseau de l'État.
Envoi à Bordeaux des avis de transport destinés au Midi.

Mesures à prendre pour éviter les désordres sur les chemins de fer.
Délivrance de bons de chemins de fer par les commandants des dépôts de remonte.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN
DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

NUMÉROS D'ORDRE.	DATE.	NATURE.	BUREAU D'ORIGINE.	FORME sous laquelle ILS ONT ÉTÉ NOTIFIÉS.	SOMMAIRE.
			1882 (*suite*).		
62	20 sept.	Lettre collective.	E.-M. G. (4e bureau).	Non insérée (autographiée).	Insertion au rapport des 10 jours des indications relatives au transport de détachements.
63	29 nov.	Id.	Transports.	*Journal militaire*, p. 401.	Règlement des factures de transport.
			1883		
64	25 mai.	Lettre collective.	E.-M. G. (4e bureau).	Non insérée (autographiée).	Emploi des wagons aménagés pour les transports du temps de paix.
65	9 juin.	Décret.		*Journal militaire*, p. 531.	Organisation des directions des chemins de fer de campagne.
66	15 juin.	Instruction.		Non insérée.	Service des directions des chemins de fer de campagne.
67	29 août.	Note ministérielle.	Transports.	*Journal militaire*, p. 159.	Au sujet des chevaux des officiers se rendant en Algérie.
68	7 sept.	Circulaire.	E.-M. G. (4e bureau).	Non insérée.	Rappel des prescriptions relatives au transport des voitures et gros bagages.
69	13 sept.	Note ministérielle.	Transports.	Idem.	Payement des frais d'escorte des convois de dynamite de l'industrie privée.
70	24 sept.	Lettre collective.	Id.	*Journal militaire*, p. 254.	Rappel des dispositions relatives au libellé des bons de chemin de fer.
71	15 oct.	Id.	E.-M. G. (4e bureau).	Non insérée.	Avis à donner aux chemins de fer du nombre des permissionnaires.
72	4 oct.	Id.	Id.	Idem.	Rappel des dispositions relatives à l'emploi de trains spéciaux.
73	23 nov.	Circulaire.	Transports.	*Journal militaire*, p. 813.	Anciens militaires convoqués devant les commissions de réforme.
74	23 déc.	Id.	Id.	Idem, p. 871.	Dispositions d'ensemble pour le transport des chevaux d'officiers.
			1884		
75	1er fév.	Note ministérielle.	Transports.	Idem, p. 134.	Tarif à payer sur diverses lignes.
76	27 sept.	Id.	Id.	Idem, p. 527.	Notification d'un arrêté des travaux publics (14 août 1884) modifiant celui du 15 juin 1866.
77	29 oct.	Règlement.	E.-M. G. (4e bureau).	Idem.	Règlement général sur les transports par chemins de fer.
			1885		
78	14 janv.	Décision ministérielle.	Transports.	Idem, p. 27.	Le transport des chevaux au compte de l'État ne s'effectue que pour les distances supérieures à 60 kilomètres.
79	31 juillet.	Lettre collective.	E.-M. G. (4e bureau).	Non insérée (autographiée).	Au sujet des billets collectifs.
80	31 déc.	Note ministérielle.	Fourrages.	*Journal militaire*, p. 1288.	Ration à attribuer aux chevaux en cas de transport mixte par chemin de fer et par terre.
			1886		
81	2 mars.	Id.	Vivres.	Idem, p. 203.	Dimension des seaux en toile des halte-repas.
82	30 mars.	Décret.		Idem, p. 303.	Réorganisation de la commission supérieure des chemins de fer.
83	12 août	Décision ministérielle.	E.-M. G. (4e bureau).	Idem, p. 353.	Transport des militaires par les trains de vitesse.
84	30 sept.	Id.	Id.	Idem, p. 525.	Les voitures sanitaires ne sont pas munies de drapeaux pendant les transports.
85	29 nov.	Note ministérielle.	Transports.	Idem, p. 1093.	Bons de chemin de fer pour le personnel de la marine.
			1887		
86	19 août.	Id.	Transports.	Idem, p. 148.	Garde des convois de poudre.
87	21 août.	Décret.		Idem.	Organisation et administration des sections techniques de chemins de fer de campagne.
88	15 oct.	Note ministérielle.	E.-M. G. (4e bureau).	Idem, p. 314.	Les commandants de corps d'armée prescrivent le transport par voie ferrée des détachements de 20 hommes au plus, se déplaçant dans l'intérieur de la région.
89	1er déc.	Id.	Id.	Idem, p. 987.	Suppression de pièces à adresser au président de la commission supérieure des chemins de fer.
			1888		
90	7 juin.	Id.	E.-M. G. (4e bureau).	Idem, p. 667.	Transport de petits détachements de chevaux.
91	22 juin.	Id.	Correspondance générale.	Idem, p. 751.	Indemnités aux militaires chargés de la garde des convois de poudre du commerce dans les gares.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN ®
DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

DÉCISION MINISTÉRIELLE

DU 22 AOUT 1890

MODIFIANT LES

ANNEXES DU RÈGLEMENT GÉNÉRAL

SUR LES

TRANSPORTS MILITAIRES

PAR CHEMINS DE FER

(ANCIENNE 2e PARTIE ; ÉDITION DE 1888.)

(ÉTAT-MAJOR DE L'ARMÉE ; 4e BUREAU.)

Les annexes aux règlements sur les transports ordinaires et stratégiques, dont le texte est ci-joint, remplacent les annexes de la 2e partie du Règlement général sur les transports militaires par chemins de fer, qui est abrogée.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN
DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

ANNEXES.

ANNEXE N° 1.

Pages.

Règlement ministériel sur l'organisation et l'administration des sections de chemins de fer de campagne et du personnel technique de la direction générale des chemins de fer et des étapes et de la direction des chemins de fer aux armées..... 5

ANNEXE N° 2.

Code des signaux. (Arrêté du Ministre des travaux publics du 15 novembre 1883.) 841

ANNEXE N° 3.

Ordre de service relatif à la comptabilité des transports par chemins de fer au delà des stations de transition..... 855

TABLE DES MATIÈRES.

TITRE PREMIER.

SECTIONS DE CHEMINS DE FER DE CAMPAGNE.

CHAPITRE Ier.

ORGANISATION.

Articles.

1. Services que comprennent les sections de chemins de fer de campagne..... 5
2. Composition du personnel..... 5
3. Mobilisation des sections..... 6
4. Hiérarchie, subordination, discipline..... 6
5. Droit de punir. — Punitions..... 7
6. Uniforme..... 8

CHAPITRE II.

ADMINISTRATION.

7. Composition du conseil d'administration..... 9
8. Installation du conseil..... 10
9. Attributions du conseil..... 10
10. Action de la commission de chemins de fer..... 11
11. Attributions du commandant de la section..... 12
12. Attributions des chefs de service..... 12
13. Attributions du chef de comptabilité..... 13
14. Attributions du caissier..... 14
15. Constatation et vérification des dépenses et des recettes..... 15
16. Garde et emploi des matières de consommation. — Comptabilité-matières.. 15

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN
DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

Articles. Pages

17. Solde. — Indemnités.... 16
18. Frais de bureau.... 17
19. Avances pour l'exploitation des services.... 17
20. Ordonnancement des dépenses.... 17
21. Démobilisation des sections de chemins de fer de campagne.... 18
22. Centralisation des comptes.... 18
23. Contrôle des opérations administratives.... 18

CHAPITRE III.

DISPOSITIONS GÉNÉRALES.

24. Recrutement, admission dans les sections de chemins de fer de campagne... 18
25. Avancement.... 19
26. Radiation.... 20
27. Etablissement des propositions.... 21
28. Mode de nomination.... 21
29. Tenue des contrôles.... 22
30. Des livrets.... 22
31. Convocation des sections en temps de paix.... 23
32. Dispositions relatives à la mobilisation.... 23

TITRE II.

PERSONNEL TECHNIQUE DE LA DIRECTION GÉNÉRALE DES CHEMINS DE FER ET DES ÉTAPES, ET DE LA DIRECTION DES CHEMINS DE FER AUX ARMÉES.

33. Ingénieur adjoint au directeur général des chemins de fer et des étapes.... 23
34. Ingénieur adjoint au directeur des chemins de fer aux armées.... 23
35. Autorité de l'ingénieur adjoint au directeur général et de l'ingénieur adjoint au directeur des chemins de fer aux armées.... 24
36. Personnel technique de la direction générale des chemins de fer et des étapes et de la direction des chemins de fer aux armées.... 24
37. Etablissement des propositions. — Mutations. — Tenue des contrôles.... 24

TABLEAUX ET PLANCHES.

Tableau A. Personnel d'une section de chemins de fer de campagne.... 25
— B. Désignation des emplois correspondant aux dénominations hiérarchiques du personnel d'une section de chemins de fer de campagne.... 29
— C. Description de l'uniforme.... 30
— D. Tarif des traitements du personnel.... 36
— E. Indemnités.... 38
— F. Droits des agents aux indemnités de transport et de route, au logement en nature, à l'admission dans les hôpitaux militaires, au traitement en captivité et aux vivres remboursables.... 39
— G. Indiquant la composition des conseils de guerre auxquels peuvent être déférés les agents.... 40
Note H. Règlement sur les rapports à intervenir entre les sections de chemins de fer de campagne et les sections télégraphiques de deuxième ligne qui leur seront attachées en cas de mobilisation.... 41
Tableau I. Modèle du mandat de payement.... 43
— K. Correspondance entre la hiérarchie des sections de chemins de fer de campagne et les divers emplois des chemins de fer.... 44
— L. Dispositions spéciales concernant l'ingénieur adjoint au directeur général des chemins de fer et des étapes.... 46
Planches. Indiquant les marques distinctives des agents des sections de chemins de fer de campagne.... 47

ANNEXE I.

Règlement ministériel sur l'organisation et l'administration des sections de chemins de fer de campagne et du personnel technique de la direction générale des chemins de fer et des étapes et de la direction des chemins de fer aux armées.

TITRE PREMIER.

SECTIONS DES CHEMINS DE FER DE CAMPAGNE.

CHAPITRE PREMIER.

Services que comprennent les sections de chemins de fer de campagne.

Art. 1er. Les sections de chemins de fer de campagne dont la formation est prescrite par la loi du 28 décembre 1888 et le décret du 5 février 1889, comprennent chacune un service central et trois divisions distinctes, savoir :

1re division, *mouvement ;*
2e division, *voie ;*
3e division, *traction.*

Composition du personnel.

Art. 2. Chaque division a un personnel qui lui est propre. La composition normale et l'organisation de ce personnel sont fixées par le tableau A, annexé au décret du 5 février 1889.

Conformément à l'article 4 du décret du 5 février 1889, chaque section est désignée par un numéro d'ordre, sous la dénomination de 1re, 2e, 3e, etc., section de chemins de fer de campagne (1).

Dans la 8e section : le service central et le service du mouvement sont fournis par la compagnie de l'Est, le service de la voie par la compagnie de l'Ouest et le service de la traction par la compagnie du Nord.

(1) Jusqu'à nouvel ordre, la 9e section comprendra un service central, les bureaux de division et deux subdivisions du mouvement, trois subdivisions de la voie, deux subdivisions de la traction. (Décision ministérielle du 9 mai 1889.)

Articles. Pages

17. Solde. — Indemnités.... 16
18. Frais de bureau.... 17
19. Avances pour l'exploitation des services.... 17
20. Ordonnancement des dépenses.... 17
21. Démobilisation des sections de chemins de fer de campagne.... 18
22. Centralisation des comptes.... 18
23. Contrôle des opérations administratives.... 18

CHAPITRE III.

DISPOSITIONS GÉNÉRALES.

24. Recrutement, admission dans les sections de chemins de fer de campagne... 18
25. Avancement.... 19
26. Radiation.... 20
27. Etablissement des propositions.... 21
28. Mode de nomination.... 21
29. Tenue des contrôles.... 22
30. Des livrets.... 22
31. Convocation des sections en temps de paix.... 23
32. Dispositions relatives à la mobilisation.... 23

TITRE II.

PERSONNEL TECHNIQUE DE LA DIRECTION GÉNÉRALE DES CHEMINS DE FER ET DES ÉTAPES, ET DE LA DIRECTION DES CHEMINS DE FER AUX ARMÉES.

33. Ingénieur adjoint au directeur général des chemins de fer et des étapes.... 23
34. Ingénieur adjoint au directeur des chemins de fer aux armées.... 23
35. Autorité de l'ingénieur adjoint au directeur général et de l'ingénieur adjoint au directeur des chemins de fer aux armées.... 24
36. Personnel technique de la direction générale des chemins de fer et des étapes et de la direction des chemins de fer aux armées.... 24
37. Etablissement des propositions. — Mutations. — Tenue des contrôles.... 24

TABLEAUX ET PLANCHES.

Tableau A. Personnel d'une section de chemins de fer de campagne.... 25
— B. Désignation des emplois correspondant aux dénominations hiérarchiques du personnel d'une section de chemins de fer de campagne.... 29
— C. Description de l'uniforme.... 30
— D. Tarif des traitements du personnel.... 36
— E. Indemnités.... 38
— F. Droits des agents aux indemnités de transport et de route, au logement en nature, à l'admission dans les hôpitaux militaires, au traitement en captivité et aux vivres remboursables.... 39
— G. Indiquant la composition des conseils de guerre auxquels peuvent être déférés les agents.... 40
Note H. Règlement sur les rapports à intervenir entre les sections de chemins de fer de campagne et les sections télégraphiques de deuxième ligne qui leur seront attachées en cas de mobilisation.... 41
Tableau I. Modèle du mandat de payement.... 43
— K. Correspondance entre la hiérarchie des sections de chemins de fer de campagne et les divers emplois des chemins de fer.... 44
— L. Dispositions spéciales concernant l'ingénieur adjoint au directeur général des chemins de fer et des étapes.... 46
Planches. Indiquant les marques distinctives des agents des sections de chemins de fer de campagne.... 47

ANNEXE I.

Règlement ministériel sur l'organisation et l'administration des sections de chemins de fer de campagne et du personnel technique de la direction générale des chemins de fer et des étapes et de la direction des chemins de fer aux armées.

TITRE PREMIER.

SECTIONS DES CHEMINS DE FER DE CAMPAGNE.

CHAPITRE PREMIER.

Services que comprennent les sections de chemins de fer de campagne.

Art. 1er. Les sections de chemins de fer de campagne dont la formation est prescrite par la loi du 28 décembre 1888 et le décret du 5 février 1889, comprennent chacune un service central et trois divisions distinctes, savoir :

1re division, *mouvement ;*
2e division, *voie ;*
3e division, *traction.*

Composition du personnel.

Art. 2. Chaque division a un personnel qui lui est propre. La composition normale et l'organisation de ce personnel sont fixées par le tableau A, annexé au décret du 5 février 1889.

Conformément à l'article 4 du décret du 5 février 1889, chaque section est désignée par un numéro d'ordre, sous la dénomination de 1re, 2e, 3e, etc., section de chemins de fer de campagne (1).

Dans la 8e section : le service central et le service du mouvement sont fournis par la compagnie de l'Est, le service de la voie par la compagnie de l'Ouest et le service de la traction par la compagnie du Nord.

(1) Jusqu'à nouvel ordre, la 9e section comprendra un service central, les bureaux de division et deux subdivisions du mouvement, trois subdivisions de la voie, deux subdivisions de la traction. (Décision ministérielle du 9 mai 1889.)

Mobilisation des sections.

Art. 3. Le Ministre de la guerre désigne, sur la proposition du chef d'état-major général de l'armée, et suivant les besoins du service, les sections, divisions ou subdivisions de sections à mobiliser.

En temps de guerre, le Ministre peut procéder à la création de nouvelles sections. Il peut aussi, suivant les besoins, augmenter le nombre des subdivisions indiqué pour chaque section. Cette augmentation a lieu, soit par le prélèvement de subdivisions constituées sur les sections existantes, soit par la formation de nouvelles subdivisions, dont le personnel est recruté dans les conditions indiquées ci-après au chapitre III.

Hiérarchie. — Subordination. — Discipline.

Art. 4. Les sections de chemins de fer de campagne forment un corps distinct, ayant une organisation hiérarchique spéciale, sans aucune assimilation avec les grades de la hiérarchie militaire proprement dite.

Les agents des sections ne peuvent être titulaires d'aucun grade dans la réserve de l'armée active ou dans l'armée territoriale.

Le personnel des sections de chemins de fer de campagne est, en vertu de l'article 8 de la loi du 24 juillet 1873, soumis à toutes les obligations du service militaire, jouit de tous les droits des belligérants et est assujetti aux règles du droit des gens.

La subordination a lieu, dans chaque service, d'un emploi à l'autre, d'après la hiérarchie des emplois spécifiée au tableau B annexé au décret du 5 février 1889. Les agents sont divisés en deux catégories :

1° *Les agents supérieurs* (commandants de section, chefs de service, sous-chefs de service de 1re et 2e classe et employés principaux de 1re et 2e classe) ;

2° *Les agents secondaires* (employés, chefs ouvriers, sous-chefs ouvriers, premiers ouvriers et ouvriers).

Dans chaque emploi, l'obéissance est due au plus ancien, comme s'il était revêtu de l'emploi supérieur.

Tout le personnel de la section est sous les ordres du commandant de la section.

En outre, le personnel des sections de chemins de fer de campagne est subordonné, pour la discipline générale, aux commandants militaires des gares et des localités dans lesquelles il se trouve. Le chef d'un détachement de section est responsable, vis-à-vis de cette autorité militaire, de la tenue de son détachement.

En temps de guerre ou lors des convocations, le personnel des sections de chemins de fer de campagne est justiciable des tribu-

naux militaires, conformément aux dispositions du paragraphe 2 de l'article 62 du Code de justice militaire et de l'article 51 de la loi du 15 juillet 1889.

La composition des conseils de guerre est fixée conformément au tableau G annexé au présent règlement. Les sections de chemins de fer de campagne sont sous l'autorité immédiate des commissions de chemins de fer auxquelles elles sont attachées.

L'action disciplinaire est exercée par le commandant de la section, sauf recours au président de la commission de chemins de fer.

Droit de punir. — Punitions.

Art. 5. En ce qui concerne leur service spécial, les agents ne peuvent être punis que par leurs supérieurs techniques. Le droit de punir et la nature des punitions sont les mêmes que sur le réseau d'origne des agents.

Pour les fautes contre la discipline, les agents peuvent être punis conformément aux règlements militaires, soit par leurs supérieurs techniques, soit par les autorités militaires ci-après désignées : directeur général (ou directeur) des chemins de fer et des étapes, directeur des chemins de fer aux armées, président de la commission à laquelle est attachée la section, commandants des gares ou des localités où se trouvent les agents.

Les punitions prononcées par une autorité militaire sont notifiées par l'intermédiaire du commandant de gare et, à défaut, du chef de gare, au chef de service ou de subdivision de section chargé d'en assurer l'exécution.

Les punitions disciplinaires infligées aux agents supérieurs sont :

Les arrêts simples ;
La réprimande du commandant de la section ;
Les arrêts de rigueur ;
Les arrêts de forteresse ;
La réprimande du président de la commission.

Les commandants de section ne peuvent être punis que par le directeur des chemins de fer aux armées et le directeur général (ou directeur) des chemins de fer et des étapes.

Un employé principal peut ordonner les arrêts simples pendant quatre jours ; un sous-chef de service pendant huit jours ; un chef de service pendant quinze ; le commandant de la section pendant trente jours. Ce dernier seul peut infliger les arrêts de rigueur et de forteresse.

Les punitions à infliger aux agents secondaires sont : la consigne, la salle de police, la prison.

La punition de la prison comporte la privation de la prime ou indemnité journalière de travail mentionnée à l'article 17 ci-après.

Un ouvrier peut être puni, par les sous-chefs ouvriers, de quatre

jours de consigne ou de deux jours de salle de police; par les chefs ouvriers et employés, de huit jours de consigne ou de quatre de salle de police.

Les sous-chefs ouvriers peuvent être punis, par les chefs ouvriers et employés, de quatre jours de consigne ou de deux de salle de police.

Les agents secondaires peuvent être punis :

Par les employés principaux, de huit jours de consigne ou de quatre de salle de police;

Par les sous-chefs de service, de quinze jours de consigne ou de huit de salle de police, ou de quatre de prison;

Par les chefs de service, de trente jours de consigne, ou de quinze de salle de police, ou de huit de prison;

Par le commandant de la section, de trente jours de salle de police ou de quinze de prison.

Le directeur général des chemins de fer et des étapes, le directeur des chemins de fer aux armées, le président de la commission à laquelle la section est attachée, ordonnent des punitions aux divers agents dans les mêmes conditions que le commandant de la section.

Les commandants des gares ou des localités peuvent ordonner aux agents secondaires des punitions dans les mêmes conditions qu'aux sous-officiers et soldats. Les plaintes qu'ils auraient à formuler contre des agents supérieurs sont transmises au président de la commission de chemins de fer de campagne, qui apprécie la suite à donner et prononce une punition, s'il y a lieu.

Le commandant de la section et les chefs de service ont seuls le droit d'augmenter les punitions infligées par leurs inférieurs; nul ne peut être puni de plusieurs peines de discipline simultanément ni successivement pour une seule et même faute.

Indépendamment des peines disciplinaires ci-dessus, et pour des fautes graves et répétées, le directeur général (ou directeur) des chemins de fer et des étapes prononce, sur la proposition du président de la commission de chemins de fer et sur l'avis du directeur des chemins de fer aux armées, le renvoi dans un corps de troupe des agents astreints au service militaire ou la remise aux compagnies des agents volontaires.

Les plaintes que les agents sont dans le cas de formuler contre des militaires sont transmises par le chef de détachement au commandant de la localité par l'intermédiaire du commandant de gare, ou, à défaut, directement.

L'autorité militaire apprécie la suite à donner aux plaintes qu'elle reçoit, et, s'il y a lieu, prononce la punition.

Uniforme.

Art. 6. Le port de l'uniforme est obligatoire en temps de guerre pour tout le personnel des sections mobilisées. Cet uniforme est

conforme à la description contenue dans le tableau C annexé au présent règlement.

Les agents supérieurs sont tenus d'être pourvus en tout temps de cet uniforme. Il est fait application à ces agents des dispositions arrêtées à ce sujet en ce qui concerne les officiers de l'armée territoriale.

Les agents secondaires reçoivent des magasins militaires, et aux frais de l'Etat, les effets d'habillement, de grand équipement, d'armement ou de campement désignés au tableau C et dont ils doivent être pourvus.

Les effets d'habillement, de grand équipement, d'armement ou de campement sont remplacés ou réformés dans les conditions prévues par les règlements administratifs de l'armée.

Les agents secondaires sont autorisés à percevoir les effets de petit équipement dans les magasins de l'Etat, à charge de remboursement immédiat. Ces mêmes effets sont remplacés à leurs frais; il leur est alloué une prime journalière d'entretien qui fait partie intégrante de la solde.

En temps de paix, les agents supérieurs ont, en ce qui concerne le port de l'uniforme, les mêmes droits que les officiers de l'armée territoriale.

CHAPITRE II.

ADMINISTRATION.

Composition du conseil d'administration.

Art. 7. L'administration de chaque section de chemins de fer de campagne est exercée par un conseil responsable qui prend le nom de conseil d'administration et est composé comme il suit :

Le commandant de la section..... *Président.*
Le chef du mouvement.....
L'ingénieur de la voie..... } *Membres.*
L'ingénieur de la traction.....
Le chef de la comptabilité, *membre et secrétaire.*

Chacun des membres est rapporteur pour les affaires concernant son service.

Tous les membres ont voix délibérative; les décisions sont prises à la majorité des voix; les absents sont remplacés par leurs suppléants désignés par le commandant de la section, savoir :

Le commandant de la section, par le chef de service appelé à commander la section;

Le chef du mouvement, par l'inspecteur du mouvement attaché au bureau du mouvement;

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN
DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

L'ingénieur de la voie, par l'un des deux inspecteurs de la voie;

L'ingénieur de la traction, par l'inspecteur de la traction ;

Le chef de comptabilité, par le chef de bureau de la comptabilité.

Aucun membre ne peut cumuler les fonctions de membre titulaire et de membre suppléant.

Lorsque, dans une délibération du conseil, les voix sont partagées, celle du président est prépondérante.

Lorsqu'une section n'est pas mobilisée en entier, son conseil d'administration ne comprend que le commandant de la section et les chefs de service présents parmi ceux désignés ci-dessus.

Lorsqu'une fraction de section mobilisée ne comprend pas un nombre de chefs de service tel que le conseil compte au moins trois membres titulaires, l'administration est exercée directement par le commandant de la section ou le chef du détachement.

A toute fraction de section mobilisée isolément doivent d'ailleurs être adjoints le chef du bureau de la comptabilité, le caissier et le nombre d'employés du bureau de la comptabilité nécessaire pour assurer les opérations administratives.

Installation du conseil.

Art. 8. Dès qu'une section est mobilisée, le conseil est installé par le président de la commission de chemins de fer à laquelle la section est attachée, ou, à son défaut, par un officier supérieur désigné par le Ministre.

Un fonctionnaire de l'intendance, désigné par l'autorité militaire constate l'installation du conseil par un procès-verbal qui est signé par tous les membres et transcrit au registre des délibérations.

Les mêmes formalités sont remplies dans le cas de réunion en temps de paix.

Attributions du conseil d'administration.

Art. 9. Le conseil d'administration se réunit, sur la convocation de son président, aussi souvent que l'intérêt du service l'exige, au moins une fois tous les trois mois en temps de paix et une fois par semaine en temps de guerre ou lors des convocations du temps de paix.

Les délibérations sont constatées par des procès-verbaux signés par tous les membres qui ont pris part à la délibération; les membres opposants ont le droit de consigner au procès-verbal le motif de leur opposition.

En temps de paix, le conseil d'administration est chargé de surveiller la tenue des contrôles, le maintien des cadres au complet, d'étudier toutes les questions que le commandant de la section soumet à son examen et, en particulier, les mesures propres à assurer la mobilisation de la section. Les propositions

du conseil, relatives à ces dernières mesures, sont transmises par le commandant de la section au chef d'état-major général qui prononce ou les soumet, s'il y a lieu, à l'approbation du Ministre de la guerre.

En temps de guerre ou de convocation, les attributions du conseil embrassent, sous l'autorité et la surveillance du président de la commission de chemins de fer :

1° Les demandes de fonds pour les dépenses d'exploitation ;

2° La passation des marchés dont l'importance dépasse 5,000 francs;

3° Les demandes de matériel et d'approvisionnements d'une importance de 5,000 francs;

4° Les demandes de subdivisions de renfort ou de personnel militaire auxiliaire.

Le conseil a, dans les limites du présent règlement, les pouvoirs les plus étendus pour l'administration intérieure de la section; il peut exceptionnellement allouer des gratifications aux agents secondaires; les motifs et le taux de ces allocations extraordinaires sont mentionnés au registre des délibérations.

Il reste en communication permanente avec la compagnie de chemins de fer qui a fourni tout ou partie du personnel de la section, par l'intermédiaire de l'agent délégué à cet effet et dont les attributions sont définies à l'article 24. Il lui renvoie, s'il y a lieu, les agents impropres au service et demande des remplaçants.

Le conseil prépare, en outre, les instructions relatives à l'organisation générale du service; le commandant de la section les arrête et les soumet à l'approbation du président de la commission de chemins de fer à laquelle la section est attachée.

Action de la commission de chemin de fer.

Art. 10. L'action de la commission de chemins de fer dont il est question à l'article précédent s'exerce de la manière suivante :

Le président de la commission de chemins de fer donne au commandant de la section tous les ordres nécessaires pour assurer la direction générale des opérations.

Toutes les délibérations du conseil d'administration relatives aux questions faisant l'objet des paragraphes numérotés 1, 2, 3 et 4 à l'article précédent sont soumises à la commission par le commandant de la section. Il en est de même des instructions générales données par le commandant pour assurer l'exécution des ordres donnés par la commission.

Le commandant fait aussi connaître à la commission les moyens d'exécution dont il dispose pour des travaux en projet et le devis de la dépense.

Enfin, la commission reçoit les demandes de fonds, de personnel, approvisionnements et de matériel supplémentaires qui lui sont faites par le commandant de la section.

Attributions du commandant de la section.

Art. 11. Le commandant de la section est ordinairement membre de la commission de chemins de fer de campagne (1).

Il rend compte à la commission de la marche du service et des opérations de la section, soit verbalement, soit par écrit.

Il préside le conseil d'administration, il a toute autorité pour assurer le service et le fonctionnement de la section, en se conformant aux instructions de la commission des chemins de fer.

Il autorise les chefs de service, en cas d'urgence et à charge d'en rendre immédiatement compte au conseil, à engager des dépenses jusqu'à concurrence de 5,000 franns.

Il approuve les demandes de matériel et d'approvisionnements d'une importance de moins de 5,000 francs, à charge d'en informer le conseil.

Il autorise l'emploi des ouvriers auxiliaires.

Attributions des chefs de service.

Art. 12. Chaque chef de service a toute initiative pour assurer le service qui lui est confié, en se conformant aux ordres et instructions du commandant de la section.

Il lui soumet toutes les propositions relatives à la répartition générale et à l'emploi du personnel sous ses ordres, à l'admission d'auxiliaires et de journaliers, ainsi que les ordres généraux relatifs à l'organisation et au fonctionnement du service dont il est chargé. Il assigne à chaque agent sa résidence.

Le commandant de la section examine ces propositions et fait connaître au chef de service sa décision.

Il soumet à l'approbation du commandant de la section les mutations concernant les agents supérieurs et a toute autorité pour prescrire celles concernant les agents secondaires, à charge de lui en rendre compte.

Les chefs de service effectuent les dépenses autorisées par le conseil d'administration. Ces dépenses sont soldées au moyen des avances délivrées par ce conseil ou font l'objet de marchés. Les chefs de service peuvent, à cet effet, passer directement et par délégation du conseil tous les marchés ne dépassant pas 5,000 francs.

Les chefs de service peuvent également, en cas d'urgence et avec l'approbation du commandant, qui en rendra compte immédiatement au conseil, engager des dépenses jusqu'à concurrence de 5,000 francs. Les dépenses sont soldées, soit par le conseil d'administration, soit directement par les chefs de service, au moyen des fonds d'avance qu'ils reçoivent sur autorisation du conseil.

(1) Article 34 du règlement sur les transports stratégiques.

Les chefs de service donnent quittance au caissier des fonds d'avance qui leur sont remis et justifient de l'emploi de ces fonds.

Les chefs de service opèrent les recettes de leurs services respectifs et en donnent quittance.

Ils vérifient et arrêtent les comptes de ces mêmes services. Ces comptes peuvent être établis avec les modèles en usage dans la grande compagnie de chemins de fer qui a fourni le personnel du service, et suivant les règles de ce service qui ne sont pas contraires aux prescriptions du présent règlement.

Attributions du chef de comptabilité.

Art. 13. Le chef de comptabilité est spécialement chargé de contrôler la régularité des recettes et des dépenses de tous les services.

Il soumet au conseil, au nom du commandant, toutes les propositions nécessaires pour assurer l'établissement des comptes en temps utile et dans les formes prescrites.

Il est spécialement chargé de la tenue des contrôles des agents de la section et, à cet effet, doit être tenu au courant de toutes les mutations affectant le personnel.

Il est détenteur du livret de solde de la section.

Il expose au conseil, lors de chaque réunion, la situation financière et lui soumet les demandes d'avance que le commandant juge nécessaires pour assurer les dépenses d'exploitation.

Il vérifie les états de solde du personnel établis par les chefs de service et les présente à la signature du conseil tous les quinze jours et d'avance pour les agents secondaires, tous les mois et à terme échu pour les agents supérieurs.

Il centralise la comptabilité des quatre services en recettes et dépenses.

Il s'assure que les demandes de fonds et les pièces justificatives de l'emploi de ces fonds sont bien signées par les agents et chefs de service ayant qualité pour les certifier, vérifier et arrêter.

Il vérifie les calculs et signe les mentions « Vu bon à encaisser » des pièces de recettes, ou « Vu bon à payer » des pièces de dépenses. Il renvoie ensuite ces pièces au service intéressé, pour être remises aux parties prenantes ou présentées directement à la caisse.

C'est seulement sur le vu de ces mentions que le caissier effectue les encaissements ou les payements.

Les dépenses et recettes sont passées en écritures sur le vu des pièces acquittées.

Le chef de comptabilité vérifie la caisse toutes les fois qu'il le juge convenable et au moins une fois par semaine. Il fait connaître au conseil d'administration, dans la séance qui suit, le résultat de cette vérification.

En cas de déficit constaté, il rend immédiatement compte au

commandant de la section, qui convoque d'urgence le conseil d'administration.

Le chef de comptabilité fait établir les pièces qui doivent servir à la fixation des sommes dues par l'Etat aux compagnies de chemins de fer pour la location du matériel roulant, la fourniture de combustible, de matières grasses ou autres objets, le payement des taxes de péage (1) et pour tous les autres remboursements prévus par les lois et réglements.

Il est chargé de l'achat et de la distribution des fournitures et imprimés nécessaires aux bureaux de tous les services et des matières destinées à leur éclairage et à leur chauffage, à moins que le conseil d'administration ne juge plus avantageux et plus commode d'en charger les chefs de service eux-mêmes.

Il fait également établir les pièces nécessaires aux opérations du *Bureau de contrôle central*, siégeant au Ministère de la guerre (2).

Il tient la comptabilité de l'habillement et de l'armement.

En campagne, le chef de comptabilité remplit les fonctions d'officier de l'état civil.

En cas d'absence, le chef de comptabilité est suppléé par le chef de bureau de la comptabilité.

Attributions du caissier.

Art. 14. Le caissier est personnellement responsable de la conservation des fonds déposés dans sa caisse, savoir :

1° Les fonds de la solde du personnel régulier de la section ;

2° Les fonds d'avance touchés au titre des quatre services ;

3° Les fonds provenant des recettes des différents services.

Il effectue les recettes et les payements dans les conditions et dans les formes prévues au présent règlement. Sa responsabilité à cet égard ne saurait être dégagée par celle de son suppléant, à moins de remise de service.

Dans le cas d'absence, le caissier fait la remise des fonds à un suppléant désigné par le conseil d'administration; cette remise est constatée par un procès-verbal dressé par le chef de comptabilité et signé par les intéressés. Chacun d'eux reçoit une expédition de ce procès-verbal; une troisième expédition est déposée dans les archives de la section par le chef de la comptabilité, qui rend compte au conseil d'administration.

A la fin de chaque journée, le caissier vérifie sa caisse, arrête son carnet de caisse et adresse au chef de comptabilité, par bordereau en double expédition, les pièces revêtues du *Vu bon à payer* ou du *Vu bon à encaisser* sur la production desquelles il a effectué des payements ou des encaissements et de l'acquit des parties prenantes.

(1) Article 6 du règlement sur les transports stratégiques.
(2) Annexe III, chapitre V.

Ces bordereaux sont distincts pour les recettes et les dépenses ; une des expéditions, revêtue de l'accusé de réception du chef de comptabilité, est renvoyée dans les vingt-quatre heures au caissier et lui sert de décharge personnelle. Cet agent adresse également au chef de comptabilité une situation de caisse indiquant sommairement les payements et les encaissements de la journée.

Sur la demande du caissier, le commandant de section désigne un ou plusieurs agents spécialement chargés de la garde de la caisse.

Constatation et vérification des dépenses et des recettes.

Art. 15. Les dépenses de la solde donnent lieu à l'établissement d'une comptabilité nominative analogue à celle tenue dans les corps de troupe faisant usage de cette comptabilité.

Cette comptabilité est complètement distincte de celle des dépenses de matériel et d'exploitation. Elle est trimestrielle en principe ; toutefois, lorsque les opérations d'une section n'ont commencé que dans le courant du dernier mois d'un trimestre, la comptabilité n'est arrêtée qu'à la fin du trimestre suivant.

Les dépenses d'exploitation, qu'il s'agisse du salaire d'ouvriers à la journée, embauchés pour des travaux accidentels, ou même des objets de menue consommation, comme allumettes, chiffons, etc., peuvent faire l'objet d'états de payement individuels ou d'états collectifs, suivant le mode qui présentera le plus de facilité. Toutefois, les salaires d'ouvriers sont toujours portés sur des états distincts à l'exclusion de toute autre dépense.

Les autres dépenses faites pour travaux ou pour fournitures de matières de grande consommation, comme des charbons, des bois, etc., font l'objet d'états de payement individuels.

L'état de payement de chaque dépense est signé par l'agent qui l'aura constaté ; il porte aussi la signature, pour la vérification et arrêt du montant de la dépense, du chef de service qui aura reconnu que la dépense est faite dans un but d'utilité et que les bases du règlement proposé sont admissibles.

Pour certaines matières de grande consommation, le conseil d'administration peut prescrire que leur réception des mains des fournisseurs ne soit pas faite seulement par un agent, mais par une commission dont il désigne les membres.

Dans ce cas, les états de payement doivent être accompagnés des procès-verbaux de réception de la commission.

Les états de recettes sont signés, comme les états de dépenses, par l'agent qui les a constatés, et accompagnés des pièces justificatives.

Garde et emploi des matières de consommation. — Comptabilité-matières.

Art. 16. Des gardes-magasins sont chargés, dans chaque service, d'emmagasiner, conserver et distribuer des matières de consommation, le matériel et l'outillage.

Dans tous les magasins les matières de consommation qui y

passent font l'objet d'une comptabilité-matières par entrées et sorties.

Les entrées sont constatées par le double des factures de livraison revêtues de la prise en charge des gardes-magasins, et les sorties sont justifiées par les reçus donnés par les parties prenantes dûment autorisées.

Tout garde-magasin est personnellement responsable de la conservation des matières existant dans son magasin.

Les chefs de service s'assurent, par des vérifications fréquentes, que les écritures sont régulièrement tenues et que les magasins sont bien en ordre.

La comptabilité-matières est centralisée par service respectivement par les chefs du bureau de la comptabilité, du bureau du mouvement, du bureau de la voie et du bureau de la traction.

Solde. — Indemnités.

Art. 17. Le tableau D annexé au présent règlement fixe :

1° Le taux de la solde de présence des agents en temps de paix et en temps de guerre ;

2° Les indemnités en rassemblement ou pour résidence qui peuvent, en temps de paix, être allouées aux agents supérieurs dans les mêmes conditions qu'aux officiers des corps de troupe ;

3° Le taux d'une *indemnité de travail* allouée en temps de paix, et d'une *prime de travail* allouée en temps de guerre, et pour chaque journée de présence, aux agents secondaires.

Ces allocations sont exclusives de toute prestation de vivres en nature. Toutefois, en temps de paix les agents secondaires, en temps de guerre le personnel entier, peuvent percevoir des magasins de l'Etat les vivres qui leur sont nécessaires, à charge de remboursement.

Les demandes de vivres et denrées que les agents des sections auront à percevoir des magasins de l'Etat seront adressées par leur chef immédiat au commandant de la localité par l'intermédiaire du commandant de gare et, à son défaut, directement.

Conformément à l'article 9 (§ 5), des gratifications peuvent être allouées exceptionnellement aux agents secondaires. Ces gratifications sont payées sur les fonds d'exploitation du service auquel appartiennent les agents.

Les agents supérieurs en permission ou en congé, en jugement ou en détention, à l'hôpital ou en captivité, reçoivent la moitié de la solde de présence fixée pour le pied de paix. Les agents secondaires dans les mêmes positions n'ont droit à aucune prestation.

Les agents secondaires qui subissent une peine disciplinaire de prison ne reçoivent pas l'indemnité de travail ou la prime de travail.

La même retenue peut être exercée sur la solde de ces agents, à titre de punition, pour fautes commises dans leur service technique (art. 6, § 1). Les punitions de cette nature sont prononcées par le chef de service ou par le commandant de la section.

L'indemnité d'entrée en campagne, l'indemnité de première mise d'équipement et l'indemnité pour perte d'effets sont fixées ainsi que cela est indiqué au tableau E annexé au présent règlement.

Perçoivent seuls les indemnités d'entrée en campagne et de première mise d'équipement, les agents qui sont reconnus à l'arrivée comme susceptibles de faire campagne.

Dans le cas de promotion d'un grade à l'autre au cours des opérations, les agents promus auront droit à la différence entre l'indemnité afférente à leur ancien et à leur nouveau grade.

Les droits des agents aux indemnités de transport et de route, au logement en nature, à l'admission dans les hôpitaux militaires, au traitement en captivité et aux vivres remboursables sont indiqués au tableau F annexé au présent règlement.

Frais de bureau.

Art. 18. Il n'est point accordé d'indemnité pour frais de bureau aux agents.

Les dépenses résultant de ce chef sont comprises dans les frais d'exploitation.

Les chefs de service les autorisent et les vérifient.

Avances pour l'exploitation des services.

Art. 19. Les sections de chemins de fer de campagne sont autorisées à recevoir des avances dans les conditions fixées par l'article 169 du décret du 3 avril 1869.

Il pourra être perçu une avance au titre de chacun des quatre services : service central, services du mouvement, de la voie et de la traction.

Les comptes sont établis trimestriellement ; toutefois, lorsque les opérations n'ont commencé que dans le courant du dernier mois d'un trimestre, ces comptes ne sont arrêtés qu'à la fin du trimestre suivant.

Ordonnancement des dépenses.

Art. 20. Les dépenses des sections de chemins de fer de campagne sont ordonnancées par le Ministre ou par le service de l'intendance.

L'ordonnancement par le service de l'intendance a lieu, sur les crédits qui lui sont sous-délégués, par un intendant d'armée, sur l'ordre du commandant en chef, soit au nom du conseil d'administration de la section au titre de la solde ou à titre d'avances, soit au nom des titulaires des marchés par adjudication publique ou de gré à gré que lui désigne le conseil.

Les ordonnancements à titre d'avances ou au nom des titulaires des marchés sont faits conformément aux dispositions du

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN ®
DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

règlement du 3 avril 1869, sur la comptabilité en deniers du département de la guerre.

Démobilisation des sections de chemins de fer de campagne.

Art. 21. Quand une section est démobilisée, le conseil d'administration arrête les comptes.

Un fonctionnaire de l'intendance, désigné par l'autorité militaire, invite, par un ordre de versement, l'agent du Trésor a recevoir du conseil d'administration les deniers qui peuvent rester en caisse; il constate la démobilisation de la section et la fin de la gestion du conseil d'administration par un procès-verbal, qui est signé par tous les membres et transcrit, pour le clore, au registre des délibérations.

Un certain nombre d'agents peut être maintenu en service après la démobilisation d'une section pour assurer la liquidation des comptes. Le nombre des agents ainsi maintenu est fixé par le président de la commission de chemins de fer de campagne, sur la proposition du conseil d'administration.

Centralisation des comptes.

Art. 22. Les comptes des sections de chemins de fer de campagne sont transmis par les commandants de section directement au Ministre de la guerre. Ils sont centralisés par le *bureau de contrôle central*, siégeant auprès du ministère de la guerre.

Contrôle des opérations administratives.

Art. 23. Toutes les opérations relatives à l'administration des sections de chemins de fer de campagne sont soumises, comme toutes celles du département de la guerre, au contrôle supérieur institué par la loi.

CHAPITRE III.

DISPOSITIONS GÉNÉRALES.

Recrutement, admission dans les sections.

Art. 24. Le personnel des sections est recruté parmi les ingénieurs, fonctionnaires et employés attachés au service des compagnies, soit volontaires, soit assujettis au service militaire en exécution de l'article 37 de la loi du 15 juillet 1889.

Les volontaires sont admis dans le cadre sur leur demande, en contractant l'engagement de faire partie des sections pendant trois ans.

Les autres agents sont pris exclusivement parmi les ingénieurs, fonctionnaires et employés, spécifiés au tableau A de la loi du 15 juillet 1889 appartenant à l'armée active, à sa réserve, à l'armée territoriale ou à sa réserve, remplissant sur le réseau des fonctions identiques ou analogues à celles qui leur sont assignées dans les sections et encore assujetties pendant trois ans au moins au service militaire ou contractant l'engagement de faire partie des sections pendant trois ans au moins.

Dans chaque section, sauf le cas résultant de l'article 25 ci-après, nul ne peut se trouver investi d'un emploi appartenant à l'une des catégories hiérarchiques du tableau B (1) qui le mette sous les ordres d'un agent qui lui est inférieur dans le service ordinaire des chemins de fer. La correspondance entre la hiérarchie des sections de chemins de fer de campagne et les divers emplois des chemins de fer est, à cet effet, déterminée par le tableau K annexé au présent règlement.

Tous les agents des compagnies classés dans la non-disponibilité étant à la disposition de l'autorité militaire, on prélève parmi eux, pour constituer les sections, ceux qui, par leur âge et leur capacité, sont en état de rendre les meilleurs services dans les formations spéciales.

Les désignations sont obligatoires pour les agents qui en sont l'objet.

En vue d'assurer en tout temps le remplacement des vacances imprévues dans les emplois de chef de service, sous-chefs de service, employés principaux, employés et chefs ouvriers, il est constitué dans chaque compagnie une liste supplémentaire d'agents susceptibles d'être incorporés d'après les conditions ci-dessus, et dont l'effectif est fixé au moins à 1/10 du personnel normal qu'elle fournit aux sections de chemins de fer de campagne.

En temps de paix, le contrôle de ces agents est tenu comme il est indiqué pour la section elle-même, mais par la compagnie seule.

Lorsqu'une section est mobilisée, un agent de cette liste, délégué par le conseil d'administration, reçoit les contrôles et les livrets des agents supplémentaires. Il est en relation permanente avec le conseil d'administration de la section et est chargé de toutes les opérations relatives au maintien de l'effectif de la section à son complet réglementaire.

Avancement.

Art. 25. Lorsqu'un agent faisant déjà partie d'une section a été promu dans la compagnie à un emploi supérieur à celui dont il est revêtu dans la section, il peut, s'il existe des vacances, et qu'il soit agréé par le commandant de cette section, être promu à l'emploi supérieur dans la section. Dans le cas contraire, il peut, sur sa demande, conserver ses fonctions ou être replacé simplement dans la non-disponibilité.

---

(1) Décret du 5 février 1889.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN ® DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

A mérite égal, l'avancement est réservé aux agents volontaires.

Les agents, appartenant au personnel des sections de chemins de fer de campagne, peuvent être nommés dans ces sections, sur la proposition du commandant de la section, à un emploi supérieur à celui qu'ils occupent, sans que leur situation dans l'administration à laquelle ils appartiennent ait été changée. Mais, en aucun cas, les limites de correspondance fixées par le tableau K, annexé au présent règlement, ne pourront être dépassées.

Radiation.

Art. 26. Sont rayés des contrôles :

1° Les *agents volontaires ;*

(*a*) A l'expiration de leur engagement lorsqu'ils auront démandé leur radiation ;

(*b*) Lorsqu'ils atteignent l'âge de 60 ans révolus ;

2° Les *agents non volontaires*, lorsqu'ils ont accompli le nombre d'années de service fixé par l'article 37 de la loi du 15 juillet 1889, s'ils ne demandent pas à être maintenus comme volontaires.

La radiation des agents appartenant aux classes les plus anciennes de la réserve de l'armée territoriale pourra être proposée par le commandant de chaque section, lorsque leur remplacement sera assuré par des agents appartenant à des classes plus jeunes et placés dans la non-disponibilité ;

3° Les agents dont le maintien dans les emplois du service ordinaire est reconnu nécessaire par la commission du réseau.

Ces agents sont replacés dans la non-disponibilité ;

4° Les agents qui, pour quelque motif que ce soit, cessent d'appartenir à la compagnie de chemins de fer qui forment la section ou qui y sont nommés à l'un des emplois n'entraînant pas le classement dans la non-disponibilité ;

5° Les agents qui sont replacés dans la non-disponibilité conformément aux prescriptions de l'article 25 ci-dessus ;

6° Les agents dont le commandant de la section jugerait le maintien dans les cadres de la section préjudiciable au bon fonctionnement du service ;

7° Les commandants de section, chefs ou sous-chefs de service ou employés principaux, qui se trouveraient dans l'un des cas prévus par le décret du 31 août 1878 pour la perte du grade en ce qui concerne les officiers de l'armée territoriale.

Les agents désignés aux paragraphes nos 4, 6 et 7 ci-dessus sont, par suite de leur radiation des contrôles des sections, affectés immédiatement à des corps de troupe pour le nombre d'années pendant lesquelles ils sont encore assujettis au service militaire. Ils ne peuvent, sous aucun prétexte, être classés dans la non-disponibilité, même s'ils continuent à faire partie du personnel des compagnies de chemins de fer.

A dater de l'ordre de mobilisation, aucune démission donnée par un agent appartenant aux sections de chemins de fer de campagne n'est valable qu'après avoir été acceptée par le Ministre de la guerre.

Établissement des propositions.

Art. 27. En temps de paix et en temps de guerre, avant l'arrivée de la section aux armées, le commandant de chaque section fait, en ce qui concerne le choix et la désignation des agents à incorporer, leur maintien comme volontaires, l'avancement et les radiations, des propositions à la compagnie à laquelle appartient le personnel de la section. Celle-ci les adresse au Ministre de la guerre, qui statue définitivement.

Aux armées, les propositions faites en faveur des agents supérieurs par le commandant de la section sont envoyées par la voie hiérarchique (président de la commission des chemins de fer de campagne, directeur des chemins de fer aux armées, directeur général des chemins de fer et des étapes) au général commandant en chef, qui les transmet avec son avis au Ministre de la guerre (1).

Il en est de même des propositions pour les récompenses honorifiques faites par le commandant de la section en faveur des agents supérieurs ou des agents secondaires.

Mode de nomination.

Art. 28. Les agents supérieurs sont nommés par le Président de la République sur la présentation du Ministre de la guerre, dans les formes usitées pour les officiers de l'armée territoriale.

Les agents secondaires sont nommés par le Ministre de la guerre.

La radiation des contrôles est prononcée par le Ministre de la guerre.

Les sections de chemins de fer de campagne devant être constamment tenues au complet, les propositions de nomination ou de radiation sont notifiées aux agents qui en sont l'objet par les compagnies de chemins de fer lorsqu'elles transmettent ces propositions au Ministre de la guerre. Les agents sont, à partir de cette notification, considérés comme en fonctions ou comme démissionnaires, sauf en temps de guerre, comme il est prévu au dernier alinéa de l'article 26.

Aux armées, les nominations sont faites : en ce qui concerne les agents supérieurs, soit comme en temps de paix, soit par le général en chef, s'il a reçu des pouvoirs à cet effet (2) ; en ce

(1) Article 104 de l'ordonnance du 16 mars 1838.
(2) Article 106 de l'ordonnance du 16 mars 1838.

qui concerne les agents secondaires, par le commandant de la section.

Tenue des contrôles.

Art. 29. Les contrôles de chaque section sont tenus par l'autorité militaire d'une part, par les compagnies de chemin de fer de l'autre, sous la responsabilité du commandant de la section et de la compagnie.

Avant l'expiration du *premier mois de chaque trimestre au plus tard*, l'état des mutations survenues pendant le trimestre écoulé, ainsi que les propositions d'admission, d'avancement et de radiation (celles-ci accompagnées, s'il y a lieu, des lettres de service des intéressés et autres pièces nécessaires) (1) sont adressés par les compagnies au Ministre de la guerre.

Dès que les compagnies sont informées de la suite donnée par le Ministre de la guerre à ces propositions, elles adressent au service du recrutement l'état des mutations devenues définitives et dont il y a lieu, par suite, de tenir compte sur les contrôles particuliers de ce service.

Des livrets.

Art. 30. Tous les agents sont pourvus d'une plaque d'identité et d'un livret matricule. Les agents secondaires sont en outre pourvus d'un livret individuel; les agents supérieurs, d'une feuille du personnel. Ces documents sont ceux dont les agents étaient déjà munis s'ils ont servi dans l'armée avant leur passage dans les sections.

Dans le cas contraire, ils sont établis conformément aux modèles réglementaires.

Les feuilles du personnel et les livrets individuels sont conservés dans les compagnies de chemins de fer, les premières par le commandant de la section, les autres par le fonctionnaire désigné pour la tenue des contrôles. Ils sont groupés en tout temps par service et subdivision dans l'ordre des contrôles.

Les livrets matricules et les plaques d'identité sont conservés par le service du recrutement, groupés de la même manière dans des boîtes du modèle réglementaire. On y joint les documents afférents aux ouvriers d'art qui n'appartiennent pas aux compagnies de chemins de fer et doivent être adjoints aux sections de chemins de fer de campagne. Les livrets et plaques afférents à une section ou subdivision mobilisée sont remis à son chef.

Les livrets matricules et plaques d'identité des agents qui, cessant d'être assujettis au service militaire, continuent d'appartenir volontairement aux sections, sont remis aux compagnies qui en

(1) Telle, par exemple, que la démission d'officier de réserve ou de l'armée territoriale, si l'agent à nommer dans une section était antérieurement pourvu d'un grade dans l'armée.

assurent la conservation, comme il a été dit pour les livrets individuels.

Convocation des sections en temps de paix.

Art. 31. Conformément à la loi du 28 décembre 1888 et à l'article 5 du décret du 5 février 1889, les sections peuvent, en temps de paix, être soumises à des inspections, revues et réunions d'instruction, sur l'ordre du Ministre de la guerre.

Pendant la durée de ces convocations, les agents ont droit à la solde et aux indemnités spécifiées à l'article 17.

Les dépenses qu'entraînent ces convocations sont à la charge de l'autorité militaire.

Les appels, revues et réunions s'effectuent par section ou subdivision de section et non par classe.

Dispositions relatives à la mobilisation.

Art. 32. Toutes les dispositions relatives à la mobilisation de chaque section sont étudiées et arrêtées dès le temps de paix.

Les sections doivent être toujours prêtes de la façon la plus complète à être utilisées pour le service auquel elles sont destinées.

TITRE II.

PERSONNEL TECHNIQUE DE LA DIRECTION GÉNÉRALE DES CHEMINS DE FER ET DES ÉTAPES ET DE LA DIRECTION DES CHEMINS DE FER AUX ARMÉES.

Ingénieur adjoint au directeur général des chemins de fer et des étapes.

Art. 33. L'ingénieur adjoint au directeur général des chemins de fer et des étapes est nommé par le Président de la République, sur la présentation du Ministre de la guerre.

Le traitement et les indemnités auxquels a droit cet ingénieur, ainsi que son uniforme, sont fixés conformément aux indications du tableau L annexé au présent règlement.

Un personnel technique, nommé en sus du personnel technique de la direction des chemins de fer aux armées, lui est adjoint conformément à l'article 8 du décret du 10 octobre 1889.

Ingénieur adjoint au directeur des chemins de fer aux armées.

Art. 34. L'ingénieur adjoint au directeur des chemins de fer aux armées est nommé par le Président de la République, sur la présentation du Ministre de la guerre.

Il est entièrement assimilé aux commandants de section de chemins de fer de campagne au point de vue de la hiérarchie, de la subordination, du traitement et des indemnités.

L'uniforme de l'ingénieur adjoint au directeur des chemins de fer aux armées est celui du commandant d'une section de chemins

qui concerne les agents secondaires, par le commandant de la section.

Tenue des contrôles.

Art. 29. Les contrôles de chaque section sont tenus par l'autorité militaire d'une part, par les compagnies de chemin de fer de l'autre, sous la responsabilité du commandant de la section et de la compagnie.

Avant l'expiration du *premier mois de chaque trimestre au plus tard*, l'état des mutations survenues pendant le trimestre écoulé, ainsi que les propositions d'admission, d'avancement et de radiation (celles-ci accompagnées, s'il y a lieu, des lettres de service des intéressés et autres pièces nécessaires) (1) sont adressés par les compagnies au Ministre de la guerre.

Dès que les compagnies sont informées de la suite donnée par le Ministre de la guerre à ces propositions, elles adressent au service du recrutement l'état des mutations devenues définitives et dont il y a lieu, par suite, de tenir compte sur les contrôles particuliers de ce service.

Des livrets.

Art. 30. Tous les agents sont pourvus d'une plaque d'identité et d'un livret matricule. Les agents secondaires sont en outre pourvus d'un livret individuel; les agents supérieurs, d'une feuille du personnel. Ces documents sont ceux dont les agents étaient déjà munis s'ils ont servi dans l'armée avant leur passage dans les sections.

Dans le cas contraire, ils sont établis conformément aux modèles réglementaires.

Les feuilles du personnel et les livrets individuels sont conservés dans les compagnies de chemins de fer, les premières par le commandant de la section, les autres par le fonctionnaire désigné pour la tenue des contrôles. Ils sont groupés en tout temps par service et subdivision dans l'ordre des contrôles.

Les livrets matricules et les plaques d'identité sont conservés par le service du recrutement, groupés de la même manière dans des boîtes du modèle réglementaire. On y joint les documents afférents aux ouvriers d'art qui n'appartiennent pas aux compagnies de chemins de fer et doivent être adjoints aux sections de chemins de fer de campagne. Les livrets et plaques afférents à une section ou subdivision mobilisée sont remis à son chef.

Les livrets matricules et plaques d'identité des agents qui, cessant d'être assujettis au service militaire, continuent d'appartenir volontairement aux sections, sont remis aux compagnies qui en

(1) Telle, par exemple, que la démission d'officier de réserve ou de l'armée territoriale, si l'agent à nommer dans une section était antérieurement pourvu d'un grade dans l'armée.

assurent la conservation, comme il a été dit pour les livrets individuels.

Convocation des sections en temps de paix.

Art. 31. Conformément à la loi du 28 décembre 1888 et à l'article 5 du décret du 5 février 1889, les sections peuvent, en temps de paix, être soumises à des inspections, revues et réunions d'instruction, sur l'ordre du Ministre de la guerre.

Pendant la durée de ces convocations, les agents ont droit à la solde et aux indemnités spécifiées à l'article 17.

Les dépenses qu'entraînent ces convocations sont à la charge de l'autorité militaire.

Les appels, revues et réunions s'effectuent par section ou subdivision de section et non par classe.

Dispositions relatives à la mobilisation.

Art. 32. Toutes les dispositions relatives à la mobilisation de chaque section sont étudiées et arrêtées dès le temps de paix.

Les sections doivent être toujours prêtes de la façon la plus complète à être utilisées pour le service auquel elles sont destinées.

TITRE II.

PERSONNEL TECHNIQUE DE LA DIRECTION GÉNÉRALE DES CHEMINS DE FER ET DES ÉTAPES ET DE LA DIRECTION DES CHEMINS DE FER AUX ARMÉES.

Ingénieur adjoint au directeur général des chemins de fer et des étapes.

Art. 33. L'ingénieur adjoint au directeur général des chemins de fer et des étapes est nommé par le Président de la République, sur la présentation du Ministre de la guerre.

Le traitement et les indemnités auxquels a droit cet ingénieur, ainsi que son uniforme, sont fixés conformément aux indications du tableau L annexé au présent règlement.

Un personnel technique, nommé en sus du personnel technique de la direction des chemins de fer aux armées, lui est adjoint conformément à l'article 8 du décret du 10 octobre 1889.

Ingénieur adjoint au directeur des chemins de fer aux armées.

Art. 34. L'ingénieur adjoint au directeur des chemins de fer aux armées est nommé par le Président de la République, sur la présentation du Ministre de la guerre.

Il est entièrement assimilé aux commandants de section de chemins de fer de campagne au point de vue de la hiérarchie, de la subordination, du traitement et des indemnités.

L'uniforme de l'ingénieur adjoint au directeur des chemins de fer aux armées est celui du commandant d'une section de chemins

de fer de campagne, modifié conformément aux indications du chapitre VI du tableau C.

Autorité de l'ingénieur adjoint au directeur général et de l'ingénieur adjoint au directeur des chemins de fer aux armées.

Art. 35. L'ingénieur adjoint au directeur général et l'ingénieur adjoint au directeur des chemins de fer aux armées ont respectivement sur le personnel technique de la direction générale et sur celui de la direction des chemins de fer aux armées l'autorité du commandant d'une section de chemins de fer de campagne sur le personnel de sa section.

Ils exercent l'action disciplinaire sur les agents qui leur sont subordonnés, sauf recours soit au directeur général, soit au directeur des chemins de fer aux armées, selon le cas.

Personnel technique de la direction générale des chemins de fer et des étapes et de la direction des chemins de fer aux armées.

Art. 36. Le personnel technique de la direction générale et de la direction des chemins de fer aux armées se recrute parmi les ingénieurs, agents et employés des compagnies de chemins de fer, comme celui des sections de chemins de fer de campagne auquel il est entièrement assimilé au point de vue de la hiérarchie, de la subordination, du traitement, des indemnités, du mode de nomination, de l'avancement, de la radiation, des convocations en temps de paix.

L'uniforme de ce personnel est celui du personnel de ces sections, modifié conformément aux indications du chapitre VI du tableau C.

Établissement des propositions. — Mutation. — Tenue des contrôles.

Art. 37. L'ingénieur adjoint au directeur général et l'ingénieur adjoint au directeur des chemins de fer aux armées, font, chacun en ce qui concerne le personnel qui lui est subordonné, des propositions au Ministre de la guerre relativement aux choix des agents techniques à désigner, à leur maintien comme volontaires, à leurs mutations et à leur radiation. Le Ministre de la guerre statue, après avoir pris l'avis des compagnies de chemins de fer intéressées.

Les contrôles de ces personnels sont tenus d'un côté par l'autorité militaire, et d'un autre côté par les compagnies de chemins de fer intéressées et les ingénieurs adjoints au directeur général et au directeur des chemins de fer aux armées.

Paris, le 22 août 1890.

Le Président du Conseil, Ministre de la guerre,

Signé : C. DE FREYCINET.

TABLEAU A.

Personnel d'une section de chemins de fer de campagne.

COMPOSITION DU PERSONNEL.	NOMBRE D'AGENTS.
§ I. — SERVICE CENTRAL.	
Commandant de la section	1
1° BUREAU DU COMMANDANT.	
Secrétaire	1
Employé principal de 1re classe	1
Employé principal de 2e classe	1
TOTAL	4
2° BUREAU DE LA COMPTABILITÉ.	
Chef de comptabilité	1
Chef du bureau de la comptabilité	1
Caissier	1
Employés principaux de la comptabilité. 1re classe	2
Employés principaux de la comptabilité. 2e classe	1
Employés de la comptabilité	2
TOTAL	8
3° BUREAU MÉDICAL (1).	
Médecin-major de 1re classe	1
Médecins aides-majors de 1re classe	2
TOTAL	3

(1) Pour mémoire : les médecins font partie des cadres du service de santé de l'armée. Ils sont pris de préférence parmi les médecins de la réserve ou de l'armée territoriale qui sont attachés, en temps de paix, au service des compagnies.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN ® DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

COMPOSITION DU PERSONNEL.	PAR SUBDIVISION.	PAR SECTION TECHNIQUE
§ II. — BUREAUX ET SUBDIVISIONS DE SECTION.		
1° COMPOSITION DU BUREAU DU MOUVEMENT.		
Chef du mouvement	»	1
Inspecteur du mouvement	»	1
Chef du bureau du mouvement	»	1
Sous-inspecteur du mouvement chargé de la surveillance du service télégraphique	»	1
Garde-magasin du mouvement	»	1
Employés principaux du mouvement. 1re classe	»	2
Employés principaux du mouvement. 2e classe	»	2
Contrôleur-chef des agents des trains	»	1
Employés du mouvement	»	2
TOTAL	»	12
2° COMPOSITION D'UNE SUBDIVISION DU MOUVEMENT.		
Inspecteurs du mouvement	1	3
Sous-inspecteurs du mouvement	2	6
Contrôleurs du télégraphe	1	3
Employés du mouvement	1	3
Chefs de grande gare	3	9
Sous-chefs de gare	6	18
Chefs de station	9	27
Employés comptables télégraphistes	21	63
Facteurs pointeurs	8	24
Chefs d'équipe du mouvement	4	12
Sous-chefs d'équipe du mouvement	10	30
Aiguilleurs	32	96
Hommes d'équipe... 1re classe	14	42
Hommes d'équipe... 2e classe	14	42
Agents des trains... 1re classe	10	30
Agents des trains... 2e classe	20	60
TOTAUX	156	468
3e COMPOSITION DU BUREAU DE LA VOIE.		
Ingénieur de la voie	»	1
Inspecteurs de la voie	»	2
Chef du bureau de la voie	»	1
Sous-inspecteurs de la voie	»	2
Garde-magasin de la voie	»	1
Employés principaux de la voie, dessinateurs ou autres. 1re classe	»	2
Employés principaux de la voie, dessinateurs ou autres. 2e classe	»	2
Employés de la voie, dessinateurs ou autres	»	4
Surveillant de magasin de la voie	»	1
TOTAL	»	16

COMPOSITION DU PERSONNEL.	PAR SUBDIVISION.	PAR SECTION TECHNIQUE
4° COMPOSITION D'UNE SUBDIVISION DE LA VOIE. (Chaque subdivision du service de la voie est composée d'une section de la voie et d'un district mobile.)		
a) Composition de la section de la voie.		
Chefs de section	1	3
Sous-chefs de section	1	3
Employés principaux de la voie de 2e classe	1	3
Employés de la voie	3	9
Gardes-magasins de la voie	1	3
Chefs de district	4	12
Chefs d'équipe de la voie	12	36
Sous-chefs d'équipe de la voie	12	36
Poseurs. 1re classe	24	72
Poseurs. 2e classe	48	144
b) Composition du district mobile.		
Chefs de district	1	3
Contremaîtres : charpentiers, forgerons, maçons-mineurs	3	9
Chefs poseurs	1	3
Chefs d'équipe de la voie	3	9
Sous-chefs d'équipe de la voie	3	9
Poseurs. 1re classe	6	18
Poseurs. 2e classe	12	36
Ouvriers d'art (1). Chefs charpentiers	3	9
Ouvriers d'art (1). Chefs forgerons	1	3
Ouvriers d'art (1). Chefs maçons-mineurs	1	3
Ouvriers d'art (1). Sous-chefs charpentiers	3	9
Ouvriers d'art (1). Sous-chefs forgerons	1	3
Ouvriers d'art (1). Sous-chefs maçons-mineurs	1	3
Ouvriers d'art (1). Charpentiers	6	18
Ouvriers d'art (1). Forgerons	2	6
Ouvriers d'art (1). Maçons-mineurs	2	6
TOTAUX	156	468
5° COMPOSITION DU BUREAU DE LA TRACTION.		
Ingénieur de la traction	»	1
Inspecteur de la traction	»	1
Chef du bureau de la traction	»	1
Sous-inspecteur de la traction	»	1
Garde-magasin de la traction	»	1
Employés principaux de la traction. 1re classe	»	1
Employés principaux de la traction. 2e classe	»	3
Employés de la traction	»	4
TOTAL	»	12

(1) Ces ouvriers d'art sont pris parmi les hommes dits *à la disposition* de l'autorité militaire (dispensés de l'art. 17 de la loi du 27 juillet 1872 et soutiens de famille), et subsidiairement parmi les hommes appartenant à l'armée territoriale, à l'exclusion de sa réserve.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN
DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

COMPOSITION DU PERSONNEL.	PAR SUBDIVISION.	PAR SECTION TECHNIQUE.
6° COMPOSITION D'UNE SUBDIVISION DE LA TRACTION.		
(Chaque subdivision du service de la traction est constituée par un dépôt.)		
Chefs de dépôt	1	3
Sous-chefs de dépôt	2	6
Employés de la traction	2	6
Surveillants de magasin de la traction	1	3
Mécaniciens	20	60
Chauffeurs de 1re classe (pouvant remplacer les mécaniciens)	20	60
Chauffeurs de 2e classe (graisseurs, visiteurs, charbonniers)	20	60
Chefs d'équipe d'ouvriers	1	3
Sous-chefs d'équipe d'ouvriers	2	6
Chaudronniers, ferblantiers et aides, forgerons et frappeurs, ajusteurs et ferreurs, menuisiers et charrons — 1re classe	4	12
Chaudronniers, ferblantiers et aides, forgerons et frappeurs, ajusteurs et ferreurs, menuisiers et charrons — 2e classe	8	24
Chefs d'équipe de manœuvres de la traction	1	3
Manœuvres — 1re classe	3	9
Manœuvres — 2e classe	6	18
Chauffeurs de machines hydrauliques	3	9
TOTAUX	94	282

RÉCAPITULATION.

§ Ier. — SERVICE CENTRAL.	
Bureau du commandant	4
Bureau de la comptabilité	8
Bureau médical	3
TOTAL	15
§ II. — BUREAUX ET SUBDIVISIONS DE SECTION.	
Bureau du mouvement	12
Subdivisions du mouvement	468
Bureau de la voie	16
Subdivisions de la voie	468
Bureau de la traction	12
Subdivisions de la traction	282
TOTAL	1,258
TOTAL pour une section	1,273

TABLEAU B.

Désignation des emplois correspondant aux dénominations hiérarchiques du personnel d'une section de chemins de fer de campagne.

Commandant de la section	Commandant. — Or.
Chef du mouvement, ingénieur de la voie, ingénieur de la traction, chef de comptabilité, médecin-major	Chefs de service. — Or.
Secrétaire du commandant, inspecteur du mouvement, de la voie, de la traction, chef du bureau du mouvement, chef du bureau de la voie, chef du bureau de la traction, chef du bureau de la comptabilité	Sous-chefs de service de 1re classe. — Or.
Sous-inspecteur du mouvement, sous-inspecteur de la voie, sous-inspecteur de la traction, caissier, chef de grande gare, chef de section, chef de dépôt	Sous-chefs de service de 2e classe. — Argent. — Or. — Argent.
Employé principal de 1re classe, contrôleur-chef des agents des trains, sous-chef de gare, sous-chef de dépôt, sous chef de section, médeciu-aide-major	Employés principaux de 1re classe. — Or.
Contrôleur du télégraphe, employé principal de 2e classe, chef de station, chef de district, garde-magasin	Employés principaux de 2e classe. — Or.
Employé comptable télégraphiste, employé, chef poseur, agents des trains de 1re classe, surveillant des magasins de la voie et de la traction, mécanicien, contre-maître charpentier, forgeron, maçon-mineur	Employés et chefs ouvriers. — 2 chevrons d'or.
Facteur-pointeur, chef d'équipe du mouvement, de la voie, de la traction, agent des trains de 2e classe, chef charpentier, forgeron, maçon-mineur, chauffeur de 1re classe	Sous-chefs ouvriers. — 1 Chevron d'or.
Aiguilleur, sous-chef d'équipe du mouvement, de la voie et de la traction, sous-chef charpentier, forgeron, maçon-mineur, chauffeur de 2e classe, graisseur, visiteur, charbonnier	Premiers ouvriers. — 2 Chevrons de laine.
Hommes d'équipe de 1re et de 2e classe, poseurs de toutes classes, charpentier, forgeron, maçon-mineur de la voie, ouvriers de toutes classes et manœuvre de la traction, chauffeur de machines hydrauliques	Ouvriers (1).

(1) NOTA. — Les ouvriers d'art fournis par le recrutement seront tous incorporés comme ouvriers de 2e classe et gradés plus tard, suivant leur mérite.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN ®
DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

TABLEAU C.

Description de l'uniforme des sections de chemins de fer de campagne.

CHAPITRE Ier.

HABILLEMENT ET COIFFURE.

1° Ouvriers et premiers ouvriers.

Art. 1er. *Capote.* — Confectionnée en drap 19 ains, et en tout point semblable à celle des troupes à pied du génie.

Les pattes en velours du collet reçoivent le numéro de la section en chiffres arabes découpés en drap écarlate 23 ains (hauteur de ces chiffres, 25mm).

Les boutons d'uniforme sont ceux du génie.

Art. 2. *Veste.* — Celle des troupes du génie, avec le numéro de la section aux angles du collet, comme il est indiqué pour la capote.

Art. 3. *Pantalon.* — En drap bleu foncé 19 ains avec passepoils et deux bandes écarlates sur chaque jambe; il est semblable à celui des troupes à pied du génie.

Art. 4. *Képi.* — Modèle général de l'armée, turban, calot et bandeau en drap bleu foncé 19 ains, avec cordonnet écarlate. Le devant du bandeau reçoit un écusson en drap sur lequel est appliqué le numéro de la section en chiffres arabes découpés en drap écarlate 23 ains (hauteur des chiffres, 25mm).

Art. 5. *Tenue de travail.* — Cette tenue se compose d'un bourgeron du modèle de l'armée et d'un pantalon de treillis écru.

2° Sous-chefs ouvriers, chefs ouvriers et employés.

Art. 6. La capote est celle décrite à l'article 1er.

Art. 7. La veste est remplacée par une tunique semblable à celle en usage pour les sous-officiers des troupes à pied du génie; elle est confectionnée en drap 23 ains et reçoit le numéro de la section, ainsi qu'il est dit à l'article 1er pour la capote.

Art. 8. Le pantalon est semblable à celui décrit à l'article 3, mais il est confectionné en drap bleu foncé 23 ains.

Art. 9. Le képi, confectionné en drap 23 ains, est celui des sous-officiers du génie; il porte également le numéro de la section comme il est dit à l'article 4.

Art. 10. Les chefs et sous-chefs ouvriers font usage du pantalon de treillis écru, pour la tenue de travail, à l'exclusion du bourgeron.

3° Agents supérieurs.

Art. 11. *Vareuse.* — Confectionnée en drap bleu foncé du modèle attribué aux officiers et employés du génie par décision ministérielle du 16 mai 1887 (*Bulletin officiel* du Ministère de la guerre; 1er semestre 1887, partie réglementaire, page 864) avec les différences suivantes :

Les marques distinctives des emplois sont disposées circulairement sur les manches; le collet est muni à chaque extrémité d'un écusson en drap du fond, portant le numéro de la section en chiffres arabes brodés en cannetille d'or.

La manche droite reçoit, comme il est indiqué plus loin pour les employés et chefs ouvriers, un écusson en drap du fond sur lequel est appliqué un attribut brodé représentant une roue (diamètre, 17mm) encadrée par un feuillage de chêne, pour les commandants de section et chefs de service, et par un feuillage d'olivier pour les sous-chefs de service et les employés principaux. (Fig. 6 et 7, planche II.)

Cet attribut, qui a 0m,034 de hauteur totale sur 0m,050 de largeur, est brodé en cannetille d'or pour les commandants de section, le service central et le service de la voie, en cannetille d'argent pour le service du mouvement, et en cannetille mélangée d'or et d'argent pour le service de la traction. (Le feuillage de gauche, le cercle et le moyeu de la roue en or; le feuillage de droite et les rayons de la roue en argent.)

Pour les insignes à placer sur les manches, voir aux marques distinctives, article 30.

Art. 12. *Pantalon.* — Confectionné en drap fin bleu foncé avec bandes écarlates et passepoils de même couleur, et, du reste, en tout point semblable à celui des officiers du génie.

Art. 13. *Gilet montant.* — Pour la tenue de campagne, les agents supérieurs font usage d'un gilet en drap bleu foncé, coupé droit et fermant sur la poitrine au moyen de neuf petits boutons en cuivre doré de la forme dite à grelot.

Art. 14. *Capote-manteau.* — En drap bleu foncé et du modèle général des officiers d'infanterie. Boutons des officiers du génie.

Les angles du collet portent le numéro de la section, décrits à l'article 11, pour la tunique-vareuse.

Les manches reçoivent l'ornement et les marques distinctives ainsi qu'il est dit aux articles 11 et 32.

Art. 15. *Képi.* — Du modèle attribué aux officiers du génie avec les différences suivantes :

Bandeau en drap écarlate. — Le milieu du bandeau reçoit un

écusson sur lequel le numéro de la section, en chiffres arabes, est brodé en cannetille d'or. Les marques distinctives consistent en soutaches ou soutaches et broderies dentelées, placées suivant l'emploi, immédiatement au-dessus du bandeau ; le képi porte un seul montant pour les employés principaux, deux pour les sous-chefs de service et trois pour les chefs de service et le commandant de section. (Fig. 9, planche II.)

CHAPITRE II.

ÉQUIPEMENT.

1° Agents secondaires.

Art. 16. *Ceinturon.* — En cuir noir et en tout point semblable à celui en usage dans les troupes à pied du génie.

Art. 17. *Etui de revolver.* — Du modèle affecté aux troupes de cavalerie.

Art. 18. *Havresac.* — Modèle général de l'infanterie.

2° Agents supérieurs.

Art. 19. Ces agents font usage du ceinturon d'épée en cuir verni noir, affecté aux officiers du génie.

Art. 20. *Etui de revolver.* — Celui affecté aux officiers des troupes à pied.

CHAPITRE III.

PETIT ÉQUIPEMENT.

Agents secondaires.

Art. 21. Ces agents, au moment de leur mobilisation, reçoivent des magasins de l'Etat, à titre de remboursement :

Une cravate de coton bleu, deux chemises, deux paires de chaussures, un caleçon, deux mouchoirs et deux ceintures de flanelle.

CHAPITRE IV.

ARMEMENT.

1° Agents secondaires (1).

Art. 22. Ces agents sont armés du sabre-baïonnette série Z, et du revolver de troupe, modèle 1873, avec cartouches.

(1) Selon les circonstances et sur les ordres du général en chef, ils pourront être armés du fusil.

2° Agents supérieurs.

Art. 23. Les commandants de section et les chefs de service font usage de l'épée à ciselure, dite du modèle d'état-major. Les sous-chefs de service de 2e et 1re classe et les employés principaux de 2e et 1re classe portent l'épée modèle 1855, affectée aux officiers du génie.

La coquille de ces épées reçoit l'attribut spécial à l'arme du génie.

Dans aucun cas, il ne doit être fait usage de la dragonne.

Tous les agents désignés au présent article font usage du revolver modèle 1874.

CHAPITRE V.

MARQUES DISTINCTIVES.

Planches I, II, III.

1° Agents secondaires.

Art. 24. Ces agents, quelles que soient leurs fonctions, portent sur la manche droite de la capote, de la veste ou de la tunique, selon le cas, un écusson en drap du fond (hauteur et largeur, $0^m,050$) sur lequel est appliqué un ornement figurant sur une roue dont le diamètre est de $0^m,040$.

Art. 25. Pour les ouvriers, premiers ouvriers et sous-chefs ouvriers, cette roue est découpée en drap de distinction 23 ains (fig. 1) dont la couleur varie selon les services, savoir :

Blanc blanchi pour le service du mouvement ;
Jonquille pour le service de la voie ;
Ecarlate pour le service de la traction.

Art. 26. Pour les employés et chefs ouvriers, cet attribut est brodé en cannetille d'argent, pour le service du mouvement ; en cannetille d'or pour le service central et le service de la voie, et en cannetille mélangée d'or et d'argent pour le service de la traction (le cercle et le moyeu en cannetille d'or, les rayons en cannetille d'argent). (Fig. 2.)

Art. 27. Indépendamment de l'attribut décrit ci-dessus, les premiers ouvriers portent sur la manche droite un double galon en laine écarlate (largeur, $0^m,021$) disposé sur le milieu de la manche, en forme de chevron renversé ; le sommet de l'angle formé par ce chevron est à $0^m,110$ de distance du bas de la roue et les extrémités des galons viennent se perdre dans la couture des manches, à hauteur d'une ligne horizontale, qui est tangente à la circonférence de la roue. (Fig. 3.)

UNIVERSIDAD AUTONOMA DE NUEVO LEON ® DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

Art. 28. Pour les sous-chefs ouvriers, le double galon de laine écarlate est remplacé par un simple galon d'or de 0m,022 de largeur disposé de la même façon. (Fig. 4.)

Art. 29. Pour les employés et chefs ouvriers, le galon d'or est doublé et disposé comme il est dit ci-dessus pour les premiers ouvriers.

2e Agents supérieurs.

Art. 30. Ces agents se distinguent entre eux, au moyen d'un ou plusieurs rangs de soutache placés sur les manches de la vareuse de la capote-manteau, sur le bandeau du képi, et dont le nombre varie suivant l'emploi dont ils sont pourvus, savoir :

Pour les employés principaux de 2e classe, 1 rang de soutache. (Fig. 15.)

Pour les employés principaux de 1re classe, deux rangs de soutache. (Fig. 14.)

Pour les sous-chefs de service de 1re et 2e classe, trois rangs de soutache. (Fig. 13.)

Pour les chefs de service, quatre rangs de soutache. (Fig. 12.)

Pour les commandants de section, cinq rangs de soutache. (Fig. 11.)

Art. 31. La soutache employée comme marques distinctives de l'emploi est en or ou en argent comme il est indiqué au tableau B ci-dessus ; elle a 0m,004 et demi de largeur. (Fig. 10.)

Les marques distinctives des emplois sont disposées circulairement.

Sur la vareuse, la première soutache est placée à 0m,040 environ du bord inférieur de la manche. L'intervalle entre deux soutaches est de 0m,006. La soutache s'arrête aux coutures d'assemblage.

Art. 32. Sur la capote-manteau, les galons doivent être placés à la même hauteur que sur la vareuse, et en suivant la même disposition. (Fig. 11 à 15.)

Art. 33. Sur le képi, les rangs de soutache contournent le bandeau ; celui du bas doit toujours être placé à cheval sur la couture du bandeau et les autres se succèdent à un intervalle de 0m,002.

Art. 34. Pour les commandants de section, le premier et le cinquième rang de soutache sont remplacés sur les manches et sur le képi par une broderie dentelée en cannetille d'or (largeur, 0m,006), (Fig. 11.) Pour les chefs de service, le rang de soutache du bas seulement est remplacé sur les manches et sur le képi par une broderie dentelée en cannetille d'or en tout point semblable à celle attribuée aux commandants de section.

Pour les sous-chefs de service de 1re classe, les trois rangs de soutache sont en or. Pour les sous-chefs de service de 2e classe, le rang du milieu est seul en or, et les deux rangs extrêmes sont en argent.

Art. 35. Les médecins-majors et les médecins aides-majors font usage de la tenue générale des officiers du service de santé.

Allocations relatives aux insignes à placer sur les effets d'habillement des agents secondaires.

Drap de distinction 23 ains.	Par chiffre	0m,004
	Par roue découpée	0m,0025
Drap du fond pour écusson	De képi	0m,0015
	De roue	0m,0025
Galon, façon cul-de-dé, en laine pour premiers ouvriers, en or pour chefs ouvriers et employés	Sur la capote	0m,740
	Sur la veste ou la tunique	0m,700
Galon, façon cul-de-dé, en or pour sous-chefs ouvriers	Sur la capote	0m,370
	Sur la tunique	0m,350
Frais de pose	Pour un chiffre	0f,05
	Pour une roue découpée	0f,20
	Pour un écusson	0f,05
	Du galon de 1er ouvrier sur un effet	0f,15
	Des galons de sous-chef ouvrier sur un effet	0f,10
	Du galon de chef ouvrier ou employé sur un effet	0f,15

CHAPITRE VI.

Uniforme du personnel technique de la direction générale des chemins de fer et des étapes et de la direction des chemins de fer aux armées.

Art. 36. L'uniforme de ce personnel est celui des agents des sections de chemins de fer de campagne, avec cette seule différence que, dans les effets d'habillement, l'écusson à numéro placé au milieu du bandeau du képi et aux angles du collet de la vareuse et de la capote est remplacé :

1° Pour l'ingénieur adjoint au directeur des chemins de fer aux armées, par un ornement (*roue encadrée par un feuillage de chêne*) de 28 millimètres de hauteur sur 40 millimètres de largeur brodé en cannetille d'or ;

2° Pour les agents supérieurs, par un ornement (*roue encadrée par un feuillage d'olivier*) de 28 millimètres de hauteur, sur 40 millimètres de largeur, brodé en cannetille d'or pour le service général et le service de la voie, en cannetille d'argent pour le service du mouvement, et en cannetille mélangée d'or et d'argent pour le service de la traction (le feuillage de gauche, le cercle et le moyeu en or ; le feuillage de droite et les rayons de la roue en argent) ;

3° Pour les agents secondaires (employés), par un ornement figurant une roue de 28 millimètres de diamètre extérieur, brodée en cannetille d'or pour le service général et le service de la voie, en cannetille d'argent pour le service de l'exploitation, et en cannetille mélangée d'or et d'argent pour le service du matériel et de la traction (le cercle et le moyeu en or, les rayons en argent).

TABLEAU D

indiquant le tarif des traitements du personnel d'une section de chemins de fer de campagne.

PREMIÈRE PARTIE. — AGENTS SUPÉRIEURS.

DÉSIGNATION DU PERSONNEL.	TRAITEMENT. PIED DE PAIX. Par an.	Par mois.	Par jour.	PIED DE GUERRE. Par an.	Par mois.	Par jour.	INDEMNITÉS JOURNALIÈRES. POUR RÉSIDENCE dans Paris.	en Algérie.	EN RASSEMBLEMENT. N° 1.	N° 2.	N° 3.	N° 4.
	fr.	fr.	fr. c.	fr.	fr.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.
Commandant de la section	8,892	741	24 70	9,900	825	27 50	3 75	1 35	2 00	1 50	1 00	0 50
Chef du mouvement												
Ingénieur (de la voie, de la traction)	6,156	513	17 10	6,660	555	18 50	3 75	1 35	2 00	1 50	1 00	0 50
Chef de comptabilité												
Secrétaire du commandant												
Inspecteur (du mouvement, de la voie, de la traction)												
Chef de bureau (du mouvement, de la voie, de la comptabilité)	3,708	309	10 30	4,212	351	11 70	2 30	1 05	1 00	0 75	0 50	0 25
Chef de section de la voie												
Chef de dépôt												
Caissier												
Sous-inspecteurs (du mouvement, de la voie, de la traction)	3,312	276	9 20	3,816	318	10 60	2 30	1 05	1 00	0 75	0 50	0 25
Chefs de grande gare												
Employé principal de 1re classe												
Contrôleur chef des agents des trains	2,628	219	7 30	3,132	261	8 70	2 30	1 05	1 00	0 75	0 50	0 25
Sous-chefs (de gare, de section de voie, de dépôt)												
Employé principal de 2e classe												
Garde-magasin (de la voie, de la traction)	2,268	189	6 30	2,520	210	7 00	2 30	1 05	1 00	0 75	0 50	0 25
Chef de district												
Garde-magasin du mouvement												
Contrôleur du télégraphe	2,088	174	5 80	2,340	195	6 50	2 30	1 05	1 00	0 75	0 50	0 25
Chef de station												

DEUXIÈME PARTIE. — AGENTS SECONDAIRES.

DÉSIGNATION DU PERSONNEL.	TRAITEMENT. PIED DE PAIX. Solde journalière.	Indemnité journalière de travail.	Total du traitement par jour.	PIED DE GUERRE. Solde journalière.	Prime journalière de travail.	Total du traitement par jour.
	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.
Employés (de la comptabilité, du mouvement, de la voie, de la traction, comptable-télégraphiste)						
Surveillant de magasin (de la voie, de la traction)	4 00	1 00	5 00	4 00	2 00	6 00
Agents des trains de 1re classe						
Chef poseur						
Contremaître (charpentier, forgeron, maçon)						
Mécanicien	4 00	1 00	5 00	4 00	2 50	6 50
Facteurs-pointeurs						
Chef d'équipe (du mouvement, de la voie)						
Chef d'équipe d'ouvriers						
Chef d'équipe de manœuvre de la traction	2 70	0 80	3 50	2 70	1 50	4 20
Agent des trains de 2e classe						
Chef ouvrier (charpentier, maçon-mineur, forgeron)						
Chauffeur de 1re classe						
Sous-chef d'équipe (du mouvement, de la voie)						
Sous-chef d'équipe d'ouvriers						
Aiguilleur						
Sous-chef ouvrier (charpentier, forgeron, maçon-mineur)	2 00	0 80	2 80	2 00	1 25	3 25
Chauffeur de 2e classe (graisseurs, visiteurs ou charbonniers)						
Hommes d'équipe de 1re classe						
Poseur de 1re classe						
Chaudronnier, ferblantier, forgeron et frappeur, ajusteur et ferreur, menuisier et charron du service de la traction (1re classe)	1 60	0 60	2 20	1 60	1 00	2 60
Manœuvre de 1re classe						
Homme d'équipe de 2e classe						
Poseur de 2e classe						
Charpentier, forgeron, maçon-mineur du service de la voie, chaudronnier, ferblantier, forgeron et frappeur, ajusteur et ferreur, menuisier et charron de 2e classe du service de la traction, chauffeurs de machines hydrauliques, manœuvre de 2e classe	1 40	0 60	2 00	1 40	0 75	2 15

Les ouvriers d'art fournis par le recrutement seront tous incorporés comme ouvriers de 2e classe; leur solde sera celle de la dernière catégorie, c'est-à-dire au total: de 2 francs en temps de paix et de 2 fr. 15 en temps de guerre. Ils seront gradés et augmentés plus tard suivant leur mérite.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN ® DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

TABLEAU E.

INDEMNITÉS.	INDEMNITÉS D'ENTRÉE en campagne.	INDEMNITÉS POUR PERTE d'effets.
	fr.	fr.
AGENTS SUPÉRIEURS.		
Commandant de section	1,800	800
Chef du mouvement. — Ingénieur de la voie. — Ingénieur de la traction. — Chef de la comptabilité. — Médecin-major (pour mémoire)	1,000	600
Secrétaire du commandant. — Inspecteur du mouvement, de la voie et de la traction. — Chef du bureau du mouvement, de la voie, de la traction, de la comptabilité	700	400
Sous-inspecteur du mouvement, de la voie et de la traction. — Caissier. — Chef de grande gare. — Chef de section. — Chef de dépôt	500	300
Employé principal de 1re classe. — Contrôleur-chef des agents des trains. — Sous-chef de gare. — Sous-chef de dépôt. — Sous-chef de section. — Médecin aide-major (pour mémoire)	400	300
Contrôleur du télégraphe. — Employé principal de 2e classe. — Chef de station. — Chef de district. — Garde-magasin.		
INDEMNITÉ DE PREMIÈRE MISE D'ÉQUIPEMENT.		
AGENTS SECONDAIRES		
Employé comptable télégraphiste. — Employé. — Chef poseur. — Agent des trains de 1re classe. — Surveillant de magasin de la voie et de la traction. — Mécanicien. — Contremaître charpentier, forgeron, maçon-mineur	100	»
Facteur-pointeur. — Chef d'équipe du mouvement, de la voie, de la traction. — Agent des trains de 2e classe. — Chef charpentier, forgeron, maçon-mineur, chauffeur de 1re classe		
Aiguilleur. — Sous-chef d'équipe du mouvement. de la voie et de la traction. — Sous-chef charpentier, forgeron et maçon-mineur	75	»
Homme d'équipe de 1re et de 2e classe du mouvement. — Poseurs de toutes classes. — Charpentier, forgeron, maçon-mineur de la voie. — Ouvrier de toutes classes et manœuvre de la traction. — Chauffeur de machines hydrauliques. — Chauffeur de 2e classe. — Graisseur, visiteur ou charbonnier		

TABLEAU F

indiquant les droits des agents des sections de chemins de fer de campagne aux indemnités de transport et de route, au logement en nature, à l'admission dans les hôpitaux militaires, au traitement en captivité et aux vivres remboursables.

		NOMBRE de rations.
1° Agents supérieurs.	Traités comme :	
Commandant de section	Officier supérieur	3
Chef de service	Officier supérieur	3
Sous-chef de service	Officier subalterne	2
Employé principal	Officier subalterne	1 1/2
2° Agents secondaires.	Traités comme :	
Employés et chefs ouvriers	Sergent	1
Sous-chefs ouvriers	Sergent	1
Premiers ouvriers	Soldat	1
Ouvriers	Soldat	1

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN
DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

TABLEAU G

indiquant la composition des conseils de guerre auxquels peuvent être déférés les agents des sections de chemins de fer de campagne.

EMPLOI DE L'ACCUSÉ.	COMPOSITION DU CONSEIL.			
	EN TEMPS DE PAIX.		EN TEMPS DE GUERRE.	
	Grade du président.	Grades des juges.	Grade du président.	Grades des juges.
Ouvriers, Premiers ouvriers, Sous-chefs ouvriers, Chefs-ouvriers, Employés.	Colonel ou Lieutenant-Colonel.	1 Chef de bataillon (ou chef d'escadrons ou Major). 2 Capitaines. 1 Lieutenant. 1 Sous-lieutenant. 1 Sous-Officier.	Colonel ou Lieutenant-Colonel.	1 Chef de bataillon (ou Chef d'escadrons ou Major). 1 Capitaine. 1 Lieutenant ou Sous-lieutenant. 1 Sous-Officier.
Employés principaux, Sous-chefs de service.	Colonel ou Lieutenant-Colonel.	1 Chef de bataillon (ou Chef d'escadrons ou Major). 3 Capitaines. 2 Lieutenants.	Colonel ou Lieutenant-Colonel.	1 Chef de bataillon (ou Chef d'escadrons ou Major). 1 Capitaine. 2 Lieutenants.
Chef de service, commandant de section.	Général de brigade.	2 Colonels. 2 Lieutenants-Colonels. 2 Chefs de bataillon (ou Chefs d'escadrons ou Majors).	Général de brigade.	1 Colonel. 1 Lieutenant-Colonel. 2 Chefs de bataillon ou Chefs d'escadrons ou Majors).

NOTE H.

Règlement sur les rapports à intervenir entre les sections de chemins de fer de campagne et les sections télégraphiques de deuxième ligne qui leur sont attachées en cas de mobilisation.

Un certain nombre de sections télégraphiques d'étapes et de chemins de fer sont chargées de pourvoir, sous les ordres des commandants de sections de chemins de fer de campagne ou de leurs délégués, à l'établissement ou à la réparation des lignes télégraphiques et à l'expédition de toutes les dépêches relatives à l'exploitation des chemins de fer au delà des stations de transition.

Les relations de service entre les sections télégraphiques et les sections de chemins de fer de campagne sont réglées ainsi qu'il suit :

Art. 1er. Les lignes nouvelles à établir et les postes à installer pour le service des chemins de fer seront désignés par le commandant de chaque section de chemins de fer de campagne, aux chefs de sections télégraphiques correspondantes. Ceux-ci recevront et exécuteront les ordres qui leur seront donnés à cet effet par le commandant de la section de chemins de fer de campagne ou par son délégué ; ils lui rendront compte.

Les chefs de sections télégraphiques de deuxième ligne resteront chargés de l'administration du personnel et de la comptabilité du matériel de leur unité.

Une ou deux sections télégraphiques pourront être attachées à une section de chemins de fer de campagne.

Art. 2. L'établissement et la réparation des fils, l'installation des postes télégraphiques aux points qui ont été désignés conformément à l'article précédent, ainsi que l'entretien des appareils sont assurés par les soins et sous la responsabilité exclusive du personnel des sections télégraphiques, sous la réserve que le coltinage des poteaux et des fils et le fichage entre terre des poteaux sont effectués par le personnel des chemins de fer, sur les indications des fonctionnaires ou agents du service télégraphique. Ce personnel devra aussi, dans la limite des exigences de son service, aider de la même manière à l'établissement des lignes d'étapes qui se feront le long des voies des lignes exploitées.

Les agents des chemins de fer devront faire connaître, par la voie la plus prompte, aux agents intéressés du service télégra-

phique qui y pourvoiront immédiatement, les interruptions de fils télégraphiques, les avaries d'appareils et autres réparations à faire.

Pour l'établissement des poteaux et des fils le long des voies et pour l'installation des postes dans l'intérieur des gares et stations, le chef de la section télégraphique se conformera aux indications du chef de service de la voie.

Art. 3. Les télégraphistes préposés aux postes établis dans les gares et stations prendront, pour tout ce qui concerne le service, les instructions des chefs des gares et stations dans lesquelles ils se trouvent.

Les postes télégraphiques établis dans les gares et stations pour le service spécial des chemins de fer transmettront les dépêches qui leur seront remises par l'autorité militaire. Dans ce cas, l'ordre de transmission des dépêches sera réglé comme il suit :

1° *Dépêches intéressant la sécurité de l'exploitation sur le chemin de fer ;*
2° *Dépêches remises par l'autorité militaire ;*
3° *Dépêches relatives à l'exploitation du chemin de fer.*

Art. 4. Considérant que le service dans l'intérieur des gares doit être constamment dans les mains d'un même chef qui en demeure responsable, les chefs des gares et stations dans lesquelles ne se trouve pas de commandant militaire réprimeront les infractions au service et à la discipline commises par les télégraphistes, et toute punition infligée par eux aura son effet immédiat, mais il en sera rendu compte au directeur de la télégraphie de l'armée, ainsi qu'à l'autorité militaire, qui, seule, pourra confirmer définitivement ces punitions.

Art. 5. En toute circonstance, l'employé du service télégraphique du grade le plus élevé, ou le plus ancien à grade égal, restera responsable de la bonne exécution du service.

MODÈLE N° 23.

Art. 126 du Règlement du 3 avril 1869.

(1) —

DÉPARTEMENT

d —

PLACE d —

Numéro du mandat.

Montant des crédits ou portions de crédits cumulés dont le titulaire des crédits de délégation s'est réservé la disposition (3).

Item des sous-délégations cumulées (4).....

Dernier crédit. N°.... Date...

TABLEAU I.

N° 468 de la Nomenclature.

MODÈLE DU MANDAT DE PAYEMENT.

EXERCICE 18 .

CHAPITRE , e PARTIE, ARTICLE

(2) SERVICE D

En vertu des crédits ouverts par le Ministre de la guerre, les sommes dont le détail suit seront payées par trésorier-payeur général du département ci-dessus indiqué, à la partie prenante et pour les motifs ci-après, savoir :

DÉSIGNATION DE LA PARTIE PRENANTE.	TEMPS que le PAYEMENT concerne.	OBJET DU PAYEMENT (5).	SOMMES.	INDICATION DES PIÈCES ADRESSÉES au trésorier-payeur général à l'appui du bordereau journalier de mandats.
		Somme à payer.		

Vu bon à payer, après inscription au livret, par le receveur particulier à ou par le percepteur de la commune d ou, à défaut de celui-ci, par l'un des receveurs des revenus indirects de la même localité.

Le Trésorier-payeur général,

Payé par moi, soussigné, receveur particulier à ou percepteur des contributions directes ou receveur d

Le présent mandat, montant à la somme de (6) , délivré par nous (7) .

A , le 18 .

Pour quittance de la somme ci-dessus.

A , le 18 .

(1) Indiquer la section de chemins de fer de campagne. — (2) Indiquer ici le titre du budget d'après la nomenclature. — (3) A indiquer par les titulaires des crédits ministériels. — (4) Cette colonne relatera, pour les mandats d'acompte ou d'avance, l'importance approximative de service fait ou à faire et les acomptes déjà ordonnancés par le même service. — (5) A indiquer par l'ordonnateur sous-délégataire. — (6) Mettre ici, en toutes lettres, la somme à payer. — (7) Indiquer ici le nom de l'ordonnateur signataire du mandat.

NOTA. — On ne se présentera chez le payeur que dans jours.

Faute par le porteur de se présenter avant le 30 juin 18 (ou le 20 juin, s'il s'agit d'un payement à effectuer dans un arrondissement où il n'existe pas de trésorier-payeur général), le présent mandat sera annulé, et la dépense qui en est l'objet ne pourra être acquittée qu'en vertu d'un ordonnancement direct par le Ministre.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN
DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

TABLEAU K

indiquant la correspondance entre la hiérarchie des sections de chemins de fer de campagne et les divers emplois des chemins de fer.

HIÉRARCHIE DES EMPLOIS DU PERSONNEL D'UNE SECTION DE CHEMINS DE FER DE CAMPAGNE d'après le tableau B du décret du 5 février 1889.		DÉSIGNATION DES EMPLOIS DU PERSONNEL DES CHEMINS DE FER correspondants à ceux du personnel des sections de chemins de fer de campagne.
I. — *Agents supérieurs.*		
Commandant de section de chemins de fer de campagne.		Directeur, ingénieur chef ou sous-chef de service, inspecteur général, chef du mouvement, inspecteur principal ou chef de division attaché au service central.
Chefs de service.	Chef du mouvement, ingénieur de la voie, de la traction, chef de la comptabilité.	Ingénieur, sous-ingénieur, sous-chef du mouvement, inspecteur principal ou chef de divison, sous-chef de division attaché au service central, inspecteur, chef ou sous-chef de la comptabilité, chef de bureau attaché à l'administration centrale, chef de traction, sous-chef de traction, chef de grand dépôt.
Sous-chefs de service de 1re classe.	Secrétaire du commandant, inspecteur du mouvement, de la voie et de la traction, chef du bureau du mouvement, de la voie, de la traction, de la comptabilité.	Secrétaire de la direction ou du service central, sous-ingénieur, inspecteur, chef de section de la voie, chef ou sous-chef de bureau, chef de grande gare, chef de dépôt.
Sous-chefs de service de 2e classe.	Sous-inspecteur du mouvement, de la voie, de la traction, caissier, chef de grande gare, chef de section, chef de dépôt.	Inspecteur, sous-inspecteur, contrôleur de l'exploitation, caissier, chef de grande gare, chef ou sous-chef de section de la voie, chef de district, conducteur de la voie, chef de dépôt, sous-chef de dépôt, employé principal.
Employés principaux du 1re classe.	Employé principal de 1re classe des différents services, contrôleur chef des agents des trains, sous-chef de gare, sous-chef de dépôt, sous-chef de section.	Sous-inspecteur, sous-chef de bureau, employé principal, employé de 1re classe, contrôleur ou instructeur des agents des trains, sous-chef de grande gare, chef de gare, intérimaire de l'exploitation, sous-chef de dépôt, chef mécanicien, chef d'atelier, mécanicien de 1re classe, sous-chef de section, chef de district, conducteur de la voie, garde-magasin.
Employés principaux de 2e classe.	Contrôleur du télégraphe, employé principal de 2e classe, chef de station, chef de district, garde-magasin des différents services.	Contrôleur ou préposé du télégraphe, agent réceptionnaire, chef ou sous-chef d'atelier, chef de petite gare ou de station, facteur-chef, surveillant-chef, receveur, employé, chef de district, contrôleur de la voie, conducteur de la voie, garde-magasin, agent comptable, distributeur.
II. — *Agents secondaires.*		
Employés et chefs ouvriers.	Employé, comptable, télégraphistes, employés des différents services, chef poseur, agents des trains de 1re classe, surveillant de magasin, de la voie et de la traction, mécanicien, contremaître, charpentier, forgeron, maçon-mineur.	Télégraphiste, receveur, employé, facteur enregistrant, chef poseur, brigadier poseur, chef cantonnier, contrôleur, chef de chantier, conducteur chef de train, surveillant, chef visiteur, mécanicien, élève-mécanicien, contremaître, chauffeur autorisé à faire les fonctions de mécanicien.
Sous-chefs ouvriers.	Facteur-pointeur, chef d'équipe du mouvement, de la voie, de la traction, agents des trains de 2e classe, chef charpentier, forgeron, maçon-mineur, chauffeur de 1re classe.	Facteur enregistrant, pointeur, chef et sous-chef d'équipe, chef et sous-chef de manœuvres, chef cantonnier, cantonnier, brigadier, conducteur de trains, garde-frein, chauffeur, sous-chef visiteur, chef monteur.
Premiers ouvriers.	Aiguilleurs, sous-chef d'équipe du mouvement, de la voie, de la traction, sous-chef charpentier, forgeron, maçon-mineur, chauffeur de 2e classe.	Pointeur, aiguilleur, signaleur, sous-chef d'équipe, sous-chef de manœuvres, visiteur, brigadier, cantonnier, poseur, garde, chauffeur, ouvrier d'atelier.
Ouvriers.	Hommes d'équipe de 1re et de 2e classe, poseurs de toutes classes, charpentiers, forgerons, maçon-mineur, ouvriers de toutes classes et manœuvres de la traction, chauffeurs de machines hydrauliques.	Hommes d'équipe, poseurs, ouvriers, garde-ligne, gardes-barrières, cantonniers, manœuvres, chauffeurs, nettoyeurs.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN
DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

TABLEAU L.

Dispositions spéciales concernant l'ingénieur adjoint au directeur général des chemins de fer et des étapes.

I. UNIFORME.

L'uniforme de l'ingénieur adjoint au directeur général des chemins de fer et des étapes est celui de l'ingénieur adjoint au directeur des chemins de fer aux armées, avec cette différence que les broderies du bandeau du képi et celles des manches de la vareuse et de la capote-manteau sont remplacées par une broderie cannetille d'or représentant un feuillage de chêne. (Planche IV, fig. 16.)

II. TRAITEMENT.

Le traitement et les indemnités à allouer à l'ingénieur adjoint au directeur général des chemins de fer et des étapes, sur le pied de paix et sur le pied de guerre, sont déterminés en temps utile par le Ministre de la guerre.

MARQUES DISTINCTIVES

EMPLOYÉES POUR LES AGENTS DES SECTIONS DE CHEMINS DE FER DE CAMPAGNE

Roue découpée en drap de distinction pour ouvriers, premiers ouvriers et sous-chefs ouvriers.
(*Grandeur réelle.*)

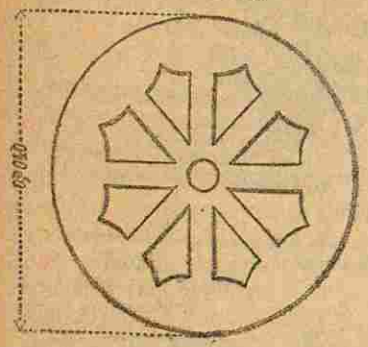


Fig. 1.

Roue brodée en cannetille pour chefs ouvriers et employés.
(*Grandeur réelle.*)

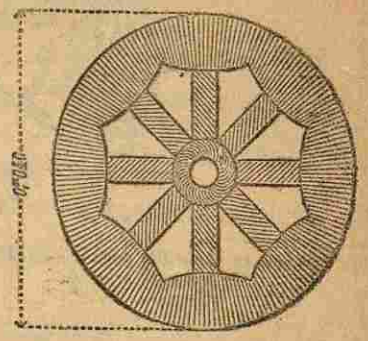


Fig. 2.

INSIGNES SUR LES MANCHES. — *Échelle au* 10e.

Ouvriers.



Fig. 3.

Sous-chefs ouvriers.



Fig. 4.

Premiers ouvriers, chefs ouvriers et employés.

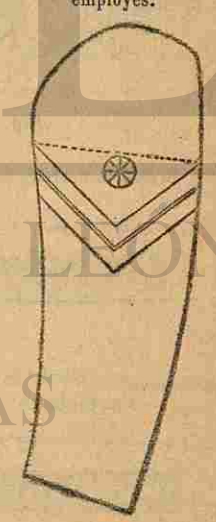


Fig. 5.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN ®
DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

Roue brodée en cannetille
pour commandant et chefs de service.
(*Grandeur réelle.*)



Fig. 6.

Roue brodée en cannetille pour sous-chef de service
et employés principaux.
(*Grandeur réelle.*)



Fig. 7.

Képi
Exemple pour commandants
de section.



Fig. 9.

Broderie dentelée pour marques distinctives des commandants de section
et chefs de service.
(*Grandeur réelle.*)



Fig. 8.

Soutache en or pour marques distinctives des agents supérieur.
(*Grandeur réelle.*)



Fig. 10.

POSE DES INSIGNES

SUR LES MANCHES DE LA VAREUSE ET DE LA CAPOTE-MANTEAU.

Commandant de section.

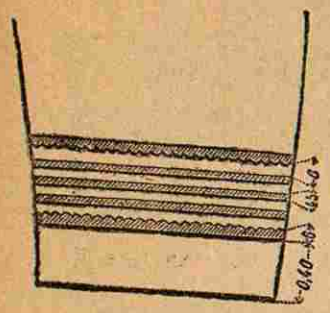


Fig. 11.

Chefs de service.

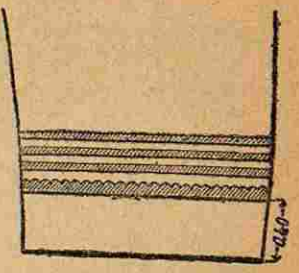


Fig. 12.

Sous-chefs de service.

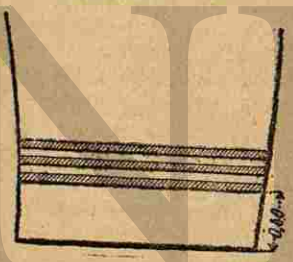


Fig. 13.

Employés principaux.

de 1re classe.



Fig. 14.

de 2e classe.



Fig. 15.

Échelle au 5e.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN ®
DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

Planche IV.

UNIFORME DE L'INGÉNIEUR ADJOINT AU DIRECTEUR GÉNÉRAL

DES CHEMINS DE FER ET DES ÉTAPES



BRODERIES DU BANDEAU DU KÉPI ET DES MANCHES DE LA VAREUSE ET DE LA CAPOTE-MANTEAU.

(*Fig.* 16.)

ANNEXE II.

Code des signaux échangés entre les agents des trains et les agents de la voie ou des gares.

(Arrêté de M. le Ministre des travaux publics du 15 novembre 1885.)

RAPPORT A M. MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS.

Paris, le 14 novembre 1885.

Monsieur le Ministre,

Parmi les questions que soulève l'exploitation technique des chemins de fer, l'une des plus graves et des plus importantes, l'une de celles qui intéressent le plus directement la sécurité publique, est sans contredit celle des signaux.

Dès que le réseau national a commencé à se développer, l'attention de l'administration s'est fixée sur les inconvénients que pourrait avoir la diversité des appareils optiques ou acoustiques employés par les différentes compagnies, notamment pour indiquer l'état de la voie aux agents des trains.

Le premier document officiel, qui porte la trace de cette préoccupation, est le rapport de la commission d'enquête instituée en 1857, à l'effet d'étudier « les moyens de garantir la régularité et la sûreté de l'exploitation des chemins de fer ». On y trouve exprimé, avec toute l'autorité qui s'attache aux remarquables travaux de cette commission, le vœu « que les compagnies adoptent, pour tout ce qui concerne la sécurité publique, une espèce de langue universelle, des signes identiques parlant aux yeux de tous et qui, rapidement compris et appris même par les personnes étrangères aux chemins de fer, pourraient prévenir de nombreux accidents, surtout aux passages à niveau et aux stations ».

Malgré cet avis, les compagnies ont continué à mettre chacune en usage les signaux qu'elles considéraient comme remplissant le mieux les conditions requises, et l'administration n'a pas cru devoir, en l'état, leur imposer une unification d'autant plus difficile que l'industrie de l'exploitation des chemins de fer était encore en pleine voie de transformation.

Les funestes événements de 1870-1871 ayant mis en lumière le rôle considérable des chemins de fer au point de vue des opérations militaires, l'opinion publique s'est émue des dangers que la variété des signaux pourrait susciter pour la défense nationale,

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN
DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

et l'uniformisation lui est apparue, sinon comme une nécessité absolue, du moins comme une mesure de sage prévoyance, non seulement pour les transports en temps de paix, mais encore et surtout pour les transports en temps de guerre. Toutefois, l'administration a continué à reculer devant les difficultés qui l'avaient jusqu'alors arrêtée ; elle a cru devoir se borner à uniformiser les signaux et les règles concernant la circulation des trains pour les transports stratégiques à effectuer au delà de la base d'opérations ; un ordre de service a été arrêté dans ce but, conformément à l'avis de la commission militaire supérieure des chemins de fer et annexé au règlement du 1er juillet 1874 sur les transports militaires.

En 1882, la question a été portée devant le Parlement. MM. Delattre et de Janzé, et plusieurs de leurs collègues, ont déposé sur le bureau de la Chambre des députés une proposition de loi relative à « la sécurité publique dans les chemins de fer ». Les honorables auteurs de cette proposition concluaient, dans les termes les plus pressants, à mettre les compagnies en demeure de rendre leurs signaux identiques, afin de permettre, le cas échéant, de faire passer les agents d'un réseau sur l'autre, sans courir les risques d'erreurs et d'accidents redoutables.

Le comité de l'exploitation technique a été consulté à cet égard. La diversité des signaux adoptés sur les différents réseaux ne lui a pas paru présenter des inconvénients aussi grands qu'on était porté à le croire au premier abord. Il n'en a pas moins conclu à l'utilité de compléter l'uniformisation de leur *langage*, en leur attribuant une seule et même signification pour une apparence ou un son déterminés.

Appelé à se prononcer à son tour, le Conseil d'Etat a, dans sa séance du 9 avril 1884, émis l'avis « qu'il pouvait être utile d'uniformiser les règles relatives au *langage* des signaux, tout en laissant aux compagnies, en ce qui touchait les conditions de construction et de manœuvre des appareils, la liberté indispensable au progrès ». Il a fait, en outre, remarquer que, dans l'état actuel de la législation, l'administration avait les pouvoirs nécessaires; qu'il s'agissait de mesures appartenant, par leur nature, au domaine du pouvoir exécutif, dont il importait, en cette matière, de ne pas amoindrir le rôle et les prérogatives ; et que, dès lors, il n'y avait pas lieu de recourir à une loi.

Les conclusions du Conseil d'Etat concordaient avec celles du comité de l'exploitation technique. Les unes et les autres ne tendaient, toutefois, qu'à l'uniformisation du *langage* des signaux.

Il convient, en effet, de distinguer, en ce qui concerne les signaux :

1° Les apparences ou les sons qu'ils sont destinés à produire, ainsi que la signification à y attacher ;

2° Leur structure et les moyens mécaniques par lesquels on les manœuvre ;

3° Les règles suivant lesquelles ils sont placés et répartis.

On ne saurait, sans fermer la porte au progrès, réglementer tous les détails des dispositions mécaniques; ce serait d'ailleurs une œuvre sans utilité sérieuse.

On ne pourrait davantage soumettre à des principes absolus, à des formules invariables, la répartition des signaux sur les diverses lignes : cette répartition dépend, notamment, du profil et du tracé du chemin de fer, ainsi que des conditions du trafic.

Seule, l'uniformisation du sens à attribuer aux apparences ou aux sons, c'est-à-dire du *langage* des signaux, présente un réel intérêt.

A la vérité, l'utilité de la mesure, même restreinte à ces termes, a été contestée par des ingénieurs compétents et expérimentés. Ces ingénieurs ont invoqué les entraves qui en résulteraient pour l'amélioration progressive de l'exploitation, les dangers auxquels on serait exposé pendant la période de transformation, les inconvénients qu'il y a toujours à modifier les règlements et les habitudes du personnel. Ils ont fait remarquer que les agents des trains ne quittent, pour ainsi dire, jamais leur réseau ; que les parcours communs sont peu nombreux et de faible étendue; que, le cas échéant, ou pourra avoir recours au pilotage, c'est-à-dire faire accompagner les agents des trains pénétrant sur un réseau étranger par un agent de ce réseau ; que, même en cas de guerre, les compagnies feront chacune, à l'aide de leur personnel, les transports sur leurs lignes, en deçà de la base d'opérations; enfin, que l'uniformisation des signaux ne suffirait pas pour permettre de lancer impunément des mécaniciens sur des voies dont ils n'auraient point l'habitude et dont ils ne connaîtraient pas le tracé et le profil.

Ces objections, que j'ai tenu à résumer fidèlement et avec impartialité, n'ont pas convaincu l'administration. Malgré les soins et l'habileté avec lesquels ont été préparés les transports militaires, on ne peut se dispenser de prévoir certaines éventualités qui conduiraient à faire passer des agents de la traction ou de l'exploitation d'un réseau sur un autre, et, de ce que l'uniformisation des signaux ne pourrait parer complètement à tous les dangers, il faudrait bien se garder de conclure à son inutilité. J'ajoute, du reste, et je le montrerai par la suite, que le champ restera ouvert aux perfectionnements et aux progrès, et que la transformation pourra se faire avec la prudence et les tempéraments nécessaires pour la rendre inoffensive.

En présence des appréciations conformes du comité de l'exploitation technique et du Conseil d'Etat, votre honorable prédécesseur a, par dépêche du 29 octobre 1884, invité la section de contrôle du comité à rédiger un *Code des signaux*, dont l'objet était « d'unifier le langage des signaux optiques et acoustiques échangés entre les agents des trains et les agents de la voie ou des gares ».

Pour se conformer à cette invitation, la section de contrôle a

préparé un premier projet, destiné à servir de cadre aux études et aux observations des compagnies et de l'administration des chemins de fer de l'Etat.

Après une discussion approfondie de ces observations, ainsi que des contre-propositions dont elles étaient appuyées, après de nombreuses conférences avec les délégués des compagnies, elle a définitivement arrêté le texte que j'ai l'honneur de soumettre aujourd'hui à votre haute approbation, et dont vous trouverez la justification détaillée dans le rapport rédigé par M. l'ingénieur en chef Aguillon.

Je n'ai point à examiner ici toutes les dispositions de ce code. Je me borne à indiquer qu'il détermine les règles relatives au langage des signaux fixes ou mobiles de la voie et des trains, ainsi que des signaux de départ et d'arrivée des trains dans les gares. Ont seuls été exceptés :

1° Les signaux de cloches électriques de voie unique, qui n'intéressent pas directement les agents des trains et pour lesquels l'uniformisation de langage n'eût pu être accomplie sans une profonde transformation de tous les appareils du réseau du Nord ;

2° Les signaux d'annonce des circulations extraordinaires, qui n'ont qu'une importance secondaire, et qui font en ce moment l'objet d'études et d'expériences dont il convient d'attendre les résultats ;

3° Les signaux de manœuvres à la machine, dont la réglementation fort complexe n'a pas encore paru susceptible d'être assise sur des bases solides et consacrées par la pratique.

La section de contrôle s'est attachée à innover le moins possible ; elle ne l'a fait que pour les signaux d'aiguille. Elle s'est efforcée de n'admettre que des solutions simples, nettes et précises, et de choisir celles qui avaient donné les meilleurs résultats et qui étaient le plus généralement usitées sur les différents réseaux. Les compagnies ont d'ailleurs donné, au point de vue technique, une adhésion à peu près absolue à ses propositions, malgré certaines objections sur le principe même du code, et certaines réserves sur l'imputation des dépenses auxquelles son application pourrait donner lieu.

Ainsi que je l'exposais précédemment, même dans le champ étroit du langage des signaux, le seul qu'ait abordé le code élaboré par la section, rien ne portera obstacle au progrès. Les compagnies resteront libres d'expérimenter de nouveaux appareils, avec l'autorisation du Ministre des travaux publics et sous le contrôle de l'administration.

Comme toutes les œuvres humaines, celle qu'il s'agit de réaliser aujourd'hui n'aura point un caractère immuable ; elle sera indéfiniment perfectible et pourra suivre pas à pas les développements de l'art et de la science. Elle pourra même y contribuer en y apportant l'ordre et la méthode et en faisant mieux converger vers un même but les efforts des compagnies.

La mise en vigueur du nouveau code nécessitera des transformations et, par suite, des dépenses assez considérables sur certains réseaux ; mais elle sera échelonnée sur un délai suffisant pour ne pas jeter la perturbation dans les services et pour ne pas surcharger outre mesure le budget des compagnies.

Tout en apportant ces tempéraments dans l'exécution, il conviendra néanmoins de tenir fermement la main à ce que les nouvelles dispositions soient strictement et scrupuleusement observées.

J'ai d'ailleurs à peine besoin de rappeler, Monsieur le Ministre, que vous avez tous les pouvoirs nécessaires pour les imposer aux compagnies. L'ordonnance du 15 novembre 1846 vous confère, en effet, les droits les plus étendus pour la fixation du nombre et de la nature des signaux, comme l'a formellement reconnu le Conseil d'Etat dans son avis du 9 avril 1884.

Vous ne ferez, du reste, que marcher dans la voie ouverte par divers pays étrangers, notamment par l'Allemagne, l'Autriche-Hongrie, la Suisse et même l'Angleterre, qui est cependant la terre classique de la liberté industrielle.

La réforme que j'ai l'honneur, Monsieur le Ministre, de soumettre à votre sanction est sans contredit l'une des plus importantes qui aient été accomplies depuis de longues années dans le domaine de l'exploitation technique.

Le zèle, l'expérience et l'esprit conciliant des membres de la section de contrôle ont puissamment contribué à la mener à terme. C'est un devoir pour moi de vous signaler tout spécialement le grand service qu'ont rendu, en cette circonstance, MM. les inspecteurs généraux directeurs du contrôle, et particulièrement M. l'inspecteur général Brame, président du comité de l'exploitation technique, et M. l'ingénieur en chef des mines Aguillon.

Telles sont, Monsieur le Ministre, les courtes explications qu'il m'a paru nécessaire de produire à l'appui du projet d'arrêté ci-joint.

Veuillez agréer, Monsieur le Ministre, l'expression de mon dévouement respectueux.

Le Conseiller d'Etat en service ordinaire,
Directeur général des ponts et chaussées, des mines et des chemins de fer,

Signé : A. PICARD.

APPROUVÉ :

Le Ministre des travaux publics,

Signé : DEMÔLE.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN ®
DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

ARRETÉ

portant institution d'un code uniforme des signaux échangés entre les agents des trains et les agents de la voie ou des gares (1).

LE MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS,
ARRÊTE :

TITRE PREMIER.

DISPOSITIONS GÉNÉRALES.

Art. 1er. Sont régis par les dispositions suivantes les signaux échangés entre les agents des trains et les agents de la voie ou des gares.

Les règlements spéciaux à chaque compagnie ne pourront contenir aucune disposition contraire.

Les compagnies pourront d'ailleurs être autorisées par le Ministre des travaux publics à employer, à titre d'essai, des signaux autres que ceux qui sont prévus et définis au présent arrêté.

TITRE II.

SIGNAUX DE LA VOIE.

SECTION Ire. — GÉNÉRALITÉS.

Art. 2. Les *signaux* de la *voie*, c'est-à-dire les signaux faits de la voie ou des stations aux agents des trains ou des machines, sont destinés, soit à indiquer la *voie libre*, soit à commander l'*arrêt* ou le *ralentissement*, soit à donner la *direction*.

Dans tous les cas, l'absence de signal indique que la voie est libre.

Les signaux sont *mobiles*, c'est-à-dire susceptibles d'être transportés et employés en un point quelconque, ou *fixes*, c'est-à-dire établis à demeure en un point déterminé.

Art. 3. Le signal de *ralentissement* fait à des trains en pleine marche indique que la vitesse effective doit être réduite de façon à ne pas dépasser un maximum de 30 kilomètres à l'heure pour les trains de voyageurs, et de 15 kilomètres pour les trains de marchandises.

---

(1) Cet arrêté a été déjà inséré au *Journal militaire* 2e sem. 1888, N° 31, p. 245.

SECTION II. — SIGNAUX MOBILES.

Art. 4. Les signaux mobiles ordinaires sont faits :

Le jour, avec des drapeaux, des guidons, un objet quelconque ou le bras ;

La nuit, ou le jour par un temps de brouillard épais, avec des lanternes à feu blanc ou de couleur ;

Le jour comme la nuit, avec des pétards.

Art. 5. La *voie libre* peut être indiquée en présentant aux trains :

Le jour, le drapeau roulé ou le bras étendu horizontalement dans la direction suivie par le train ;

La nuit, le feu blanc.

Art. 6. Le drapeau rouge déployé, tenu à la main par un agent, commande l'*arrêt immédiat*.

A défaut de drapeau rouge, l'arrêt est commandé, soit en agitant vivement un objet quelconque, soit en élevant les bras de toute leur hauteur.

Le feu rouge commande l'*arrêt immédiat*.

A défaut de feu rouge, l'arrêt est commandé par toute lumière vivement agitée.

Art. 7. Le drapeau vert déployé, ou le guidon vert, commande le ralentissement.

Le feu vert commande le ralentissement.

Art. 8. En cas de ralentissements accidentels, comme ceux nécessités par les travaux ou l'état de la voie, un drapeau roulé, un guidon blanc ou un feu blanc indique le point à partir duquel le ralentissement doit cesser.

Art. 9. Les pétards sont employés pour compléter les signaux optiques mobiles commandant l'arrêt, lorsque, soit de jour, soit de nuit, à raison de troubles atmosphériques ou pour toute autre cause, ces signaux ne pourraient pas être suffisamment perceptibles.

Dans ce cas, on doit placer deux pétards au moins, et trois par temps humide, dont un sur chaque rail, à 25 ou 30 mètres d'intervalle et à pareille distance en avant du signal optique qu'ils complètent.

L'emploi des pétards pour compléter les signaux optiques mobiles commandant l'arrêt est obligatoire, lorsque, par suite du brouillard ou d'autres troubles atmosphériques, les signaux optiques ne peuvent être distinctement aperçus à 100 mètres de distance.

Art. 10. En cas de force majeure, des pétards peuvent être employés isolément et indépendamment des signaux optiques, même en l'absence d'un agent posté pour faire les signaux sur place.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN ® DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

Le mécanicien d'un train qui rencontre des pétards placés dans ces conditions doit se rendre immédiatement maître de la vitesse de son train par tous les moyens à sa disposition, et ne plus s'avancer qu'à une vitesse suffisamment réduite pour être en mesure de s'arrêter dans la partie de voie en vue, s'il se présente un obstacle ou un signal commandant l'arrêt. Si, à partir du lieu de l'explosion, après un parcours fixé par le règlement de la compagnie sans qu'il puisse être inférieur à 1,000 mètres, il ne se présente ni obstacle, ni signal commandant l'arrêt, le mécanicien peut reprendre sa vitesse normale.

SECTION III. — SIGNAUX FIXES.

Art. 11. Les signaux fixes de la voie sont :

Les disques ou signaux ronds ;
Les signaux d'arrêt absolu ;
Les sémaphores ;
Les signaux de ralentissement ;
Les indicateurs de bifurcation et signaux d'avertissement ;
Les signaux indicateurs de direction des aiguilles.

Art. 12. Le *disque* ou *signal rond* peut prendre deux positions par rapport à la voie qu'il commande : perpendiculaire ou parallèle.

Le disque fermé, c'est-à-dire présentant au train sa face rouge perpendiculaire à la voie, le jour, ou un feu rouge, la nuit, commande l'arrêt.

Le disque effacé, c'est-à-dire disposé parallèlement à la voie, le jour, ou présentant le feu blanc, la nuit, indique que la voie est libre.

Dès qu'un mécanicien aperçoit un disque fermé, il doit se rendre immédiatement maître de la vitesse de son train par tous les moyens à sa disposition et ne plus s'avancer qu'à une vitesse suffisamment réduite pour être en mesure de s'arrêter à temps dans la partie de voie en vue, s'il se présente un obstacle ou un nouveau signal commandant l'arrêt. En tout cas, il ne devra jamais atteindre la première aiguille ou la première traversée de voie protégées par le signal, et ne se remettra en marche qu'après y avoir été autorisé, soit par le conducteur chef du train, soit par l'agent de service à la gare ou au poste protégé.

Art. 13. Le *disque* ou *signal rond* doit être suivi d'un poteau indiquant, par une inscription, le point à partir duquel le signal fermé assure une protection efficace.

Art. 14. Le *signal carré d'arrêt absolu* peut prendre deux positions par rapport à la voie qu'il commande : perpendiculaire ou parallèle.

Le signal présentant au train, le jour, perpendiculairement à la voie, un damier rouge et blanc, et la nuit, un double feu rouge, commande *l'arrêt absolu*, c'est-à-dire qu'aucun train ou machine ne peut franchir le signal, tant qu'il commande l'arrêt.

Le signal effacé, c'est-à-dire disposé parallèlement à la voie ou présentant, la nuit, un feu blanc, indique que la voie est libre.

Art. 15. Sur les voies autres que celles suivies par les trains en circulation, le *signal d'arrêt absolu* défini à l'article précédent peut être remplacé, avec l'autorisation du Ministre, par un signal carré ou rond à face jaune, présentant, la nuit, un simple feu jaune.

Art. 16. Le *sémaphore* est un appareil destiné à maintenir entre les trains les intervalles nécessaires.

Il donne ses indications : le jour, par la position du ou des bras dont il est muni ; la nuit, par la couleur des feux qu'il présente.

Le bras qu'on voit à gauche, en regardant le sémaphore vers lequel le train se dirige, s'adresse seul à ce train.

Le jour, le bras étendu horizontalement et représentant sa face rouge commande l'arrêt ; le bras incliné vers le bas, à angle aigu, commande le ralentissement ; le bras rabattu sur le mât indique que la voie est libre.

La nuit, le sémaphore commande : l'arrêt, par un feu donnant en même temps le vert et le rouge ; le ralentissement, par le feu vert. Le feu blanc indique que la voie est libre.

Le signal d'arrêt du sémaphore interdit la circulation au delà du poste ou de la station où le sémaphore est placé, sauf autorisation formelle d'avancer, donnée par le chef de station, ou par celui qui en fait fonctions, au poste ou à la station et dans les conditions particulières indiquées au mécanicien.

Art. 17. Le *disque de ralentissement* peut prendre deux positions par rapport à la voie qu'il commande.

Le signal présentant au train, le jour, perpendiculairement à la voie, sa face verte, et, la nuit, un feu vert, commande le ralentissement indiqué à l'article 3.

Le signal effacé, c'est-à-dire disposé parallèlement à la voie et présentant, la nuit, un feu blanc, indique que la voie est libre.

Des limitations spéciales de vitesse peuvent, dans des cas déterminés par le Ministre, être indiquées par des tableaux blancs, éclairés la nuit et portant le chiffre auquel la vitesse doit être réduite.

Des tableaux portant en lettres apparentes, éclairées la nuit, le mot ATTENTION, peuvent également, dans les cas fixés par le Ministre, être employés pour indiquer aux agents des trains qu'ils doivent redoubler de prudence et d'attention jusqu'à ce que la liberté de la marche leur soit rendue.

Art. 18. *L'indicateur de bifurcation* est formé, soit par une plaque carrée, peinte en damier vert et blanc, éclairée la nuit

par réflexion ou par transparence, soit par une plaque portant le mot BIFUR, éclairée la nuit de la même manière.

Ce signal est disposé, sauf autorisation contraire du Ministre, de manière à donner constamment la même indication.

Le damier vert et blanc peut être aussi employé comme *signal d'avertissement* annonçant des signaux carrés d'arrêt absolu qui ne protègent pas des bifurcations.

Le mécanicien qui rencontre, non effacé, l'un des signaux précédents, doit se mettre en mesure de s'arrêter, s'il y a lieu, à l'embranchement ou au signal d'arrêt absolu qu'annonce ledit signal.

Art. 19. Les signaux *indicateurs des directions des aiguilles* se distinguent :

En signaux *de direction*, placés aux aiguilles en pointe où le mécanicien doit préalablement demander la voie utile par le sifflet de la machine ;

Et en signaux *de position*, destinés à renseigner les agents sédentaires sur la direction donnée par les aiguilles, direction que le mécanicien n'a pas à demander par le sifflet de la machine.

Art. 20. Les signaux *de direction* des aiguilles, signaux qui ne s'adressent qu'aux trains abordant les aiguilles par la pointe, sont faits par des bras sémaphoriques peints en violet, terminés à leur extrémité en flamme par une double pointe ; ces bras sont disposés, se meuvent et sont éclairés la nuit de la manière suivante :

1° Lorsqu'ils sont mus par des leviers indépendants des aiguilles, mais enclenchés avec elles, ils sont placés sur un mât, à des hauteurs différentes, en nombre égal aux directions que peut donner le poste. Le bras le plus élevé correspond à la direction la plus à gauche, le moins élevé à la direction la plus à droite, chacun étant placé de haut en bas dans l'ordre où se trouvent les directions, en allant de gauche à droite. Les bras ne peuvent prendre que deux positions : la position horizontale, indiquant que la direction correspondante n'est pas donnée ; la position inclinée, à angle aigu, indiquant la direction qui est donnée. La nuit, les bras horizontaux présentent le feu violet ; les bras inclinés, à angle aigu, le feu vert ou le feu blanc, suivant que l'on doit ralentir ou que l'on peut passer en vitesse ;

2° Lorsqu'ils sont mus automatiquement par l'aiguille, le mât ou indicateur juxtaposé à l'aiguille ne présente jamais qu'un bras apparent. Le bras apparent d'un côté, le jour, ou donnant un feu violet, la nuit, indique que la direction correspondant à ce côté est fermée. Le bras effacé, le jour, ou un feu blanc, la nuit, indique le côté dont la direction est donnée. Lorsque plusieurs bifurcations se suivent au même poste, les appareils sont placés dans l'ordre des directions à prendre, et leurs indications doivent être observées dans le même ordre.

TITRE III.

SIGNAUX DE TRAINS.

SECTION Ire. — SIGNAUX ORDINAIRES PORTÉS PAR LES TRAINS.

Art. 21. Tout train circulant de jour, tant sur les lignes à double voie que sur celles à voie unique, doit porter, à l'arrière du dernier véhicule, un *signal de queue* consistant, soit en une plaque de couleur rouge, soit dans la lanterne d'arrière dont le train doit être muni la nuit.

Art. 22. Tout train circulant de nuit, tant sur les lignes à double voie que sur celles à voie unique, doit porter à l'avant au moins un feu blanc, et à l'arrière un feu rouge, placé sur la face arrière du dernier véhicule ; deux autres lanternes doivent être placées de chaque côté, vers la partie supérieure du dernier véhicule, ou, en cas d'impossibilité, de l'un des derniers véhicules ; ces lanternes de côté doivent être disposées de façon à lancer un feu blanc vers l'avant et un feu rouge vers l'arrière.

Cette disposition n'est pas obligatoire pour les trains de manœuvre ayant à effectuer un parcours de moins de 5 kilomètres ; dans ce cas, un seul feu rouge à l'arrière suffit.

Art. 23. Dans tous les cas où aura été établie, en conformité des prescriptions réglementaires sur la matière, une circulation à contre-voie sur une ligne à double voie, tout train ou machine isolée circulant à contre-voie doit porter : le jour, un drapeau rouge déployé à l'avant ; la nuit, un feu rouge en plus du feu blanc ou des feux blancs de l'article précédent.

Art. 24. Les trains de marchandises peuvent être distingués des trains de voyageurs par l'adjonction d'un feu vert à l'avant.

Art. 25. Les machines isolées circulant pour le service dans les gares portent, la nuit, un feu blanc à l'avant et un feu blanc à l'arrière.

Art. 26. Les machines isolées circulant sur la ligne, hors de la protection des signaux des gares, portent, la nuit : à l'avant, au moins un feu blanc ; à l'arrière, au moins un feu rouge, sans préjudice du signal d'avant spécial au cas de circulation à contre-voie sur une ligne à double voie.

Art. 27. Les compagnies peuvent, en se conformant à leurs règlements spéciaux, approuvés par le Ministre, distinguer la direction des trains ou machines par la position relative assignée aux feux d'avant et par l'addition de feux supplémentaires. Ces feux supplémentaires peuvent être blancs ou présenter toute couleur autre que le rouge.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN ®
DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

par réflexion ou par transparence, soit par une plaque portant le mot BIFUR, éclairée la nuit de la même manière.

Ce signal est disposé, sauf autorisation contraire du Ministre, de manière à donner constamment la même indication.

Le damier vert et blanc peut être aussi employé comme *signal d'avertissement* annonçant des signaux carrés d'arrêt absolu qui ne protègent pas des bifurcations.

Le mécanicien qui rencontre, non effacé, l'un des signaux précédents, doit se mettre en mesure de s'arrêter, s'il y a lieu, à l'embranchement ou au signal d'arrêt absolu qu'annonce ledit signal.

Art. 19. Les signaux *indicateurs des directions des aiguilles* se distinguent :

En signaux *de direction*, placés aux aiguilles en pointe où le mécanicien doit préalablement demander la voie utile par le sifflet de la machine ;

Et en signaux *de position*, destinés à renseigner les agents sédentaires sur la direction donnée par les aiguilles, direction que le mécanicien n'a pas à demander par le sifflet de la machine.

Art. 20. Les signaux *de direction* des aiguilles, signaux qui ne s'adressent qu'aux trains abordant les aiguilles par la pointe, sont faits par des bras sémaphoriques peints en violet, terminés à leur extrémité en flamme par une double pointe ; ces bras sont disposés, se meuvent et sont éclairés la nuit de la manière suivante :

1° Lorsqu'ils sont mus par des leviers indépendants des aiguilles, mais enclenchés avec elles, ils sont placés sur un mât, à des hauteurs différentes, en nombre égal aux directions que peut donner le poste. Le bras le plus élevé correspond à la direction la plus à gauche, le moins élevé à la direction la plus à droite, chacun étant placé de haut en bas dans l'ordre où se trouvent les directions, en allant de gauche à droite. Les bras ne peuvent prendre que deux positions : la position horizontale, indiquant que la direction correspondante n'est pas donnée ; la position inclinée, à angle aigu, indiquant la direction qui est donnée. La nuit, les bras horizontaux présentent le feu violet ; les bras inclinés, à angle aigu, le feu vert ou le feu blanc, suivant que l'on doit ralentir ou que l'on peut passer en vitesse ;

2° Lorsqu'ils sont mus automatiquement par l'aiguille, le mât ou indicateur juxtaposé à l'aiguille ne présente jamais qu'un bras apparent. Le bras apparent d'un côté, le jour, ou donnant un feu violet, la nuit, indique que la direction correspondant à ce côté est fermée. Le bras effacé, le jour, ou un feu blanc, la nuit, indique le côté dont la direction est donnée. Lorsque plusieurs bifurcations se suivent au même poste, les appareils sont placés dans l'ordre des directions à prendre, et leurs indications doivent être observées dans le même ordre.

TITRE III.

SIGNAUX DE TRAINS.

SECTION Ire. — SIGNAUX ORDINAIRES PORTÉS PAR LES TRAINS.

Art. 21. Tout train circulant de jour, tant sur les lignes à double voie que sur celles à voie unique, doit porter, à l'arrière du dernier véhicule, un *signal de queue* consistant, soit en une plaque de couleur rouge, soit dans la lanterne d'arrière dont le train doit être muni la nuit.

Art. 22. Tout train circulant de nuit, tant sur les lignes à double voie que sur celles à voie unique, doit porter à l'avant au moins un feu blanc, et à l'arrière un feu rouge, placé sur la face arrière du dernier véhicule ; deux autres lanternes doivent être placées de chaque côté, vers la partie supérieure du dernier véhicule, ou, en cas d'impossibilité, de l'un des derniers véhicules ; ces lanternes de côté doivent être disposées de façon à lancer un feu blanc vers l'avant et un feu rouge vers l'arrière.

Cette disposition n'est pas obligatoire pour les trains de manœuvre ayant à effectuer un parcours de moins de 5 kilomètres ; dans ce cas, un seul feu rouge à l'arrière suffit.

Art. 23. Dans tous les cas où aura été établie, en conformité des prescriptions réglementaires sur la matière, une circulation à contre-voie sur une ligne à double voie, tout train ou machine isolée circulant à contre-voie doit porter : le jour, un drapeau rouge déployé à l'avant ; la nuit, un feu rouge en plus du feu blanc ou des feux blancs de l'article précédent.

Art. 24. Les trains de marchandises peuvent être distingués des trains de voyageurs par l'adjonction d'un feu vert à l'avant.

Art. 25. Les machines isolées circulant pour le service dans les gares portent, la nuit, un feu blanc à l'avant et un feu blanc à l'arrière.

Art. 26. Les machines isolées circulant sur la ligne, hors de la protection des signaux des gares, portent, la nuit : à l'avant, au moins un feu blanc ; à l'arrière, au moins un feu rouge, sans préjudice du signal d'avant spécial au cas de circulation à contre-voie sur une ligne à double voie.

Art. 27. Les compagnies peuvent, en se conformant à leurs règlements spéciaux, approuvés par le Ministre, distinguer la direction des trains ou machines par la position relative assignée aux feux d'avant et par l'addition de feux supplémentaires. Ces feux supplémentaires peuvent être blancs ou présenter toute couleur autre que le rouge.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN ®
DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

SECTION II. — SIGNAUX DU MÉCANICIEN.

Art. 28. Le mécanicien communique avec les agents des trains ou de la voie par le sifflet de sa machine.

Un coup prolongé appelle l'attention et annonce la mise en mouvement.

Aux bifurcations, à l'approche des aiguilles qui doivent être abordées par la pointe, le mécanicien demande la voie en donnant le nombre de coups de sifflet prolongés correspondant au rang qu'occupe la voie qu'il doit prendre, en comptant à partir de la gauche, savoir :

Un coup pour prendre la première voie ;
Deux coups pour prendre la deuxième voie ;
Trois coups pour prendre la troisième voie ;
Quatre coups pour prendre la quatrième voie.

Deux coups de sifflet brefs et saccadés ordonnent de serrer les freins ; un coup bref, de les desserrer.

SECTION III. — SIGNAUX DES CONDUCTEURS DE TRAINS.

Art. 29. Le train étant en mouvement, le conducteur de tête communique avec le mécanicien par la cloche ou le timbre du tender.

Un coup de cloche ou de timbre commande l'arrêt.

Art. 30. Les conducteurs intermédiaires signalent l'arrêt au conducteur de tête et au mécanicien, comme aux agents de la voie, en agitant à l'extérieur de leur fourgon ou vigie un drapeau rouge déployé ou un feu rouge tourné vers l'avant.

Le conducteur de tête, sur le vu de ce signal, le répète au mécanicien, en sonnant la cloche ou le timbre du tender.

Tout agent de la voie qui aperçoit à temps un pareil signal doit faire immédiatement le signal d'arrêt au mécanicien, et, si celui-ci ne l'a pas aperçu, employer tous les moyens à sa disposition pour faire présenter utilement au train le signal d'arrêt par l'agent de la voie ou le poste en avant le plus rapproché, dans le sens de la marche du train.

TITRE IV.

DISPOSITIONS SPÉCIALES.

SECTION Ire. — SIGNAL DE DÉPART ET D'ARRÊT DES TRAINS.

Art. 31. L'ordre de départ d'un train est donné au conducteur de tête par le chef de gare ou son représentant, au moyen d'un

coup de sifflet de poche. Le conducteur de tête commande à son tour au mécanicien la mise en marche du train, au moyen d'un coup de cornet.

Si le train mis en marche doit être aussitôt arrêté, pour une cause quelconque, le chef de gare en donne le signal par des coups de sifflet saccadés, et le conducteur de tête sonne la cloche ou le timbre du tender.

Le mécanicien doit, dans ce dernier cas, obéir aux coups de sifflet du chef de gare, dès qu'il les entend, alors même que le conducteur de tête ne les aurait pas encore confirmés comme il vient d'être dit.

SECTION II. — DISPOSITIONS PARTICULIÈRES AU CAS D'EXPLOITATION SUR PLUS DE DEUX VOIES PRINCIPALES.

Art. 32. Si l'exploitation se fait sur plus de deux voies principales, les signaux destinés à chacune des voies devront être placés au voisinage immédiat et à gauche du rail de gauche de ladite voie, dans le sens de la marche des trains, ou au-dessus de cette voie, à l'exception des sémaphores dont les bras devront être tous placés de façon à être vus les uns au-dessous des autres, les bras les plus élevés s'adressant à la direction la plus à gauche et les plus bas à la direction la plus à droite, dans le sens de la marche des trains, les bras intermédiaires s'adressant à la direction intermédiaire, s'il y en a une.

TITRE V.

DISPOSITIONS TRANSITOIRES.

Art. 33. Les délais dans lesquels les dispositions prescrites par le présent arrêté devront avoir reçu leur complète application seront déterminés, pour chaque réseau, par des décisions ministérielles spéciales.

Paris, le 15 novembre 1885.

Signé : DEMÔLE.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN
DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

ANNEXE III.

Ordre de service relatif à la comptabilité des transports par chemins de fer au delà des stations de transition (1).

CHAPITRE PREMIER.

DISPOSITIONS GÉNÉRALES.

Règle générale.

Article 1er. *Les sections de chemins de fer de campagne appliquent les règles de comptabilité en vigueur dans les compagnies qui les ont fournies, pour les transports effectués sur les lignes qui leur sont confiées* (2). Elles utilisent, à cet effet, les modèles, registres, imprimés, etc., dont chaque compagnie fait usage en temps de paix.

Le présent ordre de service n'a pour but que de déterminer certaines règles de comptabilité spéciales au service des chemins de fer de campagne. En temps de guerre, il sera complété suivant les circonstances par *des ordres de service spéciaux, réglant les détails, qui ne sauraient être prévus en temps de paix*, et émanant du directeur des chemins de fer aux armées.

CHAPITRE II.

TRANSPORTS MILITAIRES.

§ 1er. — *Transports de personnel.*

Bons de chemin de fer.

Art. 2. Tout militaire isolé ou tout détachement, circulant sur les sections au delà des stations de transition, doit être porteur d'un bon de chemin de fer délivré à la station de départ par le commandant de gare, ou d'une pièce en tenant lieu.

(1) Refonte de l'annexe VI insérée au *Journal militaire*, 2e semestre 1888, n° 31, pagination spéciale page 252.
(2) Article 48 du Règlement sur les transports stratégiques.

Les bons de chemin de fer sont retirés à la gare de destination, et envoyés, chaque jour avec un relevé (modèle B) au commandant de la section de chemins de fer de campagne (*bureau de la comptabilité*), par les soins du chef de gare.

Chaque commandant de gare envoie de son côté à la commission de chemins de fer de campagne dont il dépend le relevé (modèle A) des bons de chemin de fer délivrés la veille avec indication des effectifs et des destinations. Ce relevé est annexé à son rapport journalier. Il est communiqué au chef de comptabilité de la section, pour faciliter et permettre le contrôle des opérations des gares.

§ 2. — *Transports de matériel.*

Factures militaires d'expédition (1).

Art. 3. Chaque envoi doit être remis à la gare par le comptable militaire expéditeur, accompagné d'une facture militaire d'expédition en double exemplaire, portant la désignation, la nature et le poids du matériel expédié, les noms ou fonctions du comptable expéditeur et du comptable destinataire, l'indication de la gare expéditrice et de la gare destinataire, et enfin la date de l'envoi.

Le chef de gare complète les deux exemplaires de la facture militaire d'expédition, en y indiquant les numéros du wagon et du train dans lesquels est fait le chargement.

Bordereaux de chargement des trains.

Art. 4. Le chef de gare énumère ensuite dans un *bordereau de chargement* (modèle C) toutes les factures afférentes au train à expédier. Ces factures forment la première partie du bordereau qui reçoit pour titre la mention : *Transports militaires*.

Chef de train.

Art. 5. Le bordereau de chargement et les factures d'expédition sont remis au conducteur chef de train. Le bordereau est signé par lui pour prise en charge.

Étiquettes (2).

Art. 6. Chaque wagon porte extérieurement une inscription sommaire indiquant :

1° La nature et l'importance du chargement ;
2° La gare expéditrice ;
3° La gare destinataire.

(1) Articles 46 à 50 du décret du 9 septembre 1888 sur la comptabilité-matières du département de la guerre.
(2) Article 72 du règlement sur les transports stratégiques.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN ®
DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

Cette inscription est faite sur une étiquette de couleur rouge pour les wagons chargés de munitions et de substances explosibles.

Les colis de détail sont munis d'une étiquette indiquant leur destination.

Opérations en cours de route.

Art. 7. Le matériel laissé en cours de route est mentionné dans la colonne spéciale du bordereau contre émargement du chef de gare.

Le conducteur chef de train remet en même temps au chef de gare les factures militaires d'expédition afférentes à ce matériel.

Quand du matériel est chargé en cours de route, le chef de gare remet au conducteur chef de train les factures militaires d'expédition y relatives. Il lui donne en même temps un bordereau de chargement où ces factures sont énumérées. Ce bordereau est établi et employé dans les mêmes conditions que celui se rapportant à la gare de départ. Il est mentionné pour mémoire et contrôlé sur le premier bordereau de la gare de départ.

Réexpéditions en cours de route.

Art. 8. Les chefs des gares de bifurcation ou de transbordement, qui reçoivent du matériel à réexpédier, inscrivent à la main sur les factures militaires d'expédition le nom de la gare et les mentions suivantes :

Reçu le.... Expédié le....

Ces factures sont comprises, au moment de la réexpédition, sur le bordereau de chargement du train transportant le matériel.

Opérations à l'arrivée.

Art. 9. A l'arrivée du train à destination, le (ou les) bordereau de chargement, complètement émargé, est visé pour exécution de transport par le commandant de gare.

Le matériel est livré au comptable militaire destinaire, qui en donne décharge dans les formes usitées dans la compagnie qui a fourni le personnel de la section.

Les factures militaires d'expédition sont remises au comptable destinataire en même temps que le matériel qui lui est adressé. Une des deux expéditions, revêtue du récépissé, est renvoyée au comptable expéditeur, soit par la poste, soit par les soins des agents de la section de chemins de fer de campagne, si cela est possible, soit par tout autre moyen.

Transports traversant les stations de transition.

Art. 10. Les premières pièces de transport établies dans la zone de l'intérieur pour les transports de matériel expédié de l'intérieur sur les lignes situées au delà des stations de transition, sont retirées par le chef de gare de la station de transition, qui les fait viser par le commissaire militaire de gare.

Un bordereau (modèle C) est établi pour l'achèvement du transport au delà de la station de transition, sous la réserve des dispositions prescrites par les articles 76, 77, 78, 79 et 80 du règlement sur les transports stratégiques (voir art. 11 ci-après), en ce qui concerne le matériel expédié par les stations-magasins sur les stations têtes d'étapes de guerre.

Réciproquement, les pièces de transport qui accompagnent le matériel expédié d'une gare du réseau des chemins de fer de campagne sur une gare de l'intérieur, sont changées par les soins de la station de transition.

Mais, dans l'un et l'autre cas, les factures militaires d'expédition relatives au matériel transporté, accompagnent celui-ci jusqu'à destination, et sont remises avec lui au comptable militaire destinataire.

Expéditions directes faites des stations-magasins sur les stations têtes d'étapes de guerre (1).

Art. 11. Les expéditions directes faites sur les stations têtes d'étapes de guerre au départ des stations-magasins ou, exceptionnellement, traversant ces stations sans rompre charge, sont prises en charge à la station-magasin par des convoyeurs gardes-bagages désignés par l'administration militaire et qui sont responsables des expéditions qu'ils accompagnent. Ces convoyeurs sont munis de bons de chemin de fer pour leur transport personnel.

Ils reçoivent des comptables militaires expéditeurs une facture militaire d'expédition, par service, en double expédition.

Ces factures sont énumérées dans un bordereau de chargement (modèle nº 3 du règlement sur les transports stratégiques), établi en double expédition.

Ce bordereau est semblable au bordereau modèle C, utilisé pour les transports de matériel sur le réseau des chemins de fer de campagne, et sert, comme celui-ci, de pièce justificative du service exécuté. Une expédition est laissée à la station de transition pour constatation du transport exécuté jusqu'à ce point. L'autre expédition, visée à la station de transition par le commissaire militaire, accompagne le matériel jusqu'à destination, remplace le bordereau modèle C, et est mise à l'appui de la comptabilité de la section de chemins de fer de campagne, à laquelle appartient la station tête d'étapes de guerre.

Décompte des transports.

Art. 12. Les transports militaires ne sont pas taxés.

Le décompte des frais auxquels ils donnent lieu (2) est établi ultérieurement par les soins du *bureau de contrôle central*.

(1) Règlement sur les transports stratégiques (titre IV, chapitre II, art. 76 à 80).
(2) Article 6 du règlement sur les transports stratégiques.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN ® DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

Envoi des pièces de comptabilité au commandant de la section de chemins de fer de campagne.

Art. 13. Chaque jour, les chefs de gare envoient au commandant de la section de chemins de fer de campagne (*bureau de la comptabilité*) :

1° Un relevé (modèle D) des bordereaux de chargement remis la veille ;

2° Un relevé (modèle E) des bordereaux de chargement reçus la veille. A ce relevé sont joints tous les bordereaux.

CHAPITRE III.

TRANSPORTS PRIVÉS.

§ 1er. — *Tarifs.*

Fixation et application des tarifs.

Art. 14. Les tarifs sont réglés comme il suit :

Voyageurs. — Par voyageur et par kilomètre, dix (10) centimes, sans que le prix total puisse être inférieur à un (1) franc par voyageur.

Marchandises. — Par tonne et par kilomètre, quarante-quatre (44) centimes, manutention comprise, avec minimum de perception de trois (3) francs par expédition.

Pailles et foins. — Par tonne et par kilomètre, soixante-six (66) centimes, manutention comprise, avec minimum de perception de cinq (5) francs par expédition.

Voitures à 2 ou 4 roues. — Par voiture et par kilomètre, deux (2) francs, manutention comprise, avec minimum de perception de vingt (20) francs par expédition.

Chevaux, mulets, bêtes de trait, bœufs. — Par tête et par kilomètre, cinquante (50) centimes, manutention comprise, avec minimum de perception de cinq (5) francs par expédition.

Veaux, porcs, moutons, chèvres. — Par tête et par kilomètre, trente (30) centimes, manutention comprise, avec minimum de perception de trois (3) francs par expédition.

Frais de magasinage. — Par jour et par tonne de marchandises, 1 franc ; par voiture, 1 franc ; par cheval ou bœuf, 3 francs ; par veau ou mouton, 2 francs.

Ces tarifs peuvent être modifiés et complétés par des décisions spéciales du directeur général des chemins de fer et des étapes.

§ 2. — *Transport des voyageurs.*

Bulletins de transports.

Art. 15. Il est délivré à chaque voyageur civil, contre payement du prix du tarif, un bulletin détaché d'un carnet à souche (modèle F) et donnant :

1° Le numéro d'ordre ;
2° La gare de départ ;
3° La gare d'arrivée ;
4° Le nombre de voyageurs voyageant ensemble ;
5° La somme perçue ;
6° La date et le numéro du train.

Ce bulletin indique en même temps que les titulaires n'ont droit qu'à des places de troisième classe, qu'ils voyagent à leurs risques et périls, et que l'administration de la guerre ne garantit en aucune façon leur bonne arrivée à destination.

Billets du type ordinaire.

Art. 16. Sur les sections où le trafic privé présenterait de l'importance et des probabilités de durée, les bulletins pourront être remplacés par des billets à séries continues et à destination fixe, du type en usage dans les chemins de fer français.

Relevé des bulletins et billets au départ.

Art. 17. En fin de journée, le chef de gare inscrit sur un relevé (modèle G) les billets distribués et les recettes du jour. Ce relevé est envoyé chaque jour au commandant de la section (*bureau de la comptabilité*).

Relevé des bulletins et billets à l'arrivée.

Art. 18. A l'arrivée, les bulletins et billets de voyageurs sont retirés et envoyés par le chef de gare au commandant de la section (*bureau de la comptabilité*) avec un relevé modèle H.

Bagages.

Art. 19. Les voyageurs civils n'ont droit au transport gratuit que des bagages qu'ils peuvent conserver avec eux dans les voitures sans gêner leurs voisins.

§ 3. — *Transport du matériel et des marchandises.*

Remise à la gare du matériel par l'expéditeur.

Art. 20. Chaque envoi d'objets privés doit être accompagné d'une note de remise de l'expéditeur, signée et datée, donnant les noms et adresses des expéditeurs et destinataires, le nombre, le nature et le poids des colis, ainsi que leurs marques et numéros, et indiquant :

1° Que l'envoi voyage à ses risques et périls ;

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN ® DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

2° Que l'expéditeur renonce, à son sujet, à toute réclamation contre l'administration de la guerre.

Cette pièce reste à la gare en prévision de réclamation ultérieure.

Frais de transport.

Art. 21. Les frais de transport sont invariablement payés au moment de la remise des marchandises à la gare de départ. Il est interdit aux chefs de gare d'accepter des expéditions grevées de débours ou de remboursement.

Opérations au départ.

Art. 22. Le chef de gare inscrit les expéditions privées sur le bordereau de chargement du train à la suite des factures militaires d'expédition, avec la mention : *Transports privés.*

Opérations en cours de route et à l'arrivée.

Art. 23. En cours de route et à l'arrivée, le bordereau de chargement est émargé et visé comme il a été indiqué pour les transports militaires (art. 7, 8, 9).

Le destinataire est avisé de l'arrivée du matériel qui lui est destiné par le moyen le plus rapide dont on dispose (planton, poste, etc.).

Lors de la livraison, il donne décharge sur un récépissé établi par la gare, dans les formes en usage dans la compagnie qui a fourni le personnel de la section.

Nota. — Le chef de gare envoyant chaque jour au commandement de la section les bordereaux de chargement reçus la veille (art. 14), et ces bordereaux contenant tous les renseignements concernant les transports privés (art. 22), il n'y a pas lieu, par suite, d'envoyer au commandant de la section aucun relevé spécial au matériel privé.

CHAPITRE IV.

TRANSPORTS MILITAIRES ET PRIVÉS EMPRUNTANT LES LIGNES EXPLOITÉES PAR PLUSIEURS SECTIONS, OU DEVANT TRANSITER SUR LES LIGNES EXPLOITÉES PAR LES COMMISSIONS DE RÉSEAU.

Personnel.

Art. 24. 1° *Trafic direct entre deux sections.* — Les transports militaires ou privés de personnel ne devant emprunter que le réseau des chemins de fer de campagne seront inscrits, par la gare expéditrice, pour la destination définitive. — Toutefois, pour ce qui concerne les transports privés, les voyageurs ne recevront de bulletins directs que dans le cas où leur train pourra les conduire jusqu'à destination, soit directement, soit par correspondance immédiate.

2° *Trafic direct avec une commission de réseau.* — Dans le cas où le personnel doit être dirigé sur une gare dépendant d'une commission de réseau, il est établi par le commandant de gare

deux bons de chemin de fer pour le personnel militaire, dont un pour le transport sur les lignes des chemins de fer de campagne jusqu'à la station de transition, et un pour le transport sur les lignes exploitées par les commissions de réseau. — Dans les mêmes conditions, il n'est délivré aux voyageurs civils de bulletin ou billet que jusqu'à la station de transition. — Les bons de chemin de fer ou les bulletins relatifs aux lignes des chemins de fer de campagne sont retirés aux stations de transition et envoyés au commandant de la section de chemins de fer de campagne.

Matériel.

Art. 25. 1° *Trafic direct entre deux sections.* — Si le matériel ne doit être transporté que sur le réseau des chemins de fer de campagne, le bordereau de chargement est établi par la gare de départ pour la destination définitive. — Dans ce cas, si un même train doit assurer le transport d'expéditions de matériel à destination, les unes de stations dépendant de la section, les autres de stations dépendant d'une autre section, il est établi deux bordereaux de chargement, dont un pour les expéditions restant sur le réseau de la section, et l'autre pour les expéditions devant sortir de ce réseau.

2° *Trafic direct avec une commission de réseau.* — Si le matériel doit être dirigé sur les lignes exploitées par les commissions de réseau, le bordereau de chargement est établi en deux expéditions, dont une pour le transport jusqu'à la station de transition, et l'autre pour le transport sur le réseau exploité par les commissions de réseau. La première expédition, visée à la station de transition par le commissaire militaire de gare, est envoyée au commandant de la section. L'autre expédition accompagne le transport jusqu'à destination.

Envoi des pièces de comptabilité relatives aux transports empruntant les lignes de plusieurs sections.

Art. 26. Les commandants et les chefs de gare, chacun en ce qui les concerne, établissent, pour les transports à destination ou en provenance de stations dépendant d'autres sections de chemins de fer de campagne, des relevés A, B, D, E, G, H, distincts de ceux relatifs aux transports, n'empruntant que le réseau de la section, et les envoient en même temps que ceux-ci au commandant de la section (*bureau de la comptabilité*).

CHAPITRE V.

CONTROLE DE LA COMPTABILITÉ DES TRANSPORTS.

§ 1er. — *Pièces de comptabilité à établir par les gares.*

Désignation des pièces.

Art. 27. Les pièces de comptabilité spéciales aux sections de

chemins de fer de campagne à fournir par les gares pour permettre de contrôler leurs opérations sont établies ainsi qu'il suit :

Chaque chef de gare fait relever journellement, pour les opérations faites pendant la journée précédente, les états suivants :

1° Un relevé modèle B des bons de chemin de fer en provenance des gares de la section ;

2° Des relevés modèle B des bons de chemin de fer en provenance d'autres sections (un par section) ;

3° Un relevé modèle G des bulletins ou billets de voyageurs civils, délivrés pour les gares de la section ;

4° Des relevés modèle G des bulletins ou billets de voyageurs civils, délivrés pour les gares des autres sections (un par section);

5° Un relevé modèle H des bulletins ou billets de voyageurs civils reçus, en provenance des gares de la section ;

6° Des relevés modèle H des bulletins ou billets de voyageurs civils reçus, en provenance de gares d'autres sections (un par section) ;

7° Un relevé modèle D des bordereaux de chargement des trains expédiés à destination de gares de la section ;

8° Des relevés modèle D des bordereaux de chargement des trains expédiés à destination de gares d'autres sections (un par section) ;

9° Un relevé modèle E des bordereaux de chargement des trains en provenance d'une gare de la section ;

10° Des relevés modèle E des bordereaux de chargement des trains en provenance d'autres sections (un par section).

Ces états sont envoyés au commandant de la sections (*bureau de la comptabilité*) avec les bons de chemin de fer, bulletins ou billets et bordereaux de chargement afférents aux relevés modèles B, E et H.

§ 2. — *Contrôle des opérations des gares.*

Attributions du chef de comptabilité.

Art. 28. Le chef de comptabilité de la section contrôle les opérations par le rapprochement des pièces reçues des gares expéditrices et des gares destinataires.

Les erreurs reconnues sont rectifiées, en se reportant au besoin aux documents conservés par les gares.

Transmission des pièces au bureau de contrôle central.

Art. 29. Tous les dix jours, le commandant de chaque section adresse au *bureau de contrôle central* siégeant près du ministère de la guerre, avec un bordereau d'envoi établi en double expédition modèle K), les documents ci-après désignés :

1° Relevés des bons de chemin de fer reçus (modèle B) avec les bons de chemin de fer ;

2° Relevés des bulletins ou billets de voyageurs civils délivrés (modèle G);

3° Relevés des bulletins ou billets de voyageurs civils reçus (modèle H) avec les bulletins ou billets ;

4° Relevés des bordereaux de chargement des trains pour le matériel expédié (modèle D) ;

5° Relevés des bordereaux de chargement des trains reçus (modèle E) avec les bordereaux ;

6° Documents divers nécessaires à l'établissement des comptes (réseau exploité, distances kilométriques, etc., etc.).

Le bureau de contrôle central renvoie à la section expéditrice pour la décharge de celle-ci, un des deux exemplaires du bordereau d'envoi portant récépissé.

Relations des sections entre elles.

Art. 30. Tous les cinq jours, le commandant de chaque section envoie aux commandants des sections avec lesquelles il a été fait du trafic direct, des relevés modèles B, G, H, D et E relatifs aux bons de chemin de fer, bulletins et bordereaux de chargement reçus et expédiés.

Chaque section se trouve ainsi en mesure de contrôler les opérations des gares relatives au trafic direct (1).

En outre, toutes les fois qu'une section de chemins de fer de campagne viendra prendre possession d'une ligne ou d'un réseau de lignes, son commandant fera connaître aux commandants des autres sections, déjà en opérations, la nomenclature des gares ouvertes à l'exploitation, avec indication des services que chacune de ces gares est appelée à faire (voyageurs, marchandises, avec ou sans condition de tonnage).

Cette nomenclature sera accompagnée d'un tableau des distances de chacune des gares entre elles.

Toutes les fois qu'une modification se produira dans le réseau exploité par une section, cette modification (lignes ou gares nouvelles ouvertes, augmentation ou restriction des services des gares déjà ouvertes) sera portée par le commandant de la section à la connaissance des commandants des autres sections avec un tableau des distances.

§ 3. — *Contrôle des opérations des sections. — Bureau de contrôle central.*

Composition du bureau de contrôle central.

Art. 31. Toutes les opérations de comptabilité des transports effectués par les sections de chemins de fer de campagne sont

(1) Il n'est pas nécessaire que les commandants de section aient les mêmes relations avec les commissions de réseau, puisque toutes les pièces de comptabilité des transports transitant sur le réseau exploité par celles-ci sont renvoyées à la section par les soins des stations de transition.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN ®
DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

centralisées par un *bureau de contrôle central* siégeant près du ministère de la guerre et composé ainsi qu'il suit :

COMPOSITION DU PERSONNEL.	NOMBRE d'agents.	CORRESPONDANCE AVEC LES DÉNOMINATIONS HIÉRARCHIQUES du personnel des sections de chemins de fer de campagne.
Chef du bureau.....	1	Chef de service.
Sous-chef du bureau.....	1	Sous-chef de service.
Employés principaux de la comptabilité ; un de 1re classe et deux de 2e classe.....	3	Employés principaux.
TOTAL.....	5	

Ces agents sont nommés dès le temps de paix, dans les mêmes conditions que ceux des sections de chemins de fer de campagne, auxquels ils sont entièrement assimilés.

En temps de guerre le bureau est constitué dès qu'une section de chemins de fer de campagne est appelée aux armées. Jusqu'à ce moment les agents, qui le composent, conservent leurs postes du temps de paix dans les administrations auxquelles ils appartiennent.

Suivant les besoins, il pourra être adjoint au bureau un ou plusieurs employés appartenant soit aux compagnies qui ont fourni le personnel des sections, soit aux compagnies dont certaines lignes seraient exploitées par les commissions de chemins de fer de campagne.

Attributions du bureau de contrôle central.

Art. 32. Les attributions générales du bureau de contrôle central sont les suivantes :

1° Centralisation et vérification de la comptabilité des transports effectués par les sections de chemins de fer de campagne conformément aux prescriptions du présent ordre de service, et à celles des ordres de service spéciaux, qui pourront être établis au cours des opérations ;

2° Etablissement du compte des sommes dues par l'Etat aux compagnies, d'après les stipulations de l'article 6 (§§ 2, 3 et 4) du règlement sur les transports stratégiques, en ce qui concerne les transports au delà des stations de transition ;

3° Centralisation et vérification de la comptabilité des différents services des sections (central, voie, mouvement, traction) ;

4° Enfin toute autre centralisation prescrite par le Ministre de la guerre.

MODÈLES

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN ®
DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

centralisées par un *bureau de contrôle central* siégeant près du ministère de la guerre et composé ainsi qu'il suit :

COMPOSITION DU PERSONNEL.	NOMBRE d'agents.	CORRESPONDANCE AVEC LES DÉNOMINATIONS HIÉRARCHIQUES du personnel des sections de chemins de fer de campagne.
Chef du bureau.....	1	Chef de service.
Sous-chef du bureau.....	1	Sous-chef de service.
Employés principaux de la comptabilité ; un de 1re classe et deux de 2e classe.....	3	Employés principaux.
TOTAL.....	5	

Ces agents sont nommés dès le temps de paix, dans les mêmes conditions que ceux des sections de chemins de fer de campagne, auxquels ils sont entièrement assimilés.

En temps de guerre le bureau est constitué dès qu'une section de chemins de fer de campagne est appelée aux armées. Jusqu'à ce moment les agents, qui le composent, conservent leurs postes du temps de paix dans les administrations auxquelles ils appartiennent.

Suivant les besoins, il pourra être adjoint au bureau un ou plusieurs employés appartenant soit aux compagnies qui ont fourni le personnel des sections, soit aux compagnies dont certaines lignes seraient exploitées par les commissions de chemins de fer de campagne.

Attributions du bureau de contrôle central.

Art. 32. Les attributions générales du bureau de contrôle central sont les suivantes :

1° Centralisation et vérification de la comptabilité des transports effectués par les sections de chemins de fer de campagne conformément aux prescriptions du présent ordre de service, et à celles des ordres de service spéciaux, qui pourront être établis au cours des opérations ;

2° Etablissement du compte des sommes dues par l'Etat aux compagnies, d'après les stipulations de l'article 6 (§§ 2, 3 et 4) du règlement sur les transports stratégiques, en ce qui concerne les transports au delà des stations de transition ;

3° Centralisation et vérification de la comptabilité des différents services des sections (central, voie, mouvement, traction) ;

4° Enfin toute autre centralisation prescrite par le Ministre de la guerre.

MODÈLES

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN ®
DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

° SECTION
de chemins de fer
de campagne.

CHEMINS DE FER
DE CAMPAGNE.

MODÈLE A.

TRANSPORTS MILITAIRES.

RELEVÉ des bons de chemin de fer délivrés le 189
à la gare d

NUMÉROS			GARES DESTINATAIRES.	HOMMES.			Chevaux et mulets.	ANIMAUX.			VOITURES		POIDS des BAGAGES.	POIDS du matériel et des approvisionnements.	OBSERVATIONS.
de série.	du registre.	du feuillet.		1re classe.	2e classe.	3e classe.		Bœufs, etc.	Veaux, etc.	Moutons, etc.	à 2 roues.	à 4 roues.			
			TOTAUX.......												

A , le 189 .

Le Commandant de gare,

° SECTION
de chemins de fer
de campagne.

CHEMINS DE FER
DE CAMPAGNE.

MODÈLE B.

TRANSPORTS MILITAIRES.

RELEVÉ des bons de chemin de fer recueillis le 189
à la gare d

NUMÉROS			GARES DESTINATAIRES.	HOMMES.			Chevaux et mulets.	ANIMAUX.			VOITURES		POIDS des BAGAGES.	POIDS du matériel et des approvisionnements.	OBSERVATIONS.
de service.	du registre.	du feuillet.		1re classe.	2e classe.	3e classe.		Bœufs, etc.	Veaux, etc.	Moutons, etc.	à 2 roues.	à 4 roues.			
			TOTAUX.......												

A , le 189 .

Le Chef de gare,

UANL
UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN ®
DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

e SECTION
DE CHEMINS DE FER
de campagne.

CHEMINS DE FER
DE CAMPAGNE.

MODÈLE C.

NOTA. — La décharge donnée dans la colonne 8 s'applique, suivant le cas, aux colis de détail ou aux wagon complets.

N°

TRANSPORTS MILITAIRES ET PRIVÉS.

BORDEREAU de chargement du matériel remis par la gare de au train nº , le 189 ,
se dirigeant vers

Numéros des factures, et des expéditions.	PROVENANCES RÉELLES.	GARES DESTINATAIRES.	GARES dans LESQUELLES le matériel doit être transbordé.	Désignation sommaire du matériel.	NOMBRE des colis ou objets.	NOMBRE de têtes.	Nature des colis.	Poids du matériel expédié.	Marques et numéros des wagons.	ÉMARGEMENT DES CHEFS des gares dans lesquelles le matériel est laissé.

A , le 189 .

Le Chef de gare de départ,

Vu, le

Le Commandant de la gare d'arrivée,

Le Chef de train,

e SECTION
DE CHEMINS DE FER
de campagne.

CHEMINS DE FER
DE CAMPAGNE.

MODÈLE D.

TRANSPORTS MILITAIRES ET PRIVÉS.

GARE D

RELEVÉ des bordereaux de chargement (modèle C) du matériel expédié dans la journée du 189 .

NUMÉROS des BORDEREAUX.	NUMÉROS des TRAINS.	GARE TERMINUS DU TRAIN, chargée de renvoyer le bordereau.	OBSERVATIONS.

A , le 189 .

Le Chef de gare,

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN
DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

« SECTION
DE CHEMINS DE FER
de campagne.

CHEMINS DE FER
DE CAMPAGNE.

MODÈLE E.

TRANSPORTS MILITAIRES ET PRIVÉS.

GARE D

RELEVÉ des bordereaux de chargement des trains reçus dans la journée du 189 .

NUMÉROS des BORDEREAUX.	DATES des EXPÉDITIONS.	GARES EXPÉDITRICES.	POIDS du MATÉRIEL.	OBSERVATIONS.

A , le 189 .

Le Chef de gare,

« SECTION
DE CHEMINS DE FER
de campagne.

CHEMINS DE FER
DE CAMPAGNE.

MODÈLE F.

N° d'ordre :

TRANSPORTS PRIVÉS.

GARE D

SOUCHE du Bulletin des voyageurs délivré le 189 .

Numéro du train
Destination
Nombre de voyageurs (en toutes lettres).
Somme perçue
Distance : kilomètres.

« SECTION
DE CHEMINS DE FER
de campagne.

CHEMINS DE FER
DE CAMPAGNE.

MODÈLE F.

N° d'ordre :

TRANSPORTS PRIVÉS.

GARE D

BULLETIN DE VOYAGEURS.

Train n° Destination :
Nombre de voyageurs : Somme perçue :
Distance : kilomètres.

A , le 189 .

Le Chef de gare,

OBSERVATION IMPORTANTE.

Les voyageurs ne pourront réclamer de places que dans les voitures de 3e classe.
L'administration de la guerre ne garantit, en aucun cas, l'arrivée des trains à une destination quelconque.
Elle n'encourt aucune responsabilité à raison des accidents qui pourraient survenir en cours de route, soit par suite de l'état de la voie, soit pour toute autre cause.
Il n'est accepté comme bagages que les objets que les voyageurs peuvent prendre avec eux dans les voitures sans gêner leurs voisins.

CHEMINS DE FER DE CAMPAGNE

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN ®
DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

SECTION
DE CHEMINS DE FER
de campagne.

CHEMINS DE FER

DE CAMPAGNE.

Modèle G.

(1) Cette colonne ne sera utilisée que si l'on délivre des billets à séries continues et à destination fixe. Pour les bulletins et billets passe-partout, le numéro de chaque bulletin ou billet est inscrit dans la première colonne.

TRANSPORTS PRIVÉS.

GARE DE

RELEVÉ des bulletins et billets de voyageurs délivrés le 189 .

Numéros d'ordre des bulletins ou billets		Gares destinataires.	Nombre de voyageurs.	Prix par unité.	Sommes perçues.	Numéros d'ordre des bulletins ou billets		Gares destinataires.	Nombre de voyageurs.	Prix par unité.	Sommes perçues.
commençant.	finissant (1).					commençant.	finissant (1).				
								Totaux.....			
A reporter.....											

A , le 189

Le Chef de gare,

SECTION
DE CHEMINS DE FER
de campagne.

CHEMINS DE FER

DE CAMPAGNE.

Modèle H.

(1) Cette colonne ne sera utilisée que si l'on délivre des billets à séries continues et à destination fixe. Pour les bulletins et billets passe-partout, le numéro de chaque bulletin ou billet est inscrit dans la première colonne.

TRANSPORTS PRIVÉS.

GARE DE

RELEVÉ des bulletins et billets de voyageurs le 189 .

Numéros d'ordre des bulletins ou billets		Gares expéditrices.	Nombre de voyageurs.	Numéros d'ordre des bulletins ou billets		Gares expéditrices.	Nombre de voyageurs.
commençant.	finissant (1).			commençant.	finissant (1).		
						Totaux.....	
A reporter.....							

A , le 189 .

Le Chef de gare,

UANL
UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN
DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

° SECTION
DE CHEMINS DE FER
de campagne.

CHEMINS DE FER
DE CAMPAGNE.

MODÈLE K.

TRANSPORTS MILITAIRES ET PRIVÉS.

BORDEREAU d'envoi des pièces de comptabilité au bureau de contrôle central.

NATURE DES PIÈCES.	NOMBRE.	OBSERVATIONS.
TOTAL.....		

REÇU les pièces ci-dessus mentionnés :

A , le 189 .

Le Commandant de la ° section de chemins de fer de campagne,

A , le 189 .

Le Chef de bureau du contrôle central,

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN
DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS