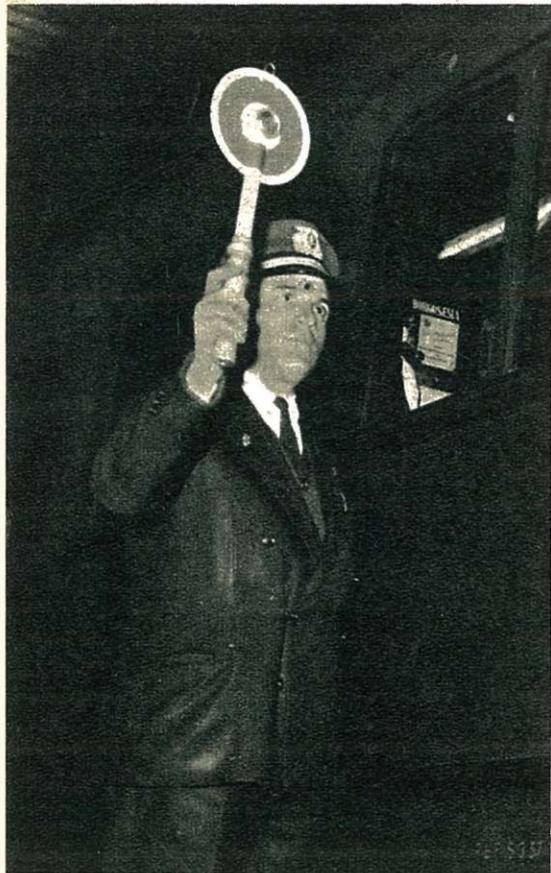


*Partez!*



*En Afrique du Sud, on donne un coup de sonnette pour avertir les voyageurs, et deux coups au moment où le convoi est prêt à partir. Un agent de la gare présente au chef garde un drapeau blanc le jour, un feu blanc la nuit. Le chef garde donne alors l'ordre de départ en faisant voir au conducteur un drapeau vert le jour, un feu vert la nuit.*



*En Italie, le chef de la sécurité donne l'ordre de départ au moyen d'une « palette de commandement », peinte en gris d'un côté, en vert de l'autre, avec au centre un cercle blanc entourant une petite lampe qui, allumée, projette une lumière verte. Quand le chef de la sécurité fait voir au conducteur la face ou la lumière verte du disque, le train peut partir.*



*Sur le réseau des Chemins de fer allemands (R.D.), après que le chef de train a annoncé que le convoi est prêt à partir, le chef du service de surveillance donne un bref coup de sifflet et lève sa palette pour donner l'ordre de départ. Dans certaines gares, le chef de train donne le signal de départ en levant le bras droit et en donnant deux coups de sifflet de moyenne longueur. En Grèce, le chef de gare utilise, dans les mêmes circonstances, un disque vert à marge blanche le jour, une lanterne verte la nuit.*



Sur le réseau de la Compagnie du Chemin de fer du Bas-Congo au Katanga, le chef en service dans la gare donne le signal de départ par deux coups de sifflet prolongés. Du fourgon, le chef de train répète le même signal, en même temps que lui-même ou, sur son ordre, le convoyeur présente le drapeau ou le feu vert.

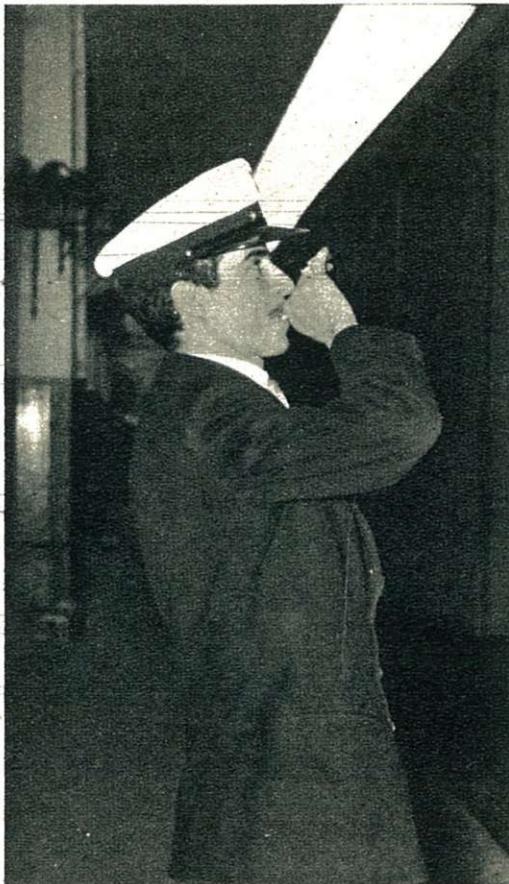
Les méthodes pour ordonner le départ aux trains de voyageurs varient d'un réseau à l'autre. Vous en trouverez ici quelques-unes. Bien entendu, celles que nous signalons — le plus brièvement possible — sont souvent complétées, dans les grandes gares, par le système des signaux fixes placés près des voies. Nous n'en parlerons pas, pas plus d'ailleurs que du nouveau système de sonnerie ou de ronfleur par lequel le chef de train avertit, sur certains réseaux, le conducteur des trains électriques et des autorails rapides que le convoi peut partir. Nous nous limitons à quelques méthodes traditionnelles, dans lesquelles interviennent des gestes familiers, des disques, des guidons et des coups de sifflet.



Après avoir été averti, par l'agent de service sur le quai, que le train peut partir, le garde des Chemins de fer britanniques ordonne le départ au moyen d'un drapeau vert qu'il agit à bras levé. Pendant l'obscurité, il utilise une lampe verte, qu'il tient immobile au-dessus de la tête. En tous cas, le garde peut, de plus, se servir du sifflet.



Sur le « Canadien national », quand le convoi est prêt, le chef de train donne l'ordre de départ au moyen d'un sifflet, mais d'un sifflet à vapeur, installé dans la cabine du mécanicien. Un cordon, à chaque extrémité de voiture, permet d'actionner ce sifflet : deux tractions, de trois secondes chacune, donnent le signal convenu.



Au Maroc, le chef de service donne le signal au chef de train au moyen d'un coup de sifflet, que ce dernier transmet au mécanicien par un coup de cornet prolongé.