

TOUS POUR UN,
UN POUR TOUS.

“LES CATÉGORIES”



L'UNION FAIT
LA FORCE.

HISTOIRE ANCIENNE

On sait que c'est par acte du 28 juin 1854, que le Réseau du Nord traita avec la Cie de NAMUR à LIEGE en vue de la prise à bail de ce Chemin de fer (long de 72 kilomètres) pour la durée de sa concession, moins un jour.

Soit jusqu'au 4 septembre 1941, et moyennant rachat du Matériel évalué à 3.500.000 francs ; plus une annuité invariable de 1.000.000 francs, payable par semestre.

Avant cette date du 28 juin 1854 notre ligne NAMUR-LIEGE était donc complètement indépendante du Réseau français du Nord et du Réseau du Chemin de Fer de l'Etat.

Nous devons à l'extrême obligeance d'un fonctionnaire syndiqué, le plaisir de vous communiquer les Règlements du Service de la locomotion et de la signalisation du 1^{er} exploitant de la ligne NAMUR-LIEGE.

Prenez le temps de le lire attentivement, vous ne le regretterez pas et vous ne pourrez vous empêcher de sourire en maintes occasions.

SOCIÉTÉ ANONYME

DU

Chemin de fer de Namur à Liège avec ses extensions

SERVICE DE LA LOCOMOTION

Règlement pour les premières nominations aux emplois de Machinistes et Chauffeurs

Article premier. — Le candidat ne doit pas avoir moins de 21 ans, et il doit produire un certificat attestant qu'il possède une bonne constitution et qu'il mène une vie rangée.

Art. 2. — Ce sera pour lui une grande recommandation s'il a été employé en qualité de mécanicien et surtout comme ajusteur de locomotives ; et, s'il lui est possible, il doit produire des certificats qui prouvent ces qualités.

Art. 3. — Si le candidat a été ajusteur ou mécanicien d'une machine fixe, il doit avoir été pendant plusieurs mois au moins chauffeur d'une locomotive sous la direction d'un machiniste expert et assidu, et avant sa nomination il doit produire un certificat du chef d'atelier, ou au moins du machiniste sous lequel il a servi, attestant que l'on

peut avoir une entière confiance dans ses connaissances sur la construction d'une machine et les principes pour la conduire.

Art. 4. — Si l'Ingénieur de la Société l'exige, le candidat devra subir un examen sur la connaissance et la conduite d'une machine, et le résultat de cet examen devra être signé par celui qui examine et transmis à l'Ingénieur.

Art. 5. — Avant de se charger seul de la conduite d'une machine ou d'un convoi le candidat doit conduire plusieurs jours, sous la direction d'un machiniste expérimenté qui devra être sur la locomotive et certifier de l'aptitude du candidat.

Règlements généraux pour les Machinistes et Chauffeurs sur les lignes de Namur à Liège et de Mons à Manage

Article premier. — Les Machinistes et Chauffeurs se rendront à leur occupation dans une mise aussi propre que les circonstances le permettent.

Ils doivent se trouver à la machine au moins une demi-heure avant qu'on en ait besoin.

La machine doit être placée à la tête du convoi cinq minutes avant l'heure indiquée pour son départ.

Art. 2. — Il est défendu aux machinistes de laisser faire des manœuvres par leurs chauffeurs dans les stations ou gares ; il leur est également défendu de laisser conduire les chauffeurs sans permission, excepté en cas de maladie. Les chauffeurs doivent suivre les instructions des machinistes.

Art. 3. — Avant le départ de la locomotive, le machiniste devra examiner si elle est en bon état, si le tender est rempli d'eau et de coke, et s'il y a avec la machine les outils et objets suivants :

- Un assortiment de boulons, clefs et écrous ;
- Une grande clef anglaise ;
- Une petite clef anglaise ;
- Trois ciseaux à froid ;
- Deux marteaux à main ;
- Un marteau à clavette en cuivre ;
- Deux crics ;
- Une longue chaîne ;
- Deux courtes chaînes d'attache avec leurs crochets ;
- Une lampe à niveau d'eau ;
- Deux lanternes de signal quand les machines fonctionnent le soir ;

Des grandes et petites burettes à huile ;
 Une quantité d'étoffe et de filasse ;
 Une tige à refouler les bouchons des tubes ;
 Des bouchons de tubes ;
 Une pince en fer ;
 Des bacs remplis de sable ;
 Des cales pour les roues de la machine ;
 Un seau à feu ;
 Deux verres indicateurs.

Le machiniste est responsable de tous ces objets et dans le cas de perte ou de la mise hors de service il les fera remplacer immédiatement.

Art. 4. — Aux stations principales le machiniste examinera soigneusement sa machine et en cas qu'il ait quelque chose de dérangé à une station intermédiaire ou à un endroit de la ligne où il n'y a pas moyen d'obtenir du secours ou des avis, le machiniste fera tout son possible pour remédier au mal.

Art. 5. — Il est expressément défendu aux machinistes et chauffeurs d'admettre qui que ce soit sur les locomotives, à moins d'un ordre spécial de l'ingénieur.

Art. 6. — Le machiniste sera pourvu d'un tableau indiquant les heures auxquelles il doit partir de chaque station. Il doit tâcher de donner à la machine une vitesse uniforme qu'il doit changer le moins possible, et il ne doit pour aucun motif devancer les heures indiquées dans le tableau.

Art. 7. — Au départ le machiniste doit prendre soin de ne pas endommager les chaînes d'attache du convoi par une brusque secousse, et le chauffeur doit regarder en arrière pour s'assurer si toutes les voitures sont attachées. Aucune locomotive ne pourra marcher sur la ligne principale avec le tender en avant, excepté dans les cas extraordinaires. Elle ne poussera non plus le convoi, mais elle le traînera toujours, à moins que dans le cas où elle doit se mettre dans une gare d'évitement ou dans des cas spéciaux.

Art. 8. — Lorsque la machine est en mouvement, le machiniste doit se placer de manière à être à portée du levier, du sifflet et du régulateur ; il doit éviter autant que possible l'emploi du levier de renversement et il ne doit jamais renverser avant que le régulateur ne soit fermé ; il peut placer le levier quelquefois dans une position moyenne dans laquelle les soupapes ne peuvent fonctionner, mais il ne doit jamais renverser complètement à moins qu'il ne soit absolument nécessaire ou en cas de danger.

Art. 9. — Le trop de vapeur doit être dirigé dans le tender de manière à en laisser échapper le moins possible par les soupapes de sûreté pendant que la machine ne fonctionne pas.

Art. 10. — Chaque fois que la machine doit s'arrêter quelque court que soit le temps d'arrêt, le chauffeur doit serrer le frein du tender jusqu'à ce que le signal soit donné pour le départ ; et l'on doit avoir soin d'arrêter peu à peu et avec prudence, de manière à ce que tout choc soit évité.

Art. 11. — Le machiniste doit examiner en route si les coussinets ou les parties en action se trou-

vent trop chaudes et il doit les graisser ou si c'est nécessaire, leur donner de l'aise.

Art. 12. — Le chauffeur doit se placer sur le tender et non sur la machine. Il doit être à même de serrer le frein à l'instant voulu. Il doit aussi avoir les yeux sur la ligne et le convoi, lorsqu'il n'est pas occupé de ses autres devoirs.

Art. 13. — Les machines marchant dans la même direction se tiendront, à moins d'ordre contraire, à une distance de huit cents mètres l'une de l'autre au moins ; c'est-à-dire que la machine en arrière ne se trouvera jamais à moins de huit cents mètres de la machine en avant ; et à l'approche d'une station ou d'un endroit où l'on doit s'arrêter, le machiniste qui se trouve en arrière fermera le régulateur et fera serrer le frein à douze cents mètres au moins avant d'arriver à la station, de manière à éviter toute possibilité de contact. Lorsque le dernier convoi devra dépasser le premier, la marche de celui-là sera ralentie jusqu'à ce que l'autre ait passé dans la gare d'évitement et que les excéntriques aient été mises pour continuer sur la ligne principale.

Art. 14. — Les coups répétés et tremblants du sifflet indiquent l'apparence du danger et le besoin de secours.

Art. 15. — Lorsqu'on passe un autre convoi ou machine, les machinistes devront se tenir sur le côté droit de manière à être rapprochés l'un de l'autre en passant et prêts à donner le signal en cas de besoin, qu'un convoi se trouve en tête ou qu'il existe quelque cause de danger.

Art. 16. — Les machinistes doivent s'approcher avec précaution de toutes les stations surtout lorsqu'un convoi est arrêté sur l'autre voie afin qu'ils soient à même d'arrêter s'il est nécessaire avant d'arriver à la station sans le secours du frein du garde.

Art. 17. — Il est expressément défendu de laisser seule une machine allumée dans les stations ou ailleurs.

Art. 18. — Aucune machine ne peut être détachée de l'avant d'un convoi sans être arrêtée. Il est également strictement défendu de pousser des wagons sans qu'ils soient accrochés à la machine.

Art. 19. — Les machinistes doivent ralentir la vitesse des machines en passant dans les fortes courbes, notamment dans celle à Namêche, Huy et au Val-Benoît sur la ligne de Namur à Liège et à la Croÿère, à la Louvière et à Ville-sur-Haine sur la ligne de Mons à Manage.

Art. 20. — A l'approche ou à la sortie d'une station ou d'un tunnel les machinistes doivent donner un coup de sifflet bien distinct.

Art. 21. — A l'entrée et pendant le passage dans les tunnels la plus grande précaution doit être observée surtout avec les forts convois de marchandises ; le chauffeur doit se tenir toujours au frein prêt à serrer à l'instant voulu.

Art. 22. — Lorsqu'il y a deux machines à un convoi la première doit donner les signaux.

Art. 23. — On doit faire aller le sifflet à des intervalles rapprochés pendant les temps de brouillard, lorsqu'il neige et qu'il pleut fortement. On doit aussi siffler à l'approche d'une barrière si le garde y préposé ne se montre pas et également quand on voit quelqu'un sur la route du convoi.

Art. 24. — Le machiniste et le chauffeur doivent suivre immédiatement les signaux quand même ils jugeraient ces signaux inutiles.

Tous les machinistes et chauffeurs au service de la société auront une copie des signaux usités sur les lignes.

Art. 25. — Si pour cause de brouillard ou pour autre cause quelconque les signaux ne peuvent être aperçus facilement, le convoi doit s'arrêter complètement afin d'en avoir connaissance avant d'arriver à l'endroit où on les donne.

Art. 26. — Le machiniste n'arrêtera jamais sa machine pour aucun motif, soit seule ou avec un convoi sur la ligne principale entre les stations, sans placer en arrière, au moins à 500 mètres, un homme muni des signaux convenables afin d'empêcher d'autres machines d'avancer sur la même voie.

Art. 27. — Les machines avec des convois de marchandises ne doivent pas dépasser la vitesse de 30 kilomètres à l'heure, excepté dans les cas de nécessité.

Art. 28. — Les machinistes conduisant des convois de ballast ou de marchandises tâcheront toujours de se tenir hors de la route des convois de voyageurs et des convois spéciaux, en se mettant dans les gares d'évitement, s'il est nécessaire, et s'il y a du doute sur la possibilité de se mettre hors du chemin, on fera faire les signaux ordinaires de précaution ou d'arrêt aux convois de voyageurs ou autres qui les suivent ou même qu'on attend.

Art. 29. — Les convois de ballast ou de marchandises, ou les machines, ne doivent pas entrer dans une station quelconque quand un convoi de voyageurs y est arrêté ou sur le point de s'y arrêter, ou bien encore sur le point de partir.

Art. 30. — Dans le cas où une machine ou convoi serait ou arrêté sur la ligne opposée ou entouré de vapeur, on doit en approcher avec précaution, de manière que le machiniste soit à même d'arrêter s'il est nécessaire avant de l'atteindre; et il ne le passera pas sans être sûr que la route est libre, et en cas de danger ou d'accident il doit faire tous ses efforts pour donner du secours.

Art. 31. — Aucune machine ou convoi ne peut retourner sur la ligne opposée à moins qu'on ne puisse faire autrement, et, dans les cas d'urgence, sous aucun prétexte, on ne dépassera le premier croisement et le machiniste, en retournant, doit faire aller constamment le sifflet. Le garde ou un employé de la société doit retourner d'abord avec un signal convenable et se tenir à une distance de 400 mètres au moins en avant de la machine ou du convoi qui retourne.

Art. 32. — Tout employé de la locomotion en service sur la ligne ou dans les ateliers qui sera

trouvé ivre sera immédiatement destitué de ses fonctions.

Art. 33. — Il est défendu aux machinistes et chauffeurs de fumer sur leurs machines.

Art. 34. — Les machinistes et chauffeurs qui circuleront sur la ligne du gouvernement ou celles d'autres sociétés, devront en observer les règlements.

Art. 35. — Tout manque au travail ou à la discipline dans l'atelier ou ailleurs ainsi que toute infraction aux présents règlements, sera puni par amende, suspension ou démission, suivant la gravité de la faute.

Art. 36. — Les machinistes doivent signaler à l'ingénieur chargé du service ou au chef d'atelier tout accident arrivé à la machine ou toute négligence de leurs chauffeurs ou d'autres employés de la Compagnie qui nuiraient au service de la marche des convois ou qui seraient en contravention aux règlements de la société.

Art. 37. — Les machinistes et chauffeurs doivent se conduire d'une manière honnête à l'égard des chefs et commis des stations et des autres employés de l'exploitation. Ils doivent suivre les instructions des chefs des stations et des gardes-convois au sujet des manœuvres dans les diverses stations de la ligne. Cependant il est défendu aux machinistes de fatiguer leurs machines en prenant trop de wagons à la fois.

L'expérience leur montrera la plus forte charge qu'ils peuvent prendre suivant le temps.

Le maximum de tout convoi sur la ligne de Namur à Liège qui doit passer la station de Huy est fixé à ...wagons ou voitures plus la machine et tender. Les convois qui ne passent pas la station de Huy auront un maximum de 40 wagons ou voitures. Le maximum des convois sur la ligne de Mons à Manage est fixé à 40 wagons ou voitures.

Art. 38. — Personne ne peut entrer en fonctions au service de la locomotion sans avoir pris connaissance des règlements et des signaux en usage dont il aura une copie, et chacun doit signer la déclaration à la fin du livre des règlements avant son entrée en fonctions.

Déclaration à signer par tous les agents employés au service de la locomotion sur les chemins de fer de Namur à Liège et de Mons à Manage.

Je soussigné, employé au service de la société du chemin de fer de Namur à Liège avec ses extensions sur la ligne de en qualité m'engage à me conformer aux instructions contenues aux présents règlements ainsi qu'à toutes celles à venir ultérieurement. Je déclare les avoir lues ou les avoir entendu lire avec attention et les avoir parfaitement comprises; je déclare également qu'il m'a été donné à leur égard toutes les explications nécessaires.

Le prochain numéro du « Tampon » contiendra le Règlement sur les signaux à observer.

G. NAVEZ.

(A suivre.)