

**“LES CATÉGORIES”**

**TOUS POUR UN,**  
UN POUR TOUS.



**L'UNION FAIT**  
LA FORCE.

## HISTOIRE ANCIENNE

### SOCIÉTÉ ANONYME

DU

Chemin de fer de Namur à Liège avec ses extensions

(Suite).

### SIGNAUX

à observer sur les lignes de Namur à Liège  
et de Mons à Manage

(en vigueur en 1850)

### SIGNAUX A LA MAIN

Le signal pour faire voir que tout est bien et que la voie est libre se fait en montrant pendant le jour un drapeau blanc, pendant la nuit une lumière blanche.

Le signal de précaution pour faire ralentir la vitesse d'un convoi se fait en montrant pendant le jour un drapeau vert, pendant la nuit une lumière verte.

Le signal d'arrêt, pour arrêter immédiatement une machine ou convoi, se fait en montrant pendant le jour un drapeau rouge, pendant la nuit une lumière rouge. A défaut d'un drapeau rouge, pendant le jour on doit lever les deux bras verticalement ou agiter vivement un chapeau ou tout autre objet. A défaut d'une lumière rouge pendant la nuit, on doit agiter vivement une lumière quelconque.

Les lanternes doivent toujours être tenues dans la direction du convoi auquel on fait signal.

En cas d'accident à un convoi ou à une machine ou si un convoi ou machine se trouve forcé d'arrêter pour une cause quelconque sur la ligne, le signal d'arrêt sera fait immédiatement à une distance de 500 mètres en arrière de la machine ou du convoi arrêté. Si par cause de l'accident, la ligne opposée se trouve également interrompue, le signal d'arrêt y sera également fait à 500 mètres en avant de la machine ou du convoi arrêté.

Si par cause d'un accident quelconque on a besoin d'une machine de secours, le signal se transmettra d'un garde-barrières à l'autre, en montrant pendant le jour deux drapeaux, un rouge et un blanc. Ce signal se fera dans la direction

indiquée par le machiniste et le garde du convoi arrêté. Pendant la nuit les garde-barrières doivent courir l'un à l'autre pour donner verbalement les instructions nécessaires.

### SIGNAUX SEMAPHORES

pendant le jour.

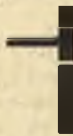
Ces signaux sont établis dans les stations et gares et aux jonctions des lignes de la société avec celles de l'Etat. Ils consistent en poteaux de 30 à 40 pieds de hauteur, munis en haut d'un bras mobile de chaque côté. Le bras de droite correspond avec la ligne de droite et le bras de gauche avec la ligne de gauche. En conséquence, en arrivant à une station, c'est toujours le bras gauche que les machinistes et gardes doivent observer.

Quand une station ou gare est parfaitement libre pour le passage d'un convoi, le bras correspondant à la voie sur laquelle le convoi se trouve ne doit pas se montrer.

Quand un convoi peut entrer dans une station, mais doit s'y arrêter, le bras correspondant à la voie sur laquelle le convoi se trouve sera mis dans une position inclinée ainsi :



Quand le libre passage dans une station ou gare est intercepté, c'est-à-dire quand il y a un convoi arrêté ou quand on fait des manœuvres dans la station avec une machine ou pour autre cause quelconque, le signal d'arrêt sera montré. Ce signal se fait en mettant le bras correspondant à la voie sur laquelle l'encombrement a lieu dans une position horizontale, ainsi :



Dans le cas où les deux voies sont encombrées soit par des convois ou soit par des manœuvres, soit par autre cause quelconque, les deux bras seront mis dans une position horizontale pour faire arrêter les convois venant dans les deux directions, ainsi :



A la vue du signal d'arrêt les machinistes et gardes des convois approchant à la station sur la voie correspondant à celui du bras horizontal serreront leurs freins et arrêteront la marche du convoi au plus tôt. Ils ne se remettront pas en mouvement avant que le bras ne soit baissé.

## SIGNAUX SEMAPHORES

pendant la nuit.

Chaque poteau est muni de deux lanternes, faisant voir chacune trois couleurs, blanche, verte et rouge, dans les deux directions.

Le signal indiquant que la voie est libre et qu'un convoi peut passer se fait avec la lumière blanche.

Le signal qu'un convoi peut entrer à une station, mais qu'il doit s'y arrêter se fait avec la lumière verte.

Le signal d'arrêt à la vue duquel les convois doivent s'arrêter immédiatement se fait avec la lumière rouge.

## SIGNAUX A DETONATION.

Ces signaux doivent s'attacher sur le rail (l'étiquette en haut) en serrant l'attache en plomb autour du rebord du rail afin d'empêcher qu'ils ne tombent. Quand la machine passe sur le signal il éclate avec grand bruit.

On doit employer ces signaux dans les temps de brouillard ou dans les cas d'urgence ou de danger.

Quand une machine passe sur un de ces signaux le machiniste et les garde-convois doivent à l'instant arrêter le convoi.

Quand un convoi ou une machine se trouve arrêté sur la voie entre les stations par cause d'accident ou autre cause quelconque, le signal d'arrêt sera fait comme il a déjà été expliqué par les drapeaux rouges pendant le jour et par des lanternes rouges pendant la nuit, à une distance de cinq cents mètres en arrière du convoi et à la même distance en avant dans le cas où la ligne opposée se trouve interceptée. En sus de ces signaux celui qui va les placer mettra à tous les deux cents mètres un signal à détonation pour servir à arrêter le convoi dans le cas où son signal à drapeau ou à lanterne ne se ferait pas voir.

Dans les temps de brouillard on doit se servir des signaux à détonation toutes les fois qu'un convoi ou machine suit ou pourrait suivre de trop près une autre machine ou convoi.

Quand l'obstacle est levé, les gardes ou employés quelconques doivent ôter les signaux des rails avant que le convoi ne reprenne sa marche.

Les chefs ou commis de station, garde-convois, sous garde-convois et surveillants de garde-barrières, auront chacun des signaux à détonation qu'ils devront toujours avoir prêts pour le service. Les chefs de station les tiendront dans un endroit accessible et chaque personne dans la station devra savoir où ils sont placés.

Toutes les personnes ci-dessus indiquées devront sous leur responsabilité se munir d'un nombre suffisant de ces signaux ; quand elles auront fait usage de la moitié de ce qu'elles ont eu, c'est leur devoir de s'adresser immédiatement à leurs chefs supérieurs pour en obtenir d'autres afin d'en avoir toujours un nombre suffisant.

## SIGNAUX PORTES PAR LES CONVOIS

Avant le lever et après le coucher du soleil ou dans les brouillards, chaque machine portera en

avant une lanterne blanche en bas de la cheminée et il y aura en sus une lanterne rouge attachée entre les butoirs derrière la dernière voiture ou wagon de chaque convoi.

Le convoi qui précède un CONVOI SPECIAL devra porter le jour un drapeau rouge attaché en haut de la dernière voiture du convoi.

Le convoi qui précède un convoi spécial portera la nuit en sus de la lanterne rouge qui est attachée entre les butoirs de la dernière voiture une lumière blanche en haut de cette voiture qui se fera voir après que le convoi a passé.

On distingue un convoi spécial, le jour, par un drapeau blanc sur la machine ou sur la dernière voiture. On le distingue la nuit par deux lanternes en avant de la machine, une verte sur les butoirs et la lanterne blanche ordinaire en bas de la cheminée. Les lumières du derrière du convoi spécial sont les mêmes que pour les convois ordinaires.

Le dernier convoi de chaque jour, portera, en haut de la dernière voiture et derrière, une lanterne verte qui se fera voir après le passage du convoi, en sus de la lumière rouge attachée entre les butoirs.

Le son tremblant du sifflet est le signal donné aux gardes pour serrer les freins.

## INSTRUCTIONS GENERALES A OBSERVER.

Les signaux blancs et verts doivent être continués par celui qui les fait jusqu'à ce que toutes les voitures des convois l'aient dépassé. Quand il se sert des signaux à la main, il doit se placer sur la voie par laquelle le convoi vient afin qu'il soit facilement vu du machiniste et du chauffeur ainsi que par les garde-convois. Il doit cependant avoir soin de ne pas se placer sur la route d'un autre convoi arrivant dans un sens opposé.

Le signal d'arrêt doit se faire pendant cinq minutes immédiatement après le passage d'une machine ou convoi afin d'empêcher les autres machines ou convois de le suivre de trop près. Le signal d'arrêt doit se faire également toujours quand il y a quelque obstacle sur la ligne.

Le signal d'arrêt se fera toujours à l'entrée des tunnels chaque fois que la vapeur ou la fumée ou toute autre cause, fera douter si la ligne est tout à fait libre.

Le signal de précaution suivra le signal d'arrêt après le passage d'un convoi et se fera pendant dix minutes ; il doit se faire aussi chaque fois que l'état de la route ou d'autres circonstances qui cependant ne nécessitent pas l'emploi du signal d'arrêt demande que la vitesse soit diminuée. Le signal que tout est bien doit se faire seulement lorsque le garde s'est assuré que la ligne est tout à fait libre et qu'il n'y a pas de danger pour le libre passage des convois.

Dans les brouillards on doit faire usage des signaux de jour et de nuit simultanément, et, en cas de danger, des signaux à détonation comme il a déjà été expliqué.

Les signaux doivent être rigoureusement observés par tous les agents de la société. Ceux qui ne les font pas selon les instructions contenues dans ces règlements et ceux qui ne les observent pas

seront destitués de leurs fonctions et pourraient être poursuivis judiciairement si leur négligence faisait arriver un accident sur la ligne.

Personne ne peut entrer en fonctions au service de la locomotion ou de l'exploitation sans avoir pris connaissance des règlements sur les signaux en usage dont il aura une copie et chacun doit signer la déclaration à la fin de ces règlements relatifs aux signaux avant son entrée en fonctions.

### Déclaration

à signer par tous les agents employés au service des chemins de fer de **Namur à Liège** et de **Mons à Manage**.

Je, soussigné, employé au service de la Société Anonyme du Chemin de fer de Namur à Liège avec ses extensions sur la ligne de..... en qualité de ..... 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 de les avoir entendu lire et de les avoir parfaitement comprises ; je déclare également qu'il m'a été donné à leur égard toutes les explications nécessaires.