

O. S. 632.

O. S. 632.

Chemins de Fer Fédéraux  
*1er Arrondissement*

CHEF DE L'EXPLOITATION

Enreg. N° 4894 F III

Lausanne, le 30 octobre 1912.

# Consigne

**Au personnel des gares de PUIDOUX et PALÉZIEUX et du  
poste de block du CORBERON.**

(En vigueur dès le 1<sup>er</sup> Novembre 1912).

Le poste de block du CORBERON n'étant pas desservi pour les trains de nuit désignés spécialement à chaque changement d'horaire, est pourvu de deux commutateurs à clef lui permettant d'exclure ses appareils et d'établir une communication directe entre Puidoux et Palézieux.

En position normale, les clefs de ces deux commutateurs ont leur anneau placé obliquement dans la direction de la tige de plombage. Pour relier directement les deux sections entre elles, il faut tourner les deux clefs à gauche en plaçant l'anneau verticalement.

Pour le service de nuit on observe les mesures suivantes : après le passage chez lui du dernier train du service de jour dans chaque direction, et lorsqu'il a été débloqué par Puidoux et Palézieux, le poste du Corbéron doit : 1° exclure ses appareils et établir la communication électrique directe à l'aide de ses deux commutateurs spéciaux ; 2° mettre à voie libre ses deux sémaphores ; ceux-ci doivent être maintenus dans cette position jusqu'après le passage du dernier train du service de nuit. Il avise ensuite téléphoniquement les deux gares par ces mots : Block Corbéron exclu . . . . . (nom de l'agent).

Le poste du Corbéron étant ainsi supprimé, les deux sections de block sont fondues en une seule section de Puidoux à Palézieux.

Le service du block se fait alors directement entre ces deux

gares, lesquelles doivent desservir leur appareil pour chaque train de nuit comme à l'ordinaire.

A la reprise du service de jour, et avant de rien toucher à ses appareils, le poste du Corbéron s'assure que le dernier train du service de nuit dans chaque direction est arrivé à la gare voisine ; à cet effet, il interpelle successivement Puidoux et Palézieux au moyen du téléphone.

Si ce train est arrivé, la gare interpellée répond : le dernier train du service de nuit, N<sup>o</sup> . . . . ., est arrivé à . . . . ., (Puidoux, resp. Palézieux) . . . . . (nom de l'agent).

Dans le cas contraire, elle répond : le dernier train du service de nuit n'est pas encore arrivé à . . . . . (Puidoux, resp. Palézieux). Quand le train est arrivé, elle en informe d'office le poste du Corbéron comme il est dit ci-dessus.

Dès qu'il a reçu de Puidoux et de Palézieux l'annonce de l'arrivée du dernier train de nuit, l'agent du Corbéron rétablit les deux sections de block en ramenant ses sémaphores et ses commutateurs à la position normale, puis il avise ces deux gares par les mots : « Block Corbéron en circuit . . . . . (nom de l'agent).

Les clés des commutateurs du Corbéron doivent être scellées au plomb par l'agent de service, chaque matin, immédiatement après avoir été placées dans la position normale. Ces scellés ne sont rompus le soir qu'après l'arrivée à Puidoux et à Palézieux du dernier train de jour. Dans l'intervalle il est *rigoureusement* interdit de toucher aux clés, sous quelque prétexte que ce soit.

Les trois postes intéressés tiennent, au moyen du formulaire III C N<sup>o</sup> 35, un contrôle exact de l'avis d'arrivée du dernier train de nuit donné au Corbéron en vertu du présent ordre.

*Le Chef de l'Exploitation :*

**A. AMMAN.**