

CHEMINS DE FER FÉDÉRAUX

1<sup>er</sup> ARRONDISSEMENT

---

# INSTRUCTION

POUR LE

Service des appareils d'enclenchement

à la

Station de Puidoux-Chexbres

---

Du 1<sup>er</sup> août 1917

---

LAUSANNE  
IMPRIMERIE VAUDOISE

---

1917

# CHEMINS DE FER FÉDÉRAUX

1<sup>er</sup> ARRONDISSEMENT

---

## INSTRUCTION

POUR LE

Service des appareils d'enclenchement à la Station de Puidoux-Chexbres

---

*Du 1<sup>er</sup> août 1917.*

---

### **I. Signaux et installations spéciales.**

#### ART. 1.

La station de Puidoux-Chexbres est protégée :

du côté de Grandvaux par le sémaphore d'entrée A à une aile, placé au km. 11.722 ;

du côté de Palézieux par le sémaphore d'entrée F à une aile, placé au km. 12.700 ;

du côté de Chexbres-Village par le disque à bascule C, placé au km. 7.254 de la ligne Vevey-Chexbres.

Le disque à bascule C se ferme automatiquement au passage des trains.

Pour que le personnel de la traction soit renseigné d'avance sur la position ouverte ou fermée des sémaphores d'entrée A et F, ceux-ci sont accouplés avec les signaux avancés Aa et Fa, disques à bascule posés respectivement

au km. 10.997 et au km. 13.100. Cet accouplement entraîne l'ouverture et la fermeture simultanées de ces signaux lorsqu'ils sont actionnés depuis l'appareil de manœuvre.

Le signal avancé Aa, côté Grandvaux, placé à l'entrée du tunnel de La Cornallaz, à 725 mètres du sémaphore d'entrée A, est un disque tournant électrique système Hipp.

Un commutateur électrique adapté au sémaphore d'entrée A commande la manœuvre du disque électrique à chaque changement de la position de l'aile du sémaphore.

Le bref tintement d'une sonnerie de contrôle installée dans la cabine d'enclenchement annonce le changement de position du signal avancé.

Si, lors de la manœuvre du levier du sémaphore d'entrée A, le signal avancé ne changeait pas de position la sonnerie de contrôle se mettrait à tinter sans interruption.

Le mécanisme du signal avancé est disposé pour environ deux cents mises à voie libre ; il est toutefois prescrit de remonter le mouvement après environ cent cinquante ouvertures du signal.

Les signaux avancés présentent de jour la tranche du disque, et de nuit deux feux blancs à la même hauteur, lorsque les signaux d'entrée sont ouverts. Ils présentent au train entrant, de jour un disque vert, et la nuit deux feux verts à la même hauteur, lorsque les signaux d'entrée sont fermés.

Le sémaphore de sortie B à une aile, placé au km. 11.780, à gauche de la voie II, signale la sortie des trains se dirigeant vers Grandvaux.

Le sémaphore de sortie E à une aile, placé au km. 12.304 à gauche de la voie I, signale la sortie des trains se dirigeant vers Palézieux.

Le sémaphore de sortie D à une aile, placé au km. 7.442, de la ligne Vevey-Chexbres, à droite de la voie III près du sémaphore B, signale la sortie des trains se dirigeant vers Chexbres-Village.

Les sémaphores B et E se ferment automatiquement au passage des trains sur la pédale des appareils de fermeture automatique de ces signaux.

Les signaux de passage Ap et Fp, sous forme de disques à bascule, placés respectivement près des sémaphores d'entrée A et F règlent le passage des trains se dirigeant vers Palézieux et Grandvaux.

Les dépendances suivantes existent entre chaque sémaphore de sortie et le signal de passage correspondant :

Le signal de passage Ap est ouvert (c'est-à-dire qu'il montre au train entrant, de jour la tranche du disque et de nuit deux feux blancs à la même hauteur) lorsque le sémaphore de sortie correspondant E est ouvert et lorsque le passage sans arrêt a lieu sur la voie I.

Le signal de passage Fp est ouvert (c'est-à-dire qu'il montre au train entrant, de jour la tranche du disque et de nuit deux feux blancs à la même hauteur) lorsque le sémaphore de sortie B est ouvert et lorsque le passage sans arrêt a lieu sur la voie II.

Les signaux de passage sont fermés (c'est-à-dire qu'ils présentent au train entrant, de jour la face verte du disque et de nuit deux feux verts à la même hauteur) lorsque le sémaphore de sortie correspondant est fermé, c'est-à-dire lorsque le train doit s'arrêter à Puidoux-Chexbres.

Les signaux A, B, E et F font partie de l'installation du block-system entre Lausanne et Palézieux.

Tous les mouvements de trains qui ne sont pas prévus au tableau des enclenchements, annexé à cette instruction, doivent être considérés comme des manœuvres et réglés comme telles.

La manœuvre des aiguilles et des signaux s'effectue au moyen de transmissions par doubles fils.

ART. 2.

Les aiguilles 1/2, 3/7<sup>b</sup>, 4/6<sup>b</sup>, 5<sup>a</sup>/9, 5<sup>b</sup>, 6<sup>a</sup>/8, 7<sup>a</sup>, 10/11<sup>b</sup>, 11<sup>a</sup>, 13/16 et 15/17 sont manœuvrées depuis l'appareil central installé dans un pavillon à droite du bâtiment aux voyageurs. Ces aiguilles sont pourvues d'appareils de calage talonnables.

Les aiguilles 12 et 14 sont manœuvrées sur place au moyen de leviers ordinaires.

**Pédales mécaniques.**

Les aiguilles 1 et 6<sup>a</sup>, prises en pointe par les trains qui entrent en gare, sont pourvues chacune d'une pédale mécanique de 12 m. de longueur utile agissant par contact. Ces pédales ont pour fonction d'empêcher le changement de position de ces aiguilles pendant qu'elles sont parcourues par un train ou des véhicules isolés.

**Verrou de contrôle.**

L'aiguille 1 est en outre pourvue d'un verrou de contrôle intercalé sur la transmission du disque d'entrée C, de la ligne Vevey-Chexbres, pour assurer la position des lames de cette aiguille pendant l'entrée des trains.

**II. Appareil central.**

ART. 3.

L'appareil central porte, disposés dans l'ordre suivant :

1<sup>o</sup> 11 leviers pour la manœuvre des aiguilles 1/2, 3/7<sup>b</sup>, 4/6<sup>b</sup>, 5<sup>a</sup>/9, 5<sup>b</sup>, 6<sup>a</sup>/8, 7<sup>a</sup>, 10/11<sup>b</sup>, 11<sup>a</sup>, 13/16, 15/17 ;

2<sup>o</sup> 8 manivelles pour la manœuvre des signaux A, FP, B, C, D, E, AP, F ;

3° 6 manettes de parcours, disposées au-dessus des manivelles des signaux,

a<sup>I</sup>/rés., rés./b<sup>II</sup>, c<sup>III</sup>/rés., d<sup>III</sup>/rés., e<sup>I</sup>/rés., rés./f<sup>II</sup>;

Ces 6 manettes de parcours permettent :

l'entrée de Grandvaux sur la voie I,

la sortie vers Grandvaux de la voie II,

l'entrée de Chexbres-Village sur la voie III,

la sortie vers Chexbres-Village de la voie III,

la sortie vers Palézieux de la voie I, et

l'entrée de Palézieux sur la voie II.

Il est en outre réservé la place pour l'adjonction future de 6 leviers de manœuvre.

Deux voyants de contrôle pour les entrées sur les voies I et II et deux autres voyants de contrôle pour les sorties des mêmes voies, sont disposés au-dessus des manettes de parcours.

au-dessus des manettes de parcours.

4° Une caisse métallique vitrée renfermant les 4 verrous de block des signaux A, B, E et F ; et au-dessus de celle-ci une deuxième caisse renfermant un inducteur et 4 jeux de block à courant alternatif.

Les jeux 1 et 4 sont les champs terminaux des sections de block Grandvaux-Puidoux et Corbéron-Puidoux, les jeux 2 et 3 sont les champs initiaux de ces mêmes sections de block.

#### ART. 4.

A l'état de repos ou état normal de l'appareil central, les leviers d'aiguilles sont relevés obliquement en arrière ;

les manivelles des signaux sont verticales, la poignée en bas, et maintenues encliquetées dans cette position ;

l'index placé au-dessus de chaque manivelle, et actionné par elle, est vertical ;

les manettes de parcours ont le bras dirigé verticalement vers le haut ;

les voyants de contrôle des voies et ceux des jeux de block sont blancs.

A l'état de repos de l'appareil central,

les leviers d'aiguilles sont libres, les aiguilles centralisées occupent la position normale, c'est-à-dire la position droite, dessinée sur le plan schématique et sur le tableau des enclenchements par le signe (+) ;

les manivelles des signaux sont immobilisées ;

les signaux d'entrée, de sortie et de passage signalent l'arrêt ;

les manettes de parcours sont libres, sauf les sujétions résultant de leur enclenchement réciproque.

La manœuvre d'une aiguille, ou d'une diagonale, est provoquée par le renversement à 180° du levier correspondant, qu'on aura préalablement décliqueté en pressant sur la manette de la poignée.

Depuis la position normale, les manivelles des signaux peuvent faire une rotation complète à droite ou à gauche ; chacune de ces rotations ouvre le signal correspondant et change la position de l'index qui indique dans quel sens la manivelle a été tournée. On ferme un signal en ramenant la manivelle dans sa position normale.

On prépare un parcours en manœuvrant la manette du côté de la plaque indicatrice du parcours à effectuer.

L'appareil central réalise la succession des parcours simplifiée, autrement dit, permet de manœuvrer une manette de parcours de sortie sans qu'il soit nécessaire de manœuvrer auparavant une manette de parcours d'entrée sur la même voie.

Les dépendances entre les différentes manettes de parcours sont telles que la mise à voie libre d'une manette de parcours pour l'entrée sur une voie, fait apparaître la cou-

leur rouge des deux voyants de contrôle de cette voie. Ces voyants restent rouges après le rappel de la manette de parcours à la position normale et cela jusqu'à ce qu'on ait mis à voie libre, puis remis à la position normale, la manette de parcours de sortie de cette voie ; les voyants montrent alors de nouveau blanc.

La mise à voie libre d'une manette de parcours de sortie fait apparaître la couleur rouge des voyants de contrôle de la voie correspondante. Ces voyants montrent de nouveau blanc lorsque cette manette est remise à la position normale.

On ne peut pas répéter la mise à voie libre d'une manette de parcours d'entrée aussi longtemps que la manette de parcours de sortie de cette voie n'aura pas été manœuvrée une fois pour la mise à voie libre, puis remise à la position normale (voir l'art. 5, verrou de répétition).

Les manettes des parcours sur la voie III, réservée aux trains du Vevey-Chexbres, ne peuvent pas être manœuvrées simultanément pour une entrée et une sortie de cette voie, mais on peut répéter plusieurs entrées ou sorties sur ou de cette voie sans manœuvres préliminaires. La voie III n'a pas de voyants de contrôle installés.

Le tableau des enclenchements de la planche annexée à cette instruction indique quels parcours sont possibles simultanément et quels ne le sont pas.

#### ART. 5.

Avant de pouvoir mettre à voie libre le signal pour l'entrée d'un train sur une voie déterminée il faut :

si cela est nécessaire, relever les leviers des aiguilles intéressées par le parcours à effectuer (il n'y a pas de parcours pour lequel un ou plusieurs leviers d'aiguilles doivent occuper la position renversée), puis



manœuvrer la manette de parcours du côté de la plaque indicatrice.

La mise à voie libre de la manette de parcours enclenche les leviers des aiguilles intéressées dans la position relevée et libère la manivelle du signal d'entrée.

Une révolution complète de la manivelle du signal d'entrée, du côté de la plaque indicatrice du parcours, met ce signal à voie libre et enclenche la manette du parcours correspondant. Le retour automatique à la position d'arrêt du disque d'entrée côté Chexbres-Village, au passage du train sur l'appareil de fermeture automatique, ne libère pas la manette de parcours. Celle-ci ne redevient libre et ne peut être remise à la position normale, que lorsque la manivelle du signal d'entrée a été elle-même remise à la position normale.

On procède d'une manière analogue pour signaler la sortie d'un train; les enclenchements entre les différents organes sont combinés de la même manière.

Indépendamment des enclenchements résultant de la succession des parcours, mentionnée à l'article 4, les manivelles des signaux d'entrée et de sortie sont munies de verrous de répétition et de verrous intermédiaires.

Le verrou de répétition a pour fonction de ne permettre une deuxième mise à voie libre d'une manivelle de signal déjà manœuvrée puis remise à la position normale, qu'après une nouvelle manœuvre de la manette du parcours correspondant.

Le verrou intermédiaire oblige de terminer complètement la manœuvre d'une manivelle de signal après que celle-ci a été commencée pour le retour à la position d'arrêt d'un signal mis à voie libre. Avant de pouvoir effectuer une nouvelle mise à voie libre de ce signal, il faut ramener la manette de parcours à la position normale puis procéder à une mise à voie libre. S'il s'agit d'un parcours d'entrée,

cette manœuvre sera précédée d'une mise à voie libre puis du retour à la position normale de la manette du parcours de sortie de la même voie.

#### ART. 6

L'agent chargé de la réception et de l'expédition des trains doit :

*a)* s'assurer, avant d'autoriser un mouvement de train, que la voie de réception ou de sortie est libre et que le mouvement qu'il autorise ne présente aucun danger ;

*b)* s'assurer que les aiguilles qu'il veut manœuvrer sont libres et peuvent l'être sans danger ;

*c)* mettre à voie libre le sémaphore de sortie pour un train s'arrêtant en gare, seulement lorsque le train est prêt au départ et non immédiatement après lui avoir ouvert le signal d'entrée ;

*d)* remettre la manette du parcours d'entrée à la position normale, seulement après que le train entrant aura franchi toutes les aiguilles intéressées et fait arrêt à sa place de stationnement, et celle du parcours de sortie seulement lorsque le train sortant aura dépassé la dernière aiguille ;

*e)* remettre les manivelles et manettes de l'appareil central à la position normale sitôt après la sortie ou le passage du train.

#### ART. 7.

Pour le passage sans arrêt des trains sur les voies I et II, il faut manœuvrer les manettes de parcours et les manivelles des signaux dans l'ordre suivant :

Premièrement les manettes de parcours d'entrée et de sortie, puis les manivelles des signaux d'entrée et de sortie, et finalement la manivelle du signal de passage.

On remet à la position normale premièrement la manivelle du signal de passage, puis la manivelle du signal d'entrée et enfin celle du signal de sortie ; les manettes des parcours d'entrée et de sortie sont remises en place en dernier lieu.

Les manivelles des signaux d'entrée et de passage restent libres après avoir été manœuvrées pour l'ouverture des signaux correspondants. On peut donc toujours refermer le signal de passage si, pour une cause quelconque, le train qui devait traverser la station doit y faire arrêt. En cas de danger, on peut aussi refermer le signal d'entrée et son signal avancé avant le signal de passage. La mise à voie libre du signal de passage enclenche le signal de sortie correspondant en position de voie libre.

### **III. Manipulation de l'appareil central et manœuvres en gare.**

#### **ART. 8.**

La manœuvre de l'appareil central pour l'entrée, la sortie et le passage sans arrêt des trains doit être faite exclusivement par l'agent chargé de la réception et de l'expédition des trains.

Cet agent est tenu de s'assurer chaque jour, à la reprise de son service, du bon fonctionnement des organes de l'appareil central ; toutefois, les manivelles des sémaphores de sortie B et E appartenant aux sections de block Puidoux-Grandvaux et Puidoux-Corbéron, ne doivent être manœuvrées que pour la sortie d'un train.

La manœuvre des manivelles et des leviers de l'appareil doit être faite d'une manière régulière, pas trop vite et sans secousse. Si une manivelle ou un levier offre une résistance

inaccoutumée, il ne faut pas forcer le mouvement, sinon on peut facilement provoquer soit une rupture des fils de transmission, soit une avarie quelconque.

L'accès dans le pavillon et la manœuvre des appareils sont interdits à toute personne incompétente.

A la fin du service l'employé empêche, au moyen du verrou à cadenas, la manipulation abusive des manivelles de l'appareil central.

#### ART. 9.

Aucune manœuvre en gare ne doit être exécutée sans entente préalable avec l'employé qui dessert l'appareil central ; avant chaque manœuvre cet employé devra être mis exactement au courant des mouvements à exécuter.

Les manœuvres ne doivent se faire que lorsque les signaux d'entrée et de sortie sont fermés et les manettes de parcours en position normale.

L'employé qui commande la manœuvre ne doit demander le changement de position d'une aiguille que lorsque celle-ci est libre et la tranche de wagons ou le train complètement arrêté.

Si la manœuvre emprunte une aiguille pourvue d'une pédale mécanique, il faut veiller à ce que celle-ci reste libre ; si cela n'était pas le cas, la manœuvre de l'aiguille serait empêchée.

L'employé qui dirige la manœuvre doit s'assurer personnellement de la bonne position d'une aiguille sur laquelle il a déjà manœuvré et qui doit être franchie une deuxième fois.

#### **IV. Mise à l'arrêt automatique des signaux et contrôle de leur position.**

##### ART. 10.

Le disque d'entrée C ainsi que les sémaphores de sortie B et E, sont munis chacun d'une pédale placée à côté du rail et se soulevant au-dessus de celui-ci lorsqu'on met le signal à voie libre. Le passage d'un essieu sur la pédale levée la fait redescendre et met automatiquement le signal à la position de halte. Il est à remarquer que le passage d'un wagonnet, d'une draine ou même seulement d'un homme sur la pédale d'un signal ouvert provoque la fermeture de ce signal.

Le personnel d'un train arrêté devant un signal fermé doit s'assurer que la pédale de l'appareil de fermeture automatique est libre ; si ce n'est pas le cas, il doit la dégager pour permettre la mise à voie libre du signal.

A chaque signal d'entrée correspond un répéteur électrique qui indique la position de ce signal après chaque manœuvre de la manivelle correspondante.

Le signal est à l'arrêt quand le voyant de son répéteur montre un sémaphore fermé.

Le signal est à voie libre quand le voyant montre un sémaphore ouvert.

Lorsque le signal d'entrée est dans une position douteuse, le répéteur montre soit un sémaphore dont l'aile est moitié blanche moitié noire (nouveaux répéteurs), soit un voyant moitié blanc et moitié rouge.

L'employé de service à l'appareil central est tenu de s'assurer de la concordance des indications du répéteur électrique avec la position effective de la manivelle du signal correspondant.

## V. Surveillance et entretien de l'installation.

### ART. 11.

La surveillance et le petit entretien de toute l'installation incombent au personnel de la gare, sous la responsabilité du chef de gare.

Ce personnel doit assurer le fonctionnement régulier de l'appareil central, des aiguilles et de leurs appareils de manœuvre, celui des signaux et de leurs transmissions ; il doit aussi veiller à ce que les lames d'aiguilles plaquent bien contre les sommiers dans les deux positions.

Il doit redoubler d'attention pendant l'hiver, en cas de gel, de chute ou de chasse de neige, et veiller à ce que les parties découvertes du mécanisme restent libres de neige ou de glace. Il doit manœuvrer fréquemment les aiguilles pendant les chutes de neige ou les nuits froides pour empêcher que les lames des aiguilles ou les transmissions ne soient immobilisées par la glace.

L'entretien de l'appareil central se réduit en général à un léger graissage des axes et des parties frottantes. Après chaque graissage il faut enlever l'huile excédante et empêcher que l'huile ne s'introduise entre les spires des ressorts où elle formerait, avec les poussières, une masse solide qui empêcherait le bon fonctionnement de ceux-ci. Pour cette même raison, les ressorts ne doivent jamais être peints à l'huile. En hiver, l'huile doit être additionnée d'un peu de pétrole.

Le local de l'appareil central doit être tenu parfaitement propre. Chaque jour, il faut enlever la poussière qui se dépose sur l'appareil et nettoyer les glaces devant les verrous. Il est interdit de déposer sur l'appareil central des habits, des burettes, à huile, des récipients contenant des liquides ou des

aliments, des outils ou d'autres objets. Les plombs ne doivent en aucun cas être enlevés par le personnel de la gare.

Dans leurs tournées, les gardes-voies doivent s'assurer que les signaux et leurs transmissions sont en bon ordre ; s'ils constatent des dérangements qu'ils ne peuvent réparer, ils en donnent immédiatement avis au chef de gare ou à son remplaçant et ensuite au prochain poste.

Dans ses rondes, le chef de district doit s'assurer que la surveillance et le petit entretien se font avec le soin nécessaire ; il fera rapport à l'ingénieur de la voie sur les dérangements ou dégâts qu'il aura constatés.

Les agents du service de la voie chargés de l'entretien de l'appareil central donneront avis à leur supérieur immédiat des irrégularités qu'ils constateraient ; celui-ci remplacera immédiatement les plombs qui manqueraient sur les appareils.

Le surveillant des installations centrales doit procéder de temps en temps à une revision des appareils. Il en complétera le nettoyage, le graissage et le réglage, donnera au personnel de la gare les instructions nécessaires à leur bon entretien et fera rapport à l'ingénieur de la voie sur l'état de toute l'installation. L'ingénieur de la voie fera, s'il y a lieu, des observations au chef de gare et, en cas de récurrence, signalera le fait à l'ingénieur en chef.

L'ingénieur de la voie doit visiter toute l'installation au moins une fois chaque année et adresser un rapport à l'ingénieur en chef de la voie.

L'entretien des répéteurs et appareils électriques est du ressort de l'Inspection des télégraphes.

Il ne faut pas tolérer que des personnes étrangères au service du chemin de fer, ou des employés qui n'y sont pas appelés par leur service, touchent aux appareils et à plus forte raison en fassent jouer les mécanismes.

## **VI. Prise des aiguilles par le talon.**

### **ART. 12.**

Il est interdit de prendre les aiguilles par le talon. La prise en talon d'une aiguille manœuvrée depuis l'appareil central provoque le déplacement de la poulie de manœuvre et celui du levier de cette aiguille. Les manettes des parcours intéressés par l'aiguille talonnée sont alors immobilisées et ne peuvent être manœuvrées que lorsqu'on a remis à la position normale, au moyen de la clef spéciale fournie à cet effet, la poulie déplacée. Il faut en outre remplacer, sur le levier de l'aiguille talonnée, la goupille de cisaillement qui sert de moyen de contrôle et dont la tête aura été coupée.

Les aiguilleurs sont tenus de donner immédiatement avis, au chef de gare, de la prise d'une aiguille par le talon, car celle-ci pourrait facilement occasionner un dérangement ou la déviation d'un train sur une fausse voie.

## **VII. Dérangements.**

### **ART. 13.**

Il faut donner avis de suite, et par le télégraphe si cela est nécessaire, au surveillant des enclenchements et au chef de district, de tous les dérangements, dégâts aux aiguilles et autres avaries survenues à l'installation qui n'ont pas pu être réparées par le chef de gare ou son personnel. Rapport à ce sujet sera en outre adressé, sur le formulaire prescrit, à l'ingénieur de la voie. Le chef de l'exploitation doit être nanti de la cause de toutes les prises d'aiguille par le talon.

On doit annoncer de suite à l'Inspection des télégraphes et au surveillant des installations électriques tout dérangement se produisant dans les appareils électriques de contrôle des



signaux et de manœuvre du signal Aa, ainsi que dans les jeux de block, en mentionnant si le dérangement a pu être réparé ou non.

Lorsqu'une aiguille manœuvrée depuis l'appareil central devra, ensuite de dérangement, être manœuvrée sur place à la main, on supprimera sa liaison avec les organes de commande en enlevant le boulon qui relie la tringle de manœuvre à l'appareil de manœuvre de l'aiguille, sans rien changer à l'appareil de calage. Après chaque changement dans la position de l'aiguille, on fixera la position des lames en chassant, entre le sommier et la lame ouverte, une cale en bois que l'on doit toujours tenir prête.

### **VIII. Manière de procéder en cas de mauvais fonctionnement des signaux d'entrée.**

#### **ART. 14.**

Si on ne peut, pour une cause quelconque, mettre à voie libre un signal d'entrée, on laissera ce dernier en position de halte, afin d'obliger chaque train à s'arrêter devant le signal avant d'entrer en gare. L'agent de service ne devra autoriser l'entrée du train qu'après s'être assuré personnellement que toutes les aiguilles prises en pointe occupent la position nécessaire et que leurs lames plaquent bien. Il pourra laisser entrer le train s'il a pu remédier au dérangement et si tout est bien en ordre. (Voir l'ordre de service N° 86 du 25 février 1910.)

### **IX. Rapports.**

#### **ART. 15.**

Les dérangements qui surviennent à l'installation, tatonnages d'aiguilles, dégâts, etc., alors même qu'ils ont été réparés par le personnel de la gare, doivent être signalés

sans retard à l'ingénieur de la voie et au surveillant des installations centrales, ou à l'inspecteur des télégraphes.

Les rapports destinés à l'ingénieur de la voie et au surveillant des installations centrales doivent être adressés à l'ingénieur de la voie, sur formulaire II B, n° 110.

Tout dérangement dans le fonctionnement des appareils doit en outre être inscrit au registre déposé à la station et intitulé : « Notes sur les irrégularités, leurs causes et la révision des appareils », formulaire II B, n° 111.

Les réparations faites par le surveillant des enclenchements ou par les employés de l'inspecteur des télégraphes doivent être inscrites au dit registre par ces agents eux-mêmes et l'inscription doit être signée par eux.

Lausanne, le 1<sup>er</sup> août 1917.

**Direction du 1<sup>er</sup> Arrondissement  
des chemins de fer fédéraux.**



