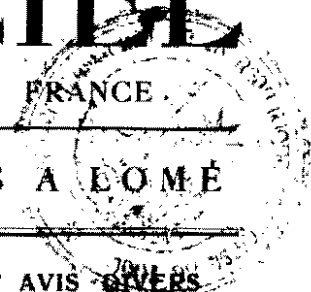


# JOURNAL OFFICIEL

DU TERRITOIRE DU TOGO PLACÉ SOUS LE MANDAT DE LA FRANCE.

PARAISANT LE 1<sup>er</sup> ET LE 16 DE CHAQUE MOIS A LOMÉ



## ABONNEMENTS

	UN AN	SIX MOIS
Togo, France et Colonies	35 fr.	20 fr.
Pays à demi-tarif	50 fr.	30 fr.
Etranger (Pays à plein tarif)	60 fr.	35 fr.

Au comptant, à l'imprimerie : 1. fr. 50  
 Par porteur ou par la poste, Togo, France et Colonies : 1. fr. 75  
 Etranger : Port en sus.  
 B. Ces tarifs ne sont valables que pour 1929.

## ABONNEMENTS ET ANNONCES

Pour les abonnements et annonces, s'adresser au Directeur de l'École Professionnelle de la Mission Catholique de LOMÉ. TOGO. (A. O. F.)

Les abonnements sont payables d'avance.

## ANNONCES ET AVIS DIVERS

La ligne	2 fr.
Minimum	10 fr.
La page	200 fr.
Chaque annonce répétée : moitié prix ; minimum	10 fr.

Ce tarif ne s'applique pas aux tableaux ni aux insertions faites en caractères plus petits que ceux du texte du Journal.

Pour les réclames, demandez le tarif spécial.

## SOMMAIRE



### PARTIE OFFICIELLE

#### ACTES DU POUVOIR CENTRAL

<b>Décret du 2 Juin 1928</b> portant modifications au décret du 13 septembre 1923 fixant la solde et les accessoires de solde du trésorier-payeur du Togo. (Arrêté de promulgation du 18 décembre 1928).	2
<b>Personnel Européen.</b>	2

#### ACTES DU POUVOIR LOCAL

<b>Arrêté du 6 Novembre 1928</b> fixant les taxes à percevoir à l'entrée dans le territoire du Togo des produits de toute origine ou provenance.	3
<b>Arrêté du 29 Novembre 1928</b> fixant pour l'année 1929 les taux de l'impôt personnel indigène.	8
<b>Arrêté du 29 Novembre 1928</b> fixant pour l'année 1929 les taux de la taxe d'assistance médicale indigène.	8
<b>Arrêté du 29 Novembre 1928</b> fixant pour l'année 1929 les taux de rachat de la journée de prestation.	8
<b>Arrêté du 12 Décembre 1928</b> portant création d'une agence spéciale à Tsévié.	9
<b>Arrêté du 12 Décembre 1928</b> portant suppression de l'agence intermédiaire de Tsévié.	9
<b>Arrêté du 12 Décembre 1928</b> modifiant celui du janvier 1928 fixant les suppléments de fonctions et indemnités diverses accordés au personnel en service au Togo.	9
<b>Arrêté du 19 Décembre 1928</b> modifiant les articles 2 et 6 de l'arrêté N <sup>o</sup> 378 du 3 juillet 1928 réorganisant le cadre des gardes frontalières du Togo.	10

<b>Arrêté du 21 Décembre 1928</b> complétant celui du 9 janvier 1928 fixant le tableau des suppléments de fonctions et indemnités diverses accordés au personnel en service au territoire.	10
<b>Arrêté du 21 Décembre 1928</b> autorisant l'achat sur les fonds de la caisse de réserve de 5.000.000 de bons de la défense nationale à deux ans.	11
<b>Arrêté du 21 Décembre 1928</b> portant modification aux tarifs du chemin de fer et du wharf du Togo.	11
<b>Arrêté du 21 Décembre 1928</b> portant prorogation de crédits de l'exercice 1928.	11
<b>Arrêté du 21 Décembre 1928</b> rendant provisoirement exécutoire le budget annexe de l'exploitation du chemin de fer et du wharf pour l'exercice 1929.	11
<b>Arrêté du 21 Décembre 1928</b> fixant les modalités et les programmes du concours professionnel pour les emplois de facteur-enregistreur, chef de train, receveur et téléphoniste du service de l'exploitation du chemin de fer.	12
<b>Arrêté du 21 Décembre 1928</b> approuvant les élections de membres titulaires et suppléants français à la Chambre de Commerce de Lomé.	12
<b>Arrêté du 22 Décembre 1928</b> fixant le mode d'allocation de l'indemnité représentative fixe de transport.	13
<b>Arrêté du 22 Décembre 1928</b> fixant à nouveau le mode d'allocation de l'indemnité d'uniforme.	13
<b>Arrêté du 28 Décembre 1928</b> rendant provisoirement exécutoires les budgets du Togo pour l'exercice 1929.	13
<b>Arrêté du 29 Décembre 1928</b> portant prorogation d'exercice du budget local du Togo et du budget de la santé publique (exercice 1928).	13
<b>Arrêté du 31 Décembre 1928</b> approuvant et rendant exécutoires des rôles supplémentaires afférents à l'exercice 1928.	14
<b>Arrêté du 31 Décembre 1928</b> exemptant certains actes du timbre-taxe.	14

<b>Arrêté du 31 Décembre 1928</b> portant modification à l'arrêté N° 126 du 17 novembre 1921 réglant le fonctionnement de la fourrière.	14
<b>Arrêté du 31 Décembre 1928</b> portant fixation des mercuriales pour l'évaluation des produits à l'entrée et à la sortie du Togo et pour servir à l'établissement des statistiques du commerce pendant le premier semestre de l'année 1929.	14
<b>Décision du 31 Décembre 1928</b> portant affectation des logements au personnel du service des voies de pénétration et du wharf.	18
<b>Actes concernant le personnel européen</b>	18
<b>Actes concernant le personnel indigène</b>	19
<b>Boissons alcooliques</b>	21
<b>Commissions</b>	21
<b>Domaines</b>	22
<b>Enseignement</b>	23
<b>Indemnités</b>	23
<b>Justice indigène</b>	24
<b>Régime pénitentiaire</b>	24
<b>Règlementation du chemin de fer</b>	25
<b>Etat des mouvements de la navigation du port de Lomé pendant le mois de décembre 1928</b>	35

## PARTIE NON OFFICIELLE

<b>Avis divers</b>	37
--------------------	----

## PARTIE OFFICIELLE ACTES DU POUVOIR CENTRAL

**ARRÊTÉ N° 703 promulguant le décret du 2 juin 1928 portant modifications au décret du 13 septembre 1923 fixant la solde et les accessoires de solde du trésorier-payeur du Togo.**

LE COMMISSAIRE DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE AU TOGO P. I.

CHEVALIER DE LA LÉGIION D'HONNEUR,

Vu le décret du 23 mars 1921 déterminant les attributions et les pouvoirs du Commissaire de la République au Togo ;

Vu le décret du 2 juin 1928 portant modifications au décret du 13 septembre 1923 fixant la solde et les accessoires de solde du trésorier-payeur du Togo ;

**ARRÊTE :**

**ARTICLE PREMIER.** — Est promulgué dans le Territoire du Togo placé sous le mandat de la France le décret du 2 juin 1928 portant modifications au décret du 13 septembre 1923 fixant la solde et les accessoires de solde du trésorier-payeur du Togo.

**ART. 2.** — A titre personnel et transitoire, les dispositions de l'article 1<sup>er</sup> du présent décret ne seront pas applicables au trésorier-payeur actuellement en fonctions.

Lomé, le 18 décembre 1928.

L. PÊTRE.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

Vu le décret du 30 décembre 1912 sur le régime financier des colonies et notamment les articles 108 à 153 ;

Vu le décret du 2 mars 1920 et tous actes modificatifs subséquents portant sur les emplois, les allocations accessoires du personnel européen et notamment les décrets du 11 septembre 1920, du 22 septembre 1921 et du 3 juillet 1927 et tous décrets modificatifs subséquents réglementant le régime des passages du personnel colonial ;

Vu l'article 127 B de la loi de finances du 13 juillet 1911 ;

Vu le décret du 23 mars 1921 faisant les territoires du Togo ;

Vu les décrets du 12 septembre 1923 portant organisation des services de la trésorerie dans les territoires du Togo ;

Sur le rapport du président du conseil, ministre des finances et du ministre des colonies ;

### DÉCRET

**ARTICLE PREMIER.** — Le décret susvisé du 13 septembre 1923 est modifié aux dispositions ci-après :

« Sur le montant des agios et des remises perçues par le trésorier-payeur, il est prélevé au profit du service local, une retenue de 25% à la part contributive du comptable dans les dépenses matérielles pour l'exécution des services spéciaux ».

**ART. 2.** — L'article 3 du décret susvisé est abrogé et remplacé par le suivant :

« Le trésorier-payeur est autorisé, à titre de frais de bureau, de matériel et de loyer pour les bureaux, à une allocation forfaitaire fixée par arrêté du Commissaire de la République à charge de son compte au ministère des colonies.

« Toutefois, lorsqu'il y aura pour effet de diminuer les tarifs existant, il sera soumis à l'approbation des ministres des colonies et des finances ».

**ART. 3.** — Le président du conseil, ministre des finances, et le ministre des colonies sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au journal officiel de la République Française, au bulletin des lois et au bulletin officiel du ministère des colonies.

Fait à Paris, le 2 juin 1928.

RAYMOND POINCARÉ, PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE.

Par le Président de la République :

Le Président du Conseil

Ministre des Finances

Raymond Poincaré

Le Ministre de Colonies,

LÉON PERRIER.

## PERSONNEL EUROPÉEN

### Promotions

Par décret du 17 décembre 1928 rendu en exécution de la loi du 9 décembre 1927 sur les promotions :

1<sup>er</sup> Administration de 1<sup>re</sup> classe

(à compter du 1<sup>er</sup> juillet 1927)

MM. MARTINET Henri  
GRADASSI Marc

(à compter du 1<sup>er</sup> janvier 1929)

VERGES Georges  
administrateurs de 2<sup>ème</sup> classe des colonies  
2<sup>o</sup> Administrateur de 2<sup>ème</sup> classe  
(à compter du 1<sup>er</sup> juillet 1927)

M. AUBER Marc  
administrateur adjoint de 1<sup>ère</sup> classe,  
3<sup>o</sup> Administrateur adjoint de 1<sup>ère</sup> classe  
(à compter du 1<sup>er</sup> juillet 1927)

M.M. GOUJON Daniel  
DE COUTURES John  
administrateurs adjoints de 2<sup>ème</sup> classe.

### ACTES DU POUVOIR LOCAL

**ARRÊTE N° 629** fixant les taxes à percevoir à l'entrée dans le territoire du Togo des produits de toute origine et provenance.

LE COMMISSAIRE DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE AU TOGO P. I.  
CHEVALIER DE LA LÉGION D'HONNEUR,

Vu le décret du 23 mars 1921 déterminant les attributions et les pouvoirs du Commissaire de la République au Togo ;

Vu le décret du 30 décembre 1912 sur le régime financier des colonies, notamment en son article 74 ;

Vu l'arrêté du 3 juin 1927 instituant une commission des mercuriales ;

Vu la loi du 13 avril 1928 sur le régime douanier colonial ;

Vu le décret du 2 juillet 1928 relatif à l'application de la loi du 13 avril 1928 sur le régime douanier colonial ;

Le conseil d'administration entendu ;

Sous réserve d'approbation ministérielle.

#### ARRÊTE :

**ARTICLE PREMIER** — Les taxes à percevoir à l'entrée dans le Territoire du Togo des produits de toute origine et provenance sont fixées conformément au tableau 1 ci-annexé.

**ART. 2.** — Les droits « ad valorem » sont perçus d'après la valeur des produits au lieu d'importation. Cette valeur est déterminée par la mercuriale officielle, ou, à défaut, par le prix des factures majoré de 26 % (emballage compris).

**ART. 3.** — La liste des articles et objets exempts de droits d'importation et la liste des prohibitions d'importation sont fixées conformément aux tableaux II et III ci-annexés.


**ART. 4.** — Le présent arrêté qui entrera en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 1929 sera enregistré, communiqué et publié partout où besoin sera.

Lomé, le 6 novembre 1928

L. PETRE.

Approuvé par radiogramme ministériel N° 228 du 26 décembre 1928.

TABLEAU N° 1 DES TAXES A L'IMPORTATION

DESIGNATION DES PRODUITS	UNITÉS SUR LESQUELLES PORTENT LES DROITS	QUOTITÉ DES DROITS	OBSERVATIONS
Fruits frais	Valeur	10 p. 100	
{ Bananes . . . . .	—	10 p. 100	
{ Dattes . . . . .	—	10 p. 100	
Sucres	100 kilogrammes net	60 frs.	
{ raffinés et assimilés y compris les can-	—	60 frs.	
{ dis . . . . .	—	60 frs.	
{ autres . . . . .	—	60 frs.	
Sirops, bonbons, fruits confits au sucre . . . . .	Valeur	20 p. 100	
Chocolats de toutes sortes . . . . .	—	20 p. 100	
Cafés de toutes sortes . . . . .	100 kilogrammes net	275 frs. 80	
Poivres et piments de toutes sortes . . . . .	—	300 frs.	
Thés de toutes sortes . . . . .	Valeur	20 p. 100	
Cacao en fèves et en pellicules . . . . .	100 kilogrammes net	180. frs.	
Tabacs en feuilles . . . . .	100 kilogrammes net	1.000 frs.	
Tabacs fabriqués	100 kilogrammes net	4.000 frs.	
{ cigares . . . . .	—	3.250 frs.	
{ cigarettes . . . . .	—	2.750 frs.	
{ autres . . . . .	—	2.750 frs.	
Alcools dénaturés et alcools méthyliques impropres à la consommation de bouche . . . . .	Valeur	10 p. 100	
Alcools autres propres à la consommation de bouche, boissons distillées, liqueurs et vins titrant plus de 15 degrés (1) . . . . .	Hectolitre d'alcool pur.	4.000 frs.	
Vins de liqueurs et vins artificiels, vins additionnés de substances toniques aromatiques, amères et apéritives vermouth, quinquina et autres ). . . . .	Hectolitre de liquide	320 frs.	

(1) Pour les vins titrant plus de 15 degrés, toute fraction de degré entraîne la perception du droit afferent au degré supérieur.

DESIGNATION DES PRODUITS	UNITÉS SUR LESQUELLES PORTENT LES DROITS	QUOTITÉ D'RS DROITS	OBSERVATIONS
Vins ordinaires provenant exclusivement de la fermentation de raisins vinés ou non, y compris les vins mousseux et titrant 15 degrés et au-dessous . . . . .	Valeur	10 p. 100	
Eaux distillées alcooliques, alcoolats et autres alcools médicamenteux . . . . .	Hectolitre d'alcool pur.	4.000 frs.	
Pétroles raffinés et extra raffinés . . . . .	100 kilogrammes net	48 frs.	
Pétroles, essences . . . . .	—	40 frs.	
Argent brut (autre que les minéraux) en masse, lingots, barres ou poudre, tiré, laminé, filé, objets détruits, argent battu en feuilles, livrets de doreur . . . . .	Le kilogramme	30 frs.	
Parfumerie de toutes sortes, y compris les savons . . . . .	Hectolitre de liquide Valeur	2.000 frs. 20 p. 100	(2) Sans que le droit puisse être inférieur à 12 %
I. — Tissus unis croisés, sergés, même apprêtés, gaufrés, glacés ou mercerisés :			
1°. — Ecrus . . . . .	100 kilogrammes net	161 frs.	
2°. — Blanchis . . . . .	—	211 frs. 60	(a) Sont considérés comme guinées les tissus de coton obtenus avec deux lames, teints en bleu nuance indigo ayant larg. 91 cent. ou plus, contenant 18 fils ou moins en chaîne et en trame dans un carré de 5 millimètres de côté et pesant de 7 kgs. à 12 kgs 500 les 100 mètres carrés.
3°. — Teints en toutes nuances	Longueur (mètre)	0 frs. 24	
(a) Guinées et tissus similaires . . . . .	100 kilogrammes net	230 frs.	
(b) Autres que guinées. . . . .			
4°. — Imprimés, tissus présentant deux ou plusieurs nuances et fabriqués entièrement ou partiellement avec des fils teints, même glacés ou mercerisés . . . . .	—	322 frs.	
II. — Tissus façonnés et pagnes à motifs ou à dessins, tissus à chaîne et à trame genre cellular, imitations de gazes façonnées dites (sofit), brillantés, damassés, basius, reps piqués et couvertures de piqué, tissus brochés par le jeu des fils de chaîne et de trame, velours et peluches . . . . .	—	395 frs. 60	
Tissus de coton III. — Bonneterie ou tricot et gauterie en bonneterie . . . . .	—	552 frs.	(b) Sont considérés comme similaires des guinées et passibles des droits afférents à ce genre d'étoffes tous tissus à deux lames teints en bleu et dont le poids, aux 100 mètres carrés, est inférieur à 13 kilog.
IV. — Tulles, tulles bobinots, plumetis, tissus brochés par fils indépendants, gazes façonnées, mousselines brochées ou brodées au crochet pour ameublement, en pièces ou en rideaux, non confectionnés . . . . .	100 Kilog. net	598 fr,—	
V. — Tissus et tulles brodés autres que les mousselines brodées au crochet pour ameublement, dentelles, guipures en bandes, articles de fantaisie, rideaux, stores et articles analogues non confectionnés en tulles application tulle brodé, grenadine ou étamine brodées, filet ou canevas brodés, rideaux, dentelles et articles du même genre non confectionnés . . . . .	id.	644 fr,—	
VI. — Mèches de lampes de bougie et articles similaires . . . . .	id.	138 fr,—	

DÉSIGNATION DES PRODUITS	UNITÉS SUR LESQUELLES PORTENT LES DROITS	QUOTITÉ DES DROITS	OBSERVATIONS
<p>Tissus de coton</p> <p>VII. — Tresses, ganses, cordonnets, franges, glands et autres articles de passementerie, rubanerie et articles tissés en bandes étroites (à l'exception des bandes "Sorr") même brodées, brochées ou avec des points de gaze . . . . .</p> <p>VIII. — Toiles cirées, tissus revêtus d'un enduit à base de cellulose nitrée, percaline enduite pour reliure, cartonnage, etc., toile d'architectes . . . . .</p>	<p>100 Kilog. net.</p> <p>id.</p>	<p>736 fr.—</p> <p>438 fr.—</p>	<p>Les droits ad valorem sont perçus d'après la valeur des produits au lieu d'importation. Cette valeur est déterminée par la mercuriale officielle, ou, à défaut, par le prix de facture (prix net de la marchandise, emballage compris) majoré de 25%.</p>
<p>Tissus de laine, d'alpaga, de lama, de poils de chèvre, de mohaire, de cachemire, de yack, de chameau.</p> <p>1° — Bonneterie et ganterie en bonneterie . . . . .</p> <p>2° — Tapis de pied même confectionnés ou avec franges rapportées et couvertures. . . . .</p> <p>3° — Autres tissus . . . . .</p>	<p>100 Kilog. net.</p> <p>id.</p> <p>id.</p>	<p>1.196 fr.—</p> <p>644 fr.—</p> <p>782 fr.—</p>	
<p>Tissus de poils communs (vache, chèvre ordinaire, chien) . . . . .</p>	<p>id.</p>	<p>438 fr.—</p>	
<p>Tissus de crin animal . . . . .</p>	<p>id.</p>	<p>276 fr.—</p>	
<p>Tissus de soie, ou de bourre de soie et tissus de crin artificiel. . . . .</p>	<p>id.</p>	<p>1.656 fr.—</p>	
<p>Tissus et passementerie en or ou argent fin ou mi-fiu en fils ou filés sur textiles, mélangés ou non d'autres matières . . . . .</p>	<p>id.</p>	<p>1.656 fr.—</p>	
<p>Tissus de bourette de soie . . . . .</p>	<p>id.</p>	<p>368 fr.—</p>	
<p>Tissus de lin, chanvre et de ramie.</p> <p>1° — Toile à voile, toile à tente et similaires, bâches et prélaris, tuyaux, seaux, sacs d'emballage . . . . .</p> <p>2° — Bonneterie et ganterie, dentelles, tulles, guipures, bobinots, articles de fantaisie, tissus brodés ou brochés, velours et peluches. . . . .</p> <p>3° — Autres tissus . . . . .</p>	<p>id.</p> <p>id.</p> <p>id.</p>	<p>438 fr.—</p> <p>Mêmes droits que les articles corr. en coton.</p> <p>460 fr.—</p>	
<p>Tissus de jute d'abaca, d'aloès, de textiles et d'autres végétaux filamenteux non dénommés . . . . .</p> <p>1° — Vieux sacs présentant des traces évidentes d'usage ou de réparation . . . . .</p>	<p>id.</p>	<p>36 fr.80</p>	
<p>2° — Tissus grossiers et d'emballage, semelles et tresses d'espadrilles, sacs autres que ceux repris au paragraphe précédent . . . . .</p>	<p>id.</p>	<p>32 fr.80</p>	
<p>3° — Rubanerie, passementerie, velours et peluches, tissus pour ameublement et articles de qualité analogue . . . . .</p>	<p>id.</p>	<p>438 fr.—</p>	
<p>4° — Tapis de pied même confectionnés ou avec franges cousues . . . . .</p>	<p>id.</p>	<p>92 fr.—</p>	
<p>Tissus mélangés autrement que dans la lisière et les chefs.</p> <p>5° — Couvertures communes en coton mélangé fabriquées en majeure partie avec des déchets de coton mélangés de laine ou d'autres textiles à l'exclusion de la soie, de la bourre de soie, et de la soie artificielle . . . . .</p> <p>Autres tissus . . . . .</p>	<p>100 kilog. net.</p> <p>id.</p>	<p>40 fr.25</p> <p>Droit du tissu le plus imposé quelle que soit la proportion du mélange.</p>	

DESIGNATION DES PRODUITS	UNITÉS SUR LESQUELLES PORTENT LES DROITS	QUOTITÉ DES DROITS	OBSERVATIONS
Articles confec- tionnés en tout ou en partie en tissus à l'exclu- sion des articles tarifés en cet état	1° — Vêtements, partie de vêtements, cravates et cols- cravates.....	400 Kilog. net.	Droit du lissn principal extérieur augmenté de 50 p. 100.
	2° — Vêtements usagés de drap pour hommes consti- tuant manifestement des arti- cles de friperie.....	id.	138 fr,—
	3° — Pièces de lingerie et autres articles confectionnés	id.	Droit du tissu le plus imposé augmenté de 50 p. 100.
Cartes à jouer.....	Le jeu	2 fr,40	
Boîtes vides en fer blanc étamé, couvercles com- pris.....	100 kilog. net.	20 fr,—	
Armes	1° — Fusils de chasse et de tir, carabines et cannes- fusils.....	La pièce.	90 fr,—
	2° — Fusils de traite à pier- re.....	id.	21 fr,—
	3° — Pistolets et revolvers.	id.	42 fr,—
	4° — Pièces détachées pour armes de toutes sortes, armes blanches.....	Valeur	50 p. 100
Munitions	1° — Poudre à tirer et sal- pêtre.....	100 kilog. net.	200 fr,—
	2° — Autres munitions....	Valeur	20 p. 100
Allumettes chimiques. La boîte contenant 100 allumettes au plus. (Toute boîte contenant plus de 100 allumettes paye double tarif).....	La boîte.	0 fr,03	
Briquets ou allumeurs mécaniques ou automati- ques de poche ou autres.....	Valeur	50 p. 100	
Amorces ou bandelettes pour briquets ou tout autres usage et ferrocérium sous toutes ses formes	id.	50 p. 100	
Produits non dénommés.....	id.	10 p. 100	

Vu pour être annexé à l'arrêté du 6 novembre 1928.

*Le Commissaire de la République p. i.*

L. PÈTRE.

**TABLEAU II.****Liste des articles et objets exempts de droits  
d'importation.**

1° — Tous les objets importés par le Gouvernement et pour son compte ;

2° — Tous les objets importés par les Missions, sociétés religieuses, institutions sanitaires qui sont immédiatement destinés à servir à l'exercice du culte, à l'enseignement, au traitement des malades ;

3° — Les bagages à main usuels et les divers effets ou parures personnels accompagnant ou non les voyageurs, les objets mobiliers portant des traces d'usage, les outils usagés apportés par les ouvriers pour l'exercice de leur profession ;

4° — Animaux vivants ;

5° — Viandes fraîches et viandes conservées par un procédé frigorifique, volailles et gibiers morts, poissons frais ;

6° — Peaux brutes de toutes sortes, laines en masse, plumes de parure non apprêtées ni montées, peaux d'oiseaux, cire animale brute ou clarifiée par simple fusion, dents d'éléphants, os, sabots et cornes de bétail bruts ;

7° — Riz en paille, pomme de terre, ignames, manioc brut ou desséché, fruits frais autres que dattes, bananes et colas ;

8° — Arachides, amandes de palme, de sésame, graines et amandes de karité, graines à ensementer ;

9° — Huile de palme, de touloucouma, d'illipé et de palmistes ; gomme copal brut, gomme arabique à l'état brut, caoutchouc brut ;

10° — Charbon de bois ;

- 11° — Légumes frais, bouture de plantes vivantes ;
- 12° — Houille, coke, briquettes, glace (eau congelée) ;
- 13° — Sels marin ou gemme ;
- 14° — Engrais ;
- 15° — Emballages : importés séparément : caisses ou futailles vides montées ou démontées ;
- 16° — Embarcations de tout tonnage, moteurs d'embarcations destinés à être placés immédiatement sur les embarcations de construction locale ;
- 17° — Instruments de précision ou scientifiques (à l'exception des compteurs et indicateurs de vitesse pour automobile et leurs pièces détachées. Appareils de photographie, leurs objectifs et oculaires, appareils d'orthopédie) ;
- 18° — Librairies, cartes de géographie, journaux ;
- 19° — Vêtements d'uniforme et équipements à l'usage des officiers et fonctionnaires à l'exclusion des chaussures et du linge de corps ;
- 20° — Couronnes mortuaires et autres emblèmes du même genre, cercueils, monuments funéraires, importés isolément et non destinés à la vente ;
- 21° — Machines agricoles et pièces de rechange, y compris le matériel nécessaire à l'élevage (selon le classement au répertoire général) ; tous articles, instruments et machines ayant pour objet de transformer industriellement les produits du crû ;
- 22° — Matériel fixe ou roulant, ainsi que tous matériaux et outillage destinés au chemin de fer du Togo ;
- 23° — Appareils de navigation aérienne ;
- 24° — Objets énumérés ci-après et expédiés directement par les gouvernements étrangers à leurs consuls, vice-consuls et agents consulaires : pavillons nationaux, écussons et autres emblèmes distinctifs de la nationalité des consulats, documents officiels et imprimés de service ;
- 25° — Appareils orthopédiques expédiés directement aux mutilés de guerre ;
- 26° — Coton égrené ou non ;
- 27° — Kapok égrené ou non ;
- 28° — Echantillons d'objets fabriqués de toutes sortes sans valeur marchande, dépareillés ou incomplets et présentés dans des conditions telles qu'ils ne peuvent être utilisés que comme modèles ou type. (Observations Préliminaires du Tarif de France n° 462).
- 29° — Décorations honorifiques.

Vu pour être annexé à l'arrêté du 6 novembre 1928.

*Le Commissaire de la République p. i.*

L. PÈTRE.

### TABLEAU III.

#### Prohibitions et restrictions d'importation.

- 1° — Alambics et autres appareils ou portions d'appareils propres à la distillation des alcools et au repassage des eaux-de-vie et esprits ;
- 2° — Poignards, couteaux en forme de poignard, stylets, baïonnettes, cannes à épée, cannes plombées, coups de poing américains, casse-tête et toutes armes offensives secrètes autres que les armes à feu ;

3° — La saccharine ainsi que toutes autres substances édulcorantes similaires dont l'emploi est expressément interdit pour tous usages autres que la thérapeutique, la pharmacie et la préparation des produits non alimentaires ;

4° — Produits naturels ou fabriqués portant soit sur eux-mêmes soit sur leurs emballages, ou sur les étiquettes, une marque de fabrique ou de commerce, un nom, un signe ou une indication quelconque de nature à tromper le consommateur sur leur origine ;

5° — Allumettes contenant du phosphore blanc ;

6° — Armes à feu, balles, cartouches, silex, capsules et poudres quelconques non destinées à la force publique pour lesquelles il n'aurait pas été délivré d'autorisation spéciale d'introduction et de détention par l'autorité administrative compétente ;

7° — Poids et mesures autres que du système décimal ;

8° — Thermomètres médicaux ne portant pas l'estampille du Laboratoire des Arts et métiers ;

9° — Matières premières entrant dans la composition de la poudre et des munitions de toutes sortes et introduites sans l'autorisation administrative spéciale ;

10° — Armes à air comprimé pour lesquelles il n'aurait pas été délivré d'autorisation spéciale d'introduction et de détention par l'autorité administrative compétente ;

11° — Machines, appareils et instruments énumérés ci-après susceptibles d'être utilisés dans la fabrication des monnaies et pour lesquels il n'aurait pas été délivré d'autorisation spéciale d'introduction et de détention par l'autorité administrative compétente ; presses monétaires et marteaux-moutons — Balancier et autres appareils à vis travaillant par le choc dont la vis a un diamètre inférieur à 200 millimètres et supérieur à 20 millimètres ;

12° — Jetons en cuivre, en nickel ou en tout autre métal et tous autres objets similaires susceptibles d'être confondus avec les monnaies ayant cours légal ;

13° — Piastres et tous lingots en argent autres qu'en forme de baratte et ne portant pas d'une manière apparente l'indication de leur poids et de leur titre ainsi que le poinçon d'un essayeur juré ;

14° — Monnaies d'argent étrangères ;

15° — Plants entiers ou fragments de plants de cotonnier, coton non égrené et graines de coton, terre compost et emballages ayant servi au transport de ces articles, graines ou portions de plantes susceptibles d'héberger le ver rose du cotonnier (da, gombo, chanvre, groseille, til etc.), lorsque lesdits produits sont en provenance d'Egypte, de l'Afrique orientale anglaise, de la Nigéria, de Sierra Léone, d'Asie, du Brésil, du Mexique, des îles Havail, des Antilles anglaises, de Madagascar, du Texas, de la Louisiane, du Nouveau Mexique, ainsi que des pays où l'importation desdits produits n'est ni prohibée ni soumise à un contrôle phytopathologique ;

16° — Tous produits, plants, fragments de plants, cerises de cafés fraîches, ou sèches, semences (sauf autorisation spéciale) emballages, susceptibles de propager dans le Territoire la maladie du café produite par l'Hémiloia Vestatrix, que ces produits soient en provenance soit de pays ou la présence de l'Hémiloia Vestatrix a été constatée, soit de tous pays où l'importation desdits produits n'est ni prohibée ni soumise à un contrôle phytopathologique ;

17° — Alcools de traite de toute nature et boissons auxquelles sont mélangés ces sortes d'alcools ainsi que essences et produits chimiques reconnus nocifs tels que thuyone, badiane, aldéhyde benzoïque, éther salicylique, hysope, absinthe — Liqueurs similaires de l'absinthe;

18° — Boissons alcooliques contenues dans des récipients d'une capacité inférieure à 66 centilitres;

19° — Substances vénéneuses et médicaments — Ces produits ne peuvent être introduits que dans les conditions fixées par les décrets du 4 mai 1928, réglementant la pharmacie et le commerce des substances vénéneuses au Togo, ainsi que par les arrêtés locaux en déterminant les détails d'exécution.

Vu pour être annexé à l'arrêté du 6 novembre 1928.

*Le Commissaire de la République p. i.*

**L. PÈTRE.**

**ARRÊTÉ N° 667 fixant pour l'année 1929 les taux de l'impôt personnel indigène.**

LE COMMISSAIRE DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE AU TOGO P. I.  
CHEVALIER DE LA LÉGION D'HONNEUR.

Vu le décret du 23 mars 1921 déterminant les attributions et les pouvoirs du Commissaire de la République au Togo;

Vu le décret du 30 décembre 1912 sur le régime financier des colonies;

Vu l'arrêté du 3 juillet 1922 portant établissement de l'impôt personnel indigène au Togo;

Vu l'arrêté du 14 novembre 1927 fixant pour l'année 1928 les taux de l'impôt personnel indigène;

Après avis des conseils des notables;

Le Conseil d'Administration entendu;

Sous réserve de l'approbation ministérielle;

**ARRÊTE :**

ARTICLE PREMIER. — Les taux de l'impôt personnel indigène seront, en 1929, ceux fixés pour l'année 1928 par l'arrêté sus-visé du 14 novembre 1927, c'est-à-dire :

	Cercle de Lomé .....	} 20 francs.		
	Cercle d'Anécho .....			
	Cercle de Klouto .....			
	<i>Cantons :</i>			
Première Catégorie	Cercle d'Atakpamé	Atakpamé.....	} 20 francs:	
		Nnatja .....		
		Akposso .....		20 —
		Akébou .....	20 —	
		Adélé .....	10 —	
		Kpessi .....	15 —	
		Kotokolis .....	} 10 —	
		Bassaris .....		
		Cercle de Sokodé	Cabrais, Lossos .....	} 5 —
			Tambernas .....	
			Massédénas .....	
			Konkombas .....	
		Cercle de Mango	Tchoeossis .....	7 —
			Gourmas, Mobas. . . . .	} 5 —
			Cabrais, Konkombas	
		Deuxième catégorie..	25 —	
		Troisième catégorie..	30 —	
		Quatrième catégorie .	40 —	
		Cinquième catégorie .	55 —	

ART. 2. — Le Chef du secrétariat général et les Commandants de cercle sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté.

Lomé, le 29 novembre 1928.

**PÈTRE.**

*Approuvé par câblogramme ministériel n° 3 du 4 janvier 1929.*

**ARRÊTÉ N° 668 fixant pour l'année 1929 les taux de la taxe d'assistance médicale indigène.**

LE COMMISSAIRE DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE AU TOGO P. I.  
CHEVALIER DE LA LÉGION D'HONNEUR.

Vu le décret du 23 mars 1921 déterminant les attributions et les pouvoirs du Commissaire de la République au Togo;

Vu le décret du 30 décembre 1912 sur le régime financier des colonies;

Vu l'arrêté du 4 octobre 1926 portant institution de la taxe d'assistance médicale indigène;

Vu l'arrêté du 14 novembre 1927 fixant pour l'année 1928 les taux de la taxe d'assistance médicale indigène;

Après avis des conseils des notables;

Le Conseil d'Administration entendu;

Sous réserve de l'approbation ministérielle;

**ARRÊTE :**

ARTICLE PREMIER. — Les taux de la taxe d'assistance médicale indigène seront, en 1929, ceux fixés pour l'année 1928, c'est-à-dire :

*A. — Contribuables de la première catégorie.*

Cercle de	Lomé.....	} 12 francs.	
	Anécho.....		
	Klouto.....		
	<i>Cantons : Atakpamé.....</i>		
Cercle d'Atakpamé	— Nnatja .....	} 12 francs.	
	— Akposso .....		
	— Akébou .....		
	— Kpessi .....		7 —
	— Adélé.....		5 —
Cercle de Sokodé	Cabrais et Lossos .....	3 —	
	Tambernas, Massédénas, Konkombas	2 —	
	Tchoeossis .....	4 —	
Cercle de	Mango : Gourmas, Mobas, Cabrais.	2 —	

*B. — Contribuables des catégories supérieures.*

30% de l'impôt personnel.

ART. 2. — Le Chef du Secrétariat général et les Commandants de cercle sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté.

Lomé, le 29 novembre 1928.

**L. PÈTRE.**

*Approuvé par câblogramme ministériel n° 3 du 4 janvier 1929.*

**ARRÊTÉ N° 669 fixant pour l'année 1929 les taux de rachat de la journée de prestation.**

LE COMMISSAIRE DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE AU TOGO P. I.,  
CHEVALIER DE LA LÉGION D'HONNEUR.

Vu le décret du 23 mars 1921 déterminant les attributions et les pouvoirs du Commissaire de la République au Togo;

Vu le décret du 30 décembre 1912 sur le régime financier des colonies ;

Vu l'arrêté du 3 juillet 1922 instituant l'impôt de prestations dans le territoire du Togo ;

Vu l'arrêté du 14 novembre 1927 fixant pour l'année 1928 les taux de rachat de la journée de prestation ;

Après avis des conseils des notables ;

Le Conseil d'Administration entendu ;

Sous réserve de l'approbation ministérielle ;

**ARRÊTE :**

**ARTICLE PREMIER.** — Les taux de rachat de la journée de prestation seront, en 1929, ceux fixés pour l'année 1928, c'est-à-dire :

Européens	7 francs				
Indigènes (Bas Togo)	<table border="0"> <tr> <td>Cercle de Lomé</td> <td rowspan="3">} 2 —</td> </tr> <tr> <td>— Anécho</td> </tr> <tr> <td>— Atakpamé</td> </tr> </table>	Cercle de Lomé	} 2 —	— Anécho	— Atakpamé
		Cercle de Lomé		} 2 —	
		— Anécho			
— Atakpamé					
— (Haut Togo)	<table border="0"> <tr> <td>Cercle de Sokodé</td> <td rowspan="2">} 1 fr, 50</td> </tr> <tr> <td>— Mango</td> </tr> </table>	Cercle de Sokodé	} 1 fr, 50	— Mango	
Cercle de Sokodé	} 1 fr, 50				
— Mango					

**ART. 2.** — Le Chef du secrétariat général et les Commandants de cercle sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté.

Lomé, le 29 novembre 1928.

L. PÊTRE.

*Approuvé par câblegramme ministériel n° 3' du 4 janvier 1929.*

**ARRÊTÉ N° 694 portant création d'une agence spéciale à Tsévié.**

LE COMMISSAIRE DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE AU TOGO P. I.

CHEVALIER DE LA LÉGIION D'HONNEUR.

Vu le décret du 23 mars 1921 déterminant les attributions et les pouvoirs du Commissaire de la République au Togo ;

Vu l'article 151 du décret du 30 décembre 1912 sur le régime financier des colonies modifié par décret du 13 août 1923 ;

Vu l'arrêté du 28 juillet 1927 créant une subdivision à Tsévié.

Vu l'arrêté du 23 septembre 1925 fixant les encaisses maxima des agences spéciales du territoire ;

Vu l'urgence et les nécessités du service ;

Sauf ratification en conseil d'administration et sous réserve de l'approbation ultérieure des ministres des colonies et des finances.

**ARRÊTE :**

**ARTICLE PREMIER.** — Il est institué à Tsévié, à compter du 15 décembre 1928 sous le contrôle du chef de subdivision, une agence spéciale dont l'encaisse maximum est fixée à 150.000 francs.

**ART. 2.** — Cette agence sera chargée du recouvrement des impôts et taxes diverses et du paiement des dépenses concernant la subdivision de Tsévié.

**ART. 3.** — Le Chef du secrétariat général et le Chef de la subdivision de Tsévié sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté.

Lomé, le 12 décembre 1928.

L. PÊTRE

*Ratifié en conseil d'administration dans sa séance du 21 décembre 1928.*

**ARRÊTÉ N° 695 portant suppression de l'agence intermédiaire de Tsévié.**

LE COMMISSAIRE DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE AU TOGO P. I.

CHEVALIER DE LA LÉGIION D'HONNEUR.

Vu le décret du 23 mars 1921 déterminant les attributions et les pouvoirs du Commissaire de la République au Togo ;

Vu le décret du 30 décembre 1912 sur le régime financier des colonies ;

Vu l'arrêté du 25 août 1927 instituant une agence intermédiaire à Tsévié ;

Vu l'arrêté du 12 décembre 1928 portant création d'une agence spéciale à Tsévié ;

Sur la proposition du chef du secrétariat général ;

Sauf ratification ultérieure en conseil d'administration ;

**ARRÊTE :**

**ARTICLE PREMIER.** — Est supprimée pour compter du 15 décembre 1928 l'agence intermédiaire de Tsévié, créée par l'arrêté susvisé du 25 août 1927.

**ART. 2.** — Le Chef du secrétariat général et le Commandant de cercle de Lomé sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté.

Lomé, le 12 décembre 1928

L. PETRE

*Ratifié en conseil d'administration dans sa séance du 21 décembre 1928.*

**ARRÊTÉ N° 696 modifiant l'arrêté du 9 janvier 1928 fixant les suppléments de fonctions et les indemnités diverses accordés au personnel en service au Togo.**

LE COMMISSAIRE DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE AU TOGO P. I.

CHEVALIER DE LA LÉGIION D'HONNEUR.

Vu le décret du 23 mars 1921 déterminant les attributions et les pouvoirs du Commissaire de la République au Togo ;

Vu le décret du 30 décembre 1912 sur le régime financier des colonies ;

Vu l'arrêté du 12 décembre 1928 portant création d'une agence spéciale à Tsévié ;

Vu la décision N° 886 du 12 décembre 1928 nommant M. ROTH, Commis stagiaire des services civils du Togo, agent spécial à Tsévié ;

Vu l'arrêté du 9 janvier 1928 fixant les suppléments de fonctions et les indemnités diverses accordés au personnel en service au Togo ;

Sur la proposition du chef du secrétariat général ;

Sauf ratification ultérieure en conseil d'administration ;

**ARRÊTE :**

**ARTICLE PREMIER.** — Est modifié comme suit le tableau N° 2 de l'arrêté susvisé du 9 janvier 1928 :

**Indemnité de Responsabilité.**

Désignation	Taux Annuel
Agent spécial à Tsévié . . . . .	2.500,00
au lieu de : Agent intermédiaire à Tsévié . . . . .	900,00

Art. 2. — Le Chef du secrétariat général est chargé de l'exécution du présent arrêté qui sera enregistré, communiqué et publié partout où besoin sera.

Lomé, le 12 décembre 1928.

L. PÊTRE

*Ratifié en conseil d'administration dans sa séance du 21 décembre 1928*

**ARRÊTÉ N° 704** modifiant les articles 2 et 6 de l'arrêté N° 378 du 3 juillet 1928 réorganisant le cadre des gardes-frontières du Togo.

LE COMMISSAIRE DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE AU TOGO P. I.,  
CHEVALIER DE LA LÉGION D'HONNEUR.

Vu le décret du 23 mars 1921 déterminant les attributions et les pouvoirs du Commissaire de la République au Togo ;

Vu l'arrêté n° 378 du 3 juillet 1928, réorganisant le cadre des gardes-frontières au Togo ensemble l'erratum à ce texte en date du 27 juillet 1928 ;

**ARRÊTE :**

ARTICLE PREMIER. — L'article 2 de l'arrêté du 3 juillet 1928 précité est remplacé par le suivant :

« Art. 2. — Les emplois de gardes-frontières au Togo sont exclusivement réservés aux anciens tirailleurs gardes indigènes ou miliciens ainsi qu'aux anciens gardes-frontières des colonies du groupe de l'A. O. F., non révoqués, non licenciés ou libérés pour inaptitude physique, ayant effectué au minimum 4 ans de service dans un ou plusieurs des emplois ci-dessus indiqués.

Art. 2. — L'article 6 du même arrêté est remplacé par le suivant :

« Art. 6. — L'avancement a lieu exclusivement au choix et dans les limites des prévisions budgétaires.

Nul ne peut être promu à une classe ou un grade supérieur avant d'avoir passé 3 ans dans la classe ou le grade immédiatement inférieur. Toutefois, les anciens gradés bénéficient des bonifications de service ci-après :

Ancien grade	Bonification de service entrant dans le minimum de 3 ans de grade pour être nommé garde-frontière de	
	1 <sup>re</sup> classe	2 <sup>me</sup> classe
Adjudant	24 mois	18 mois
Sergent	18 mois	12 mois
Caporal	12 mois	6 mois

En conséquence des bonifications ci-dessus les intéressés pourront être promus, dans les conditions de choix requises et suivant les prévisions budgétaires.

*1<sup>o</sup> — A l'emploi de garde-frontière de 2<sup>me</sup> classe*

- a) Anciens adjudants, après 1 an de service
- b) Anciens sergents, après 18 mois dans le cadre
- c) Anciens caporaux, après 2 ans des gardes-frontières.

*2<sup>o</sup> — A l'emploi de garde-frontière de 1<sup>re</sup> classe :*

- a) Anciens adjudants, après 30 mois de service
- b) Anciens sergents, après 42 mois dans le cadre
- c) Anciens caporaux, après 54 mois des gardes-frontières.

Nul ne peut être promu sergent s'il ne justifie d'une bonne connaissance de la langue française (une courte dictée, une petite lecture expliquée).

Art. 3. — Le chef du secrétariat général et le chef du service des douanes sont chargés de l'exécution du présent arrêté.

Lomé, le 19 décembre 1928.

L. PÊTRE.

**ARRÊTÉ N° 711** complétant l'arrêté du 9 janvier 1928 fixant le tableau des suppléments de fonctions et des diverses indemnités accordés aux fonctionnaires, employés et agents en service dans le Territoire du Togo, ainsi qu'au personnel militaire.

LE COMMISSAIRE DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE AU TOGO P. I.,  
CHEVALIER DE LA LÉGION D'HONNEUR.

Vu le décret du 23 mars 1921 déterminant les attributions et les pouvoirs du Commissaire de la République au Togo ;

Vu le décret du 30 décembre 1912 sur le régime financier des colonies ;

Vu l'arrêté du 9 janvier 1928 fixant le tableau des suppléments de fonctions et des diverses indemnités accordés aux fonctionnaires, employés et agents en service dans le Territoire du Togo, ainsi qu'au personnel militaire ;

Le Conseil d'Administration entendu ;

**ARRÊTE :**

ARTICLE PREMIER. — L'arrêté susvisé du 9 janvier 1928 est complété comme suit :

**TABLÉAU N° 4.**

**Supplément de fonctions**

*Commissariat de la République.*

Mécaniciens-conducteurs chargés d'assurer la permanence au Commissariat de la République . . . . . 1.200 frs.

Indemnité exclusive de toute rétribution pour heures supplémentaires.

Art. 2. — Le Chef du Secrétariat Général est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Lomé, le 21 décembre 1928

L. PÊTRE.

**ARRÊTÉ N° 713 autorisant l'achat sur les fonds de la Caisse de Réserve de 5.000.000 de Bons de la Défense Nationale à deux ans.**

LE COMMISSAIRE DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE AU TOGO P. I.,  
CHEVALIER DE LA LÉGION D'HONNEUR.

Vu le décret du 23 mars 1921 déterminant les attributions et les pouvoirs du Commissaire de la République au Togo ;

Vu le décret du 30 décembre 1912 sur le régime financier des colonies ;

Vu l'arrêté interministériel du 13 juillet 1926 fixant à 500.000 francs le minimum des fonds libres de la Caisse de Réserve pour les années 1926, 1927, 1928 ;

Attendu que les fonds libres de la Caisse de Réserve s'élèvent à la somme de 12.307.000 francs ;

Vu l'avis du Trésorier-Payeur ;

Sur la proposition du Chef du Secrétariat Général.

Le Conseil d'Administration entendu ;

**ARRÊTE :**

**ARTICLE PREMIER.** — Un prélèvement de Cent Mille francs sur l'avoir de la Caisse de Réserve du Territoire, est autorisé, en vue de compléter la somme nécessaire à l'achat de Cinq Millions de Bons de la Défense Nationale à deux ans.

**ART. 2.** — Le Chef du Secrétariat Général, Ordonnateur Délégué du Budget Local et le Trésorier-Payeur sont chargés, chacun en ce qui le concerne de l'exécution du présent arrêté.

Lomé, le 21 décembre 1928.

L. PÊTRE.

**ARRÊTÉ N° 714 portant modification aux tarifs du chemin de fer et du Wharf du Togo.**

LE COMMISSAIRE DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE AU TOGO P. I.,  
CHEVALIER DE LA LÉGION D'HONNEUR,

Vu le décret du 23 mars 1921 déterminant les attributions et les pouvoirs du Commissaire de la République au Togo ;

Vu l'arrêté n° 527 du 29 septembre 1927 relatif aux tarifs pour le transport des voyageurs et marchandises ;

Sur la proposition du Capitaine du génie, directeur du service des Voies de Pénétration et du Wharf ;

Sous réserve d'approbation du Conseil d'Administration ;

**ARRÊTE :**

**ARTICLE PREMIER.** — Le Chemin de fer est autorisé à percevoir une surtaxe temporaire de 0,20 par voyageur en provenance ou à destination de la gare de Glékovhé.

**ART. 2.** — Cette perception s'effectuera à partir de la date de mise en service de cette nouvelle station.

**ART. 3.** — Le directeur du service des voies de pénétration et du wharf est chargé de l'exécution du présent arrêté qui sera mis en vigueur à la date du 1<sup>er</sup> janvier 1929.

Lomé, le 21 décembre 1928.

L. PÊTRE.

**ARRÊTÉ N° 715 portant prorogation de crédits de l'Exercice 1928.**

LE COMMISSAIRE DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE AU TOGO P. I.,  
CHEVALIER DE LA LÉGION D'HONNEUR,

Vu le décret du 23 mars 1921 déterminant les attributions et les pouvoirs du Commissaire de la République au Togo ;

Vu le décret du 30 décembre 1912 sur le régime financier des colonies ;

Vu le décret du 31 décembre 1927 portant approbation du budget annexe de l'exploitation du chemin de fer et du wharf, pour l'exercice 1928 ;

Vu la déclaration motivée du directeur du service du chemin de fer et du wharf, ordonnateur délégué du budget annexe de ce service ;

Le Conseil d'Administration entendu ;

**ARRÊTE :**

**ARTICLE PREMIER.** — Est prorogé jusqu'au 28 février 1929 la période pendant laquelle pourront se consommer les faits de dépenses afférents aux travaux ci-après :

**CHAP. VIII. — Dépenses extraordinaires :**

**Art. 4.** — Prélèvement sur le fonds de renouvellement du budget annexe pour divers travaux de réfection et de transformation et pour la construction d'une gare à Glékovhé et d'un perré à Anécho ;

**Art. 5.** — Subvention du budget local pour achèvement du nouveau wharf.

**ART. 2.** — Le directeur du service des voies de pénétration et du wharf est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Lomé, le 21 décembre 1928.

L. PÊTRE.

**ARRÊTÉ N° 716 rendant provisoirement exécutoire le budget annexe de l'exploitation du chemin de fer et du wharf pour l'exercice 1929.**

LE COMMISSAIRE DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE AU TOGO, P. I.  
CHEVALIER DE LA LÉGION D'HONNEUR,

Vu le décret du 23 mars 1921 déterminant les attributions et les pouvoirs du Commissaire de la République au Togo ;

Vu le décret du 30 décembre 1912 sur le régime financier des colonies ;

Le Conseil d'Administration entendu ;

**ARRÊTE :**

**ARTICLE PREMIER.** — Est rendu provisoirement exécutoire le budget annexe de l'exploitation du chemin de fer et du wharf pour l'Exercice 1929 arrêté en recettes et en dépenses à la somme de Onze Millions Trois Cent Quarante Deux Mille francs.

**ART. 2.** — Le directeur du service des voies de pénétration et du wharf et le trésorier-payeur sont chargés de l'exécution du présent arrêté.

Lomé, le 21 décembre 1928.

L. PÊTRE.

**ARRÊTÉ N° 717** fixant les modalités et les programmes du concours professionnel pour les emplois de facteur-enregistreur, chef de train, receveur et téléphoniste du service de l'Exploitation du Chemin de fer.

LE COMMISSAIRE DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE AU TOGO P. I.  
CHEVALIER DE LA LÉGION D'HONNEUR.

Vu le décret du 23 mars 1921 déterminant les attributions et les pouvoirs du Commissaire de la République au Togo ;

Vu l'arrêté du 12 septembre 1928 réglant le statut et fixant les traitements du personnel des cadres locaux indigènes des services des Travaux Publics, du Chemin de fer et du Wharf du Togo, et plus particulièrement son article 4 ;

Sur la proposition du Capitaine du génie, Directeur des services des Travaux Publics, du Chemin de fer et du Wharf du Togo ;

**ARRÊTE :**

**ARTICLE PREMIER. — Lieux et commission.** Le concours mentionné à l'article 4 de l'arrêté du 12 septembre 1928 susvisé est passé obligatoirement au chef-lieu du territoire devant une commission composée comme suit :

*Président :* Le Directeur des services des Travaux Publics, du Chemin de fer et du Wharf ;

*Membres :* { Un Administrateur désigné par le Commissaire de la République,  
Deux Chefs de service du Chemin de fer désignés par le directeur dont le chef du service intéressé.

Les candidats désirant passer le concours adresseront leur demande au plus tard le 1<sup>er</sup> mars ou le 1<sup>er</sup> septembre par la voie hiérarchique soit au directeur des travaux publics, du chemin de fer et du wharf soit au Commissaire de la République.

**ART. 2. — Réunion de la Commission et dates de concours.** La Commission se réunit sur convocation du Président.

**ART. 3. — Programmes du concours :** Les épreuves qui ne sont que professionnelles sont les suivantes :

	durée	notation
1° — Notions sur : compositions et freinage des trains, demande de voie, croisement de train (une question) . . . . .	1/2 h.	1 à 20
2° — Notions sur : Réception, expédition et livraison des marchandises (une question) 1/2 h.	1/2 h.	1 à 20
3° — Notions sur : Comptabilité des gares (une question) . . . . .	1/2 h.	1 à 20

Toute note inférieure à 10 est éliminatoire.

**ART. 4. —** Les questions sont choisies et arrêtées par le Commissaire de la République et placées sous enveloppes scellées et portant l'indication de l'emploi et de l'épreuve qu'elle concerne.

Ces plis sont adressés au Président de la commission en temps utile.

**ART. 5. — Conduite du concours.** — Le concours est passé devant la commission entière.

A la fin du concours un procès-verbal sera établi et signé également par la commission entière et les épreuves notées immédiatement.

**ART. 6. —** Aussitôt que possible après les épreuves du concours le Président transmet au Commissaire de la République les dossiers et les épreuves des candidats le tout sous plis scellés.

Le procès-verbal devra mentionner l'avis de la Commission au sujet de l'admission des candidats qui est prononcée par le Commissaire de la République.

**ART. 7. —** Le directeur du service des voies de pénétration, du wharf et des travaux publics est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Lomé, le 21 décembre 1928.

L. PÈTRE.

**ARRÊTÉ N° 718** approuvant les élections de membres titulaires et suppléants français à la Chambre de Commerce de Lomé.

LE COMMISSAIRE DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE AU TOGO P. I.,  
CHEVALIER DE LA LÉGION D'HONNEUR.

Vu le décret du 23 mars 1921 déterminant les attributions et les pouvoirs du Commissaire de la République au Togo ;

Vu l'arrêté du 18 janvier 1928 portant réorganisation de la Chambre de Commerce du Territoire du Togo ; ensemble l'arrêté du 12 juillet 1928 le complétant ;

Vu l'arrêté du 16 avril 1928 approuvant les opérations électorales pour le renouvellement de la Chambre de Commerce en 1928 ;

Vu l'arrêté N° 678 du 30 novembre 1928 portant convocation du collège électoral en vue de l'élection de trois membres titulaires et de deux membres suppléants français à la Chambre de Commerce de Lomé ;

Vu le Procès-verbal des opérations électorales en date du 16 décembre 1928 ;

Le Conseil d'Administration entendu,

**ARRÊTE :**

**ARTICLE PREMIER. —** Sont approuvées les opérations électorales qui ont eu lieu à Lomé le 16 décembre 1928 pour l'élection de trois membres titulaires et de deux membres suppléants français à la Chambre de Commerce.

**ART. 2. —** Sont déclarés élus membres de la Chambre de Commerce.

1° — *Membres titulaires français.*

MM. LECUYER, Agent de la Compagnie Cotonnière Ouest Africaine « La Cotoa ».

ADAMI, Agent de la Société Commerciale de l'Ouest Africain.

BERTHOLET, Agent de la Société Commerciale et Industrielle de la Côte d'Afrique.

2° — *Membres suppléants français.*

MM. DELON, Agent de la Compagnie des Chargeurs Réunis  
EYCHENNE, Agent des Etablissements Lecomte

**ART. 3. —** Le présent arrêté sera enregistré, communiqué, et publié partout où besoin sera.

Lomé, le 21 décembre 1928.

L. PÈTRE.

**ARRÊTÉ N° 720 fixant le mode d'allocation de l'indemnité représentative fixe de transport.**

LE COMMISSAIRE DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE AU TOGO P. I.,  
CHEVALIER DE LA LÉGIION D'HONNEUR,

Vu le décret du 23 mars 1921 déterminant les attributions et les pouvoirs du Commissaire de la République au Togo ;

Vu l'arrêté N° 236 du 5 mai 1928 accordant une indemnité représentative fixe de transport à certains fonctionnaires et agents européens et indigènes ;

Sur la proposition du Chef du Secrétariat Général ;

**ARRÊTE :**

**ARTICLE PREMIER.** — L'indemnité représentative fixe de transport de 50 francs par mois, prévue par l'arrêté du 5 mai 1928 susvisé, sera désormais payable par trimestre à compter du 1<sup>er</sup> janvier 1929.

**ART. 2.** — Le Chef du Secrétariat Général est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Lomé, le 22 décembre 1928.

L. PÈTRE

**ARRÊTÉ N° 721 fixant à nouveau le mode d'allocation de l'indemnité d'uniforme.**

LE COMMISSAIRE DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE AU TOGO P. I.,  
CHEVALIER DE LA LÉGIION D'HONNEUR,

Vu le décret du 23 mars 1921 déterminant les attributions et les pouvoirs du Commissaire de la République au Togo ;

Vu l'arrêté N° 340 du 23 juin 1928 réglant le statut et fixant le traitement du personnel civil des cadres locaux indigènes du Togo, notamment son article 22 instituant une indemnité d'uniforme ;

Vu l'arrêté N° 590 du 13 octobre 1928 modifiant l'arrêté du 23 juin 1928 susvisé ;

Sur la proposition du Chef du Secrétariat Général ;

**ARRÊTE :**

**ARTICLE PREMIER.** — A compter du 1<sup>er</sup> janvier 1929, l'indemnité mensuelle de 15 francs, fixée par arrêté N° 340 du 23 juin 1928 susvisé, sera payée semestriellement et sur certificat du Chef de service ou du Commandant de cercle constatant que les ayants-droit ont porté sans aucune interruption durant le semestre l'uniforme réglementaire.

**ART. 2.** — Le Chef du Secrétariat Général, les Chefs de service et les Commandants de cercles sont chargés de l'exécution du présent arrêté.

Lomé, le 22 décembre 1928.

L. PÈTRE.

**ARRÊTÉ N° 732 rendant provisoirement exécutoires les budgets du Togo pour l'exercice 1929.**

LE COMMISSAIRE DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE AU TOGO P. I.,  
CHEVALIER DE LA LÉGIION D'HONNEUR,

Vu le décret du 23 mars 1921 déterminant les attributions et les pouvoirs du Commissaire de la République au Togo ;

Vu le décret du 30 décembre 1912 sur le régime financier des colonies ;

**ARRÊTE :**

**ARTICLE PREMIER.** — Sont rendus provisoirement exécutoires les budgets ci-après du Territoire du Togo pour l'exercice 1929, savoir :

budget local arrêté en recettes et en dépenses à la somme de 34.420.000 francs.

budget annexe de la Santé Publique et de l'Assistance Médicale Indigène, arrêté en recettes et en dépenses à la somme de 6.287.000 francs.

**ART. 2.** — Le Chef du secrétariat général et le Trésorier Payeur sont chargés de l'exécution du présent arrêté.

Lomé, le 28 décembre 1928.

L. PÈTRE.

**ARRÊTÉ N° 733 portant prorogation d'exercice du budget local du Togo et du budget de la Santé Publique (Exercice 1928).**

LE COMMISSAIRE DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE AU TOGO P. I.,  
CHEVALIER DE LA LÉGIION D'HONNEUR,

Vu le décret du 23 mars 1921 déterminant les attributions et les pouvoirs du Commissaire de la République au Togo ;

Vu le décret du 30 décembre 1912 sur le régime financier des colonies.

Vu le décret du 31 décembre 1927 approuvant les budgets du Territoire du Togo placé sous le mandat de la France (Exercice 1928) ;

Vu la déclaration motivée du chef du secrétariat général, Ordonnateur-délégué du budget local et du budget de la Santé Publique ;

**ARRÊTE :**

**ARTICLE PREMIER.** — Est prorogé jusqu'au 28 février 1929 la période pendant laquelle pourront se consommer les faits de dépenses afférents aux travaux ci-après :

**Budget Local**

Chapitre 11 - article 1 - paragraphe 2.

Entretien des immeubles, halles et marchés dans les cercles.

*Cercle de Lomé*

Réfection du marché de Tsévié.

Chapitre 11 - article 2 - paragraphe 1<sup>er</sup>

Entretien des routes et ponts.

*Cercle de Lomé*

Réfection de la route de Lomé à Atakpamé.

Chapitre 11 - article 4 - paragraphe 1<sup>er</sup>

Construction d'immeubles.

*Cercle d'Atakpamé*

Construction de la résidence d'Atakpamé

**Budget de la santé publique**

Chapitre 3 - article 2 - Paragraphe 1<sup>er</sup>

Travaux neufs.

*Cercle de Mango*

Construction d'une maison pour le médecin de Mango.

Chapitre 3 - article 3 - paragraphe 2.

Citernes et puits.

*Cercle de Lomé*

Construction des puits de Dalavé et d'Agbatofé.

ART. 2. — Le Chef du secrétariat général et les Commandants de cercle de Lomé, Atakpamé et Mango sont chargés chacun en ce qui le concerne de l'exécution du présent arrêté.

Lomé, le 29 décembre 1928.

L. PÉTRÉ

PAR ARRÊTÉ DU 31 DÉCEMBRE 1928 :

Le Conseil d'Administration entendu :

Sont approuvés et rendus exécutoires les rôles supplémentaires des contributions directes année 1928 détaillés ci-après :

N° des Rôles	CERCLES	NATURE DES IMPÔTS	MONTANT	
<b>Population flottante</b>				
243	Lomé - Cercle (Tsavié)	Rôle supplémentaire . . . .	2.080,00	
<b>Patentes</b>				
			Centimes	
			Principal	Additionnels
246	—	Rôle suppl.	36.405,00	12.741,73
<b>Licences</b>				
247	—	Rôle suppl.	800,00	400,00
<b>Taxe sur le chiffre d'affaires</b>				
248	Lomé-Ville	Rôle supplémentaire . . . .	14.537,68	
<b>Véhicules</b>				
			Centimes	
			Principal	Additionnels
249	Lomé - Cercle (Tsavié)	Rôle suppl.	6.040,00	1.812,00

La date de mise en recouvrement est fixée au 31 décembre 1928.

**ARRÊTÉ N° 744 exemptant certains actes du timbre-taxe.**

LE COMMISSAIRE DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE AU TOGO P. I.,  
CHEVALIER DE LA LÉGION D'HONNEUR.

Vu le décret du 23 mars 1921 déterminant les attributions et les pouvoirs du Commissaire de la République au Togo ;

Vu l'arrêté du Gouverneur Général de l'A. O. F. en date du 23 avril 1921, portant réglementation du timbre-taxe, rendu applicable au Togo par l'arrêté du 14 février 1922 ;

Sur la proposition du chef du secrétariat général ;

Après avis du receveur de l'enregistrement,

Le Conseil d'Administration entendu ;

**ARRÊTE :**

ARTICLE PREMIER. — L'article 52 de l'arrêté susvisé du 23 avril 1921 énumérant les actes exemptés du timbre-taxe est complété ainsi qu'il suit : 38<sup>o</sup> — Les Procès-verbaux relatifs aux ventes aux enchères d'animaux, d'objets ou de véhicules en fourrière dans tous les centres urbains sans celui de Lomé.

ART. 2. — Le Chef du secrétariat général, les commandants de cercle intéressés, le Receveur de l'enregistrement sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté qui entrera en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 1929.

Lomé, le 31 décembre 1928.

L. PÉTRÉ.

**ARRÊTÉ N° 745 portant modification à l'arrêté n° 126 du 17 novembre 1921 réglementant le fonctionnement de la fourrière.**

LE COMMISSAIRE DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE AU TOGO P. I.,  
CHEVALIER DE LA LÉGION D'HONNEUR,

Vu le décret du 23 mars 1921 déterminant les attributions et les pouvoirs du Commissaire de la République au Togo ;

Vu l'arrêté n° 126 du 17 novembre 1921 réglementant le fonctionnement de la fourrière dans divers centres au Togo ;

Sur la proposition du chef du secrétariat général ;

Après avis du Receveur des domaines ;

Le Conseil d'Administration entendu ;

**ARRÊTE :**

ARTICLE PREMIER. — Les articles 9 (parag. 2) et 10 de l'arrêté n° 126 du 17 novembre 1921 sont modifiés ainsi qu'il suit.

Art. 9. — Parag. 2. — « Les acquéreurs paient en sus du « prix d'achat un droit de 5% — Le paiement de ce « droit est effectué pour tenir lieu des frais de toute « nature relatifs à la vente — Le montant s'ajoute au « prix principal.

Art. 10. — « Le produit brut de la vente des animaux, des « objets et des véhicules, déduction faite des droits « de fourrière, de gardiennage, de nourriture et de « garde, est adressé en un mandat sans frais au « Receveur des domaines pour être pris en recette « par ce dernier, sauf le droit des propriétaires ou « de leurs ayants-droit à restitution dans un délai « maximum d'une année ».

ART. 2. — Le chef du secrétariat général, les commandants de cercle et le receveur des domaines sont chargés chacun en ce qui le concerne de l'exécution du présent arrêté qui prendra effet pour compter du 1<sup>er</sup> janvier 1929.

Lomé, le 31 décembre 1928.

L. PÉTRÉ.

**ARRÊTÉ N° 749 portant fixation des mercuriales pour l'évaluation des produits à l'entrée et à la sortie du Togo, et pour servir à l'établissement des statistiques du commerce pendant le 1<sup>er</sup> semestre de l'année 1929.**

LE COMMISSAIRE DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE AU TOGO P. I.,  
CHEVALIER DE LA LÉGION D'HONNEUR,

Vu le décret du 23 mars 1921 déterminant les attributions et les pouvoirs du Commissaire de la République au Togo ;

Vu la loi du 13 avril 1928 sur le régime douanier colonial ; ensemble le décret du 2 juillet 1928 relatif à l'application de la loi susdite ;

Après avis de la commission des mercuriales ;

Le Conseil d'Administration entendu ;

**ARRÊTE :**

ARTICLE PREMIER. — Les droits « ad valorem » applicables aux marchandises à l'entrée et à la sortie du Togo seront liquidés par le service des douanes pendant le 1<sup>er</sup> semestre de l'année 1929 en conformité des indications du tableau ci-annexé, qui serviront également à l'établissement des statistiques du commerce pendant la même période.

ART. 2. — Le chef du service des douanes est chargé de l'exécution du présent arrêté qui sera enregistré, communiqué et publié partout où besoin sera.

Lomé, le 31 décembre 1928.

L. PÉTRÉ.

**TABLEAU DES MERCURIALES OFFICIELLES EN VIGUEUR PENDANT LE 1<sup>er</sup> SEMESTRE 1929 POUR LE CALCUL DES DROITS « AD VALOREM » A L'ENTRÉE ET A LA SORTIE DU TOGO, ET L'ÉTABLISSEMENT DES STATISTIQUES DU COMMERCE.**

DÉSIGNATION DES MARCHANDISES	UNITE DE VALORATION	* VALORATION DU 1 <sup>er</sup> SEMESTRE 1929	
Acide carbonique	100 kilos net.	400 frs.	
Alcools dénaturés	l'hectolitre	475 —	
Amandes de karité	100 kilos brut.	90 —	
Amandes de palme	—	170 —	
Amidons	100 kilos 1/2 brut.	400 —	
Ances et grappins	100 kilos net.	300 —	
Animaux vivants.	Bœufs et vaches	La tête.	900 —
	Moutons et chèvres	—	60 —
	Porcs	—	125 —
	Poulets	—	7 —
Arachides	en coques	100 kilos brut.	160 —
	décortiquées	—	300 —
Babouches brodées de fil de coton	La paire.	50 —	
Babouches ornées de fils de soie ou fils métalliques	—	90 —	
Babouches pour enfants dont la longueur de semelle est inférieure à 23 centimètres	—	20 —	
Babouches autres.	à semelles simples	—	30 —
	à semelles renforcées	—	40 —
Beurre de karité	100 kilos net.	350 —	
Beurre (salé ou non salé)	100 kilos 1/2 brut.	2.200 —	
Bière	en fûts	l'hectolitre	160 —
	en bouteilles (bouteilles comprises)	—	375 —
Biscuits de mer	légèrement sucrés	100 kilos net.	430 —
	non sucrés	—	380 —
Blanc d'Espagne et craie	100 kilos brut.	55 —	
Bois d'ébénisterie (acajou thiama, bomé, makori, (iroko)	Le stère	600 —	
Bois exotiques (autres)	—	250 —	
Bougies de toutes sortes	100 kilos 1/2 brut.	700 —	
Bouteilles et flacons importés pleins.	plus de 0 litre, 50	Le cent.	50 —
	de 0 litre, 10 à 0 litre, 50	—	30 —
	de moins de 0 litre, 10	—	20 —
Briques pleines non vernissées	de 0m05 et moins	Le mille.	300 —
	de plus de 0m05	—	400 —
	pressées et polies	—	500 —
Cacao en fèves	100 kilos net.	600 —	
Café vert d'importation	—	1.300 —	
Café vert d'origine locale	—	900 —	
Caoutchouc brut	100 kilos 1/2 brut.	750 —	
Carbure de calcium	100 kilos brut.	175 —	
Céréales en grains	orge	—	140 —
	maïs	—	75 —
Chaux hydraulique	—	15 —	
Chicorée (brûlée ou moulue)	100 kilos 1/2 brut.	400 —	
Chocolat en poudre ou en tablettes	—	1.150 —	
Ciment (à l'exclusion du ciment fondu)	100 kilos brut.	30 —	
Cire	brute	—	600 —
	clarifiée	—	1.400 —
Clous de girofle	—	1.200 —	
Colas	100 kilos net.	2.000 —	

DÉSIGNATION DES MARCHANDISES	UNITÉ DE VALORATION	VALORATION DU 1 <sup>er</sup> SEMESTRE 1929			
Confitures	50 0/0 de sucre ou plus moins de 50 0/0 de sucre . . . . .	100 kilos 1/2 brut.	900 frs.		
		—	700 —		
Cornes brutes de bétail . . . . .	100 kilos brut.	150 —			
Coton égrené . . . . .	100 kilos net.	700 —			
Coprah . . . . .	—	230 —			
Cuivre pur ou allié de zinc ou d'étain.	première fusion (masses et barres) battu ou laminé et en fils	—	1.200 —		
		—	1.500 —		
Dames-jeannes et bonbonnes . . . . .	La pièce.	25 —			
Dattes de qualité commune importées en caisses, en sacs ou emballages similaires . . . . .	100 kilos net.	250 —			
Défenses d'éléphant . . . . .	—	11.000 —			
Dents d'hippopotame . . . . .	—	1.200 —			
Drums et bidons en tôle importés pleins . . . . .	—	250 —			
Encens non purifié (1) . . . . .	—	700 —			
Essence de térébenthine . . . . .	—	600 —			
Estagnons d'essence ou de pétrole importés pleins	La pièce. 100 kilos brut.	3 —			
		700 —			
Etoupes	en sacs . . . . . en estagnons . . . . . en barils . . . . .	—	210 —		
		100 kilos 1/2 brut.	210 —		
Farine de froment	100 kilos net.	—	70 —		
		—	200 —		
Farine de manioc . . . . .	—	70 —			
Fécules exotiques (zagou, salep et similaires) . . . . .	—	200 —			
Fers et aciers	étrirés en barres de tous profils ordinaires (2) feuillets et bandes	—	100 —		
		—	160 —		
Films cinématographiques . . . . .	Le mètre de long.	0 fr., 50			
Fils de coton	simple	écrus 100 kilos net.	2.100 frs.		
			—	2.300 —	
		retors	blanchis teints écrus blanchis teints	—	2.500 —
				—	2.800 —
				—	3.000 —
				—	3.300 —
Fruits de table frais	bananes ananas	—	100 —		
		—	180 —		
Fûts en fer ou acier importés pleins . . . . .	—	250 —			
Corne copal . . . . .	100 kilos brut.	1.400 —			
Coudron végétal . . . . .	100 kilos 1/2 brut.	200 —			
Graines de coton . . . . .	100 kilos brut.	35 —			
Graines de kapok . . . . .	—	30 —			
Graines de sésames . . . . .	—	200 —			
Graines végétales alimentaires autres . . . . .	100 kilos 1/2 brut.	800 —			
Gruaux, semoules en gruau et blé concassé	d'olive . . . . . d'arachide d'importation d'arachide de fabrication locale de sésame . . . . . de lin . . . . . de coton . . . . . de palme . . . . .	100 kilos net.	300 —		
		—	1.500 —		
		—	650 —		
		—	450 —		
		—	550 —		
		—	500 —		
Huiles végétales	de coton . . . . . de palme . . . . .	—	850 —		
		—	300 —		
		—	25 —		
Ignames . . . . .	100 kilos brut.	25 —			

(1) L'encens purifié est taxé à la valeur de facture majorée de 25 %.

(2) Sont considérés comme fers et aciers ordinaires les métaux de l'espèce valant moins de 180 frs. les 100 kilos net au prix de facture.

DÉSIGNATION DES MARCHANDISES	UNITE DE VALORATION	VALORATION DU 1 <sup>er</sup> SEMESTRE 1929				
Kapok	100 kilos net.	450 frs.				
Kapok égrené	—	900 —				
Lait	100 kilos 1/2 brut.	500 —				
			naturel ou stérilisé	—	625 —	
concentré (pur ou sucré)	—	—				
Légumes secs (entiers ou en farine) autres que ceux d'origine locale	100 kilos brut.	340 —				
Légumes secs d'origine locale	—	200 —				
Morue (verte ou sèche)	100 kilos net.	500 —				
Os et sabots de bétail bruts	100 kilos brut.	40 —				
Oxydes de plomb	—	500 —				
Peaux brutes de bœufs	—	900 —				
			sèches	—	350 —	
Peaux brutes de chèvres	—	1.100 —				
			vertes	—	—	
Peaux brutes de moutons	—	800 —				
Piment d'origine locale	100 kilos net.	400 —				
Pitchpins sciés	Le stère.	900 —				
Plombs de toutes sortes (autres que tuyaux et plombs de chasse et fusibles utilisés en électricité)	100 kilos net.	450 —				
Plomb de chasse	100 kilos brut.	550 —				
Plumes de parure	Le gramme net	2 —				
			de marabout	—	1 —	
d'autruche	—	—				
Poissons secs fumés d'origine locale	100 kilos net.	350 —				
Poissons secs salés	—	350 —				
Racines de salsepareille	100 kilos brut.	1.800 —				
Riz	—	140 —				
Riz Africain	—	120 —				
Saindoux	100 kilos 1/2 brut.	1.200 —				
Sapins sciés	Le stère	550 —				
Savons autres que ceux de parfumerie	100 kilos net.	425 —				
Semoules de maïs	100 kilos brut.	150 —				
Semoules en pâtes et pâtes d'Italie	100 kilos 1/2 brut.	425 —				
Sons de toutes sortes	100 kilos brut.	50 —				
Soufre	100 kilos net.	250 —				
Suif	100 kilos 1/2 brut.	650 —				
Thés de toutes sortes	100 kilos net.	3.200 —				
Tuiles plates à recouvrement	Le mille.	600 —				
Tuyaux de plomb	100 kilos net.	425 —				
Vanille	Le kilo net	175 —				
Végétaux, filaments et tiges à ouvrer	100 kilos net.	200 —				
			sisal	—	300 —	
Viandes salées	100 kilos 1/2 brut.	2.700 —				
			de porc	jambon désossé	—	2.200 —
			saucisson	100 kilos net.	1.600 —	
100 kilos 1/2 brut.	2.400 —					
Vinaigres autres que de parfumerie en fûts	l'hectolitre	150 —				
Vins ordinaires en fûts (1)	—	325 —				
Zinc laminé	100 kilos net.	600 —				
Autres produits soumis à la taxation ad valorem (2)	Valeur	F. + 25 0/0				

(1) Cette valoration n'est applicable qu'aux seuls vins ordinaires en fûts, dont le prix de facture (emballage compris) est égal ou inférieur à 325 frs. l'hectolitre. Pour les vins ordinaires importés en demi-muids, la valeur de l'emballage est fixée forfaitairement à 200 francs. Les boissons de l'espèce, dont le prix de vente dépasse 325 francs l'hectolitre logé, échappent à la mercuration et sont, par suite, soumises aux droits d'après la valeur de facture majorée de 25%.

(2) Les produits non dénommés au tarif et non mercurationnés sont passibles d'un droit de 10% de la facture (emballage compris) majorée de 25%.

**DÉCISION N° 941 portant affectation des logements au personnel du service des Voies de Pénétration et du Wharf.**

LE COMMISSAIRE DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE AU TOGO P. I.  
CHEVALIER DE LA LÉGION D'HONNEUR,

Vu le décret du 23 mars 1921 déterminant les attributions et les pouvoirs du Commissaire de la République au Togo ;

Vu l'arrêté N° 143 du 14 avril 1926 et plus particulièrement l'article 9 ;

Sur la proposition du Capitaine du génie, Directeur du service des Voies de Pénétration et du Wharf ;

**DÉCIDE :**

**ARTICLE PREMIER.** — Les logements du chemin de fer et du wharf groupés par service compte tenu de la situation de travail et de la situation de famille pour tous les chefs de service et tous les agents placés sous leurs ordres, auront les affectations définitives suivantes :

*Services Généraux*

- Direction N° 1 — Directeur.
- Pavillon N° 10 — Directeur-Adjoint.
- d° — N° 7 — Chef du Bureau des Finances.
- d° — N° 16 — Chef du Secrétariat.
- d° — N° 17 — Caissier Central.
- d° — N° 18 — Chef de la Comptabilité-Matières.

*Exploitation*

- Bungalow N° 3 — Logement A. — Chef de Service de l'Exploitation.
- d° — B. — Chef de gare chargé du Mouvement, Adjoint au Chef de Service.
- Pavillon N° 19 — Chef de Service du Contrôle.
- Bungalow N° 9 — Logement A. —
- d° — B. — } Chef de gare et
- d° — N° 12 — — d° — A. — } Sous-Chef de gare
- d° — B. — }
- Pavillon N° 11 — Agent avec famille nombreuse.

*Traction*

- Bungalow N° 4 — Logement A. — Chef de Service du Matériel et de la Traction.
- Logement B. — Sous-Chef de Dépôt.
- Bungalow N° 13 — Logement A. —
- d° — B. — } Chefs-ouvriers et
- d° — N° 14 — — d° — A. — } ouvriers d'art.
- d° — B. — }
- d° — N° 15 — — d° — A. —
- d° — B. — }
- Pavillon N° 5 — (moins la chambre Nord-Est avec douchière servant de case de passage) — Agent avec famille nombreuse

*Voie.*

- Bungalow N° 2 — Logement A. — Chef de service de la Voie et des Bâtiments
- d° — B. — Chef de district principal adjoint au Chef de service de la Voie.
- Pavillon N° 6 — Chef de district.

*Wharf*

- Bungalow N° 6 bis — Logement A. — Lieutenant de Port Maître de Wharf.
- d° — B. — Maître de Wharf en second.

*Tous Services.*

- Pavillon N° 8 — Agent avec famille nombreuse.

*Case de Passage.*

- Pavillon N° 5 — Chambre Nord-Est avec douchière (Note de service du directeur N° 54 du 4 mars 1928).

**ART. 2.** — Par famille nombreuse il faut entendre les menages ayant au moins deux enfants au-dessus de 5 ans ou un enfant adulte à la charge des parents.

**ART. 3.** — Le déplacement des agents actuellement logés dans des pavillons qui ne leur sont pas affectés sera réglé par le directeur qui pourra soit attendre le départ en congé de ces agents pour ceux qui n'ont plus qu'un séjour relativement court à passer à la colonie soit prendre toutes mesures qui conviendront le mieux à ce sujet dans l'intérêt du service.

**ART. 4.** — Le Directeur du chemin de fer et du wharf est chargé de l'exécution de la présente décision qui aura lieu à compter du 1<sup>er</sup> janvier 1929.

Lomé, le 31 décembre 1928.

L. PÈTRE.

**PERSONNEL EUROPÉEN**

**Affectations.**

Par décisions du :

18 décembre 1928. — Les fonctionnaire et agent attendus par le paquebot *Madonna* le 25 décembre reçoivent les affectations suivantes :

M. LAMY CHARRIER, chef ouvrier (l'art. des chemins de fer de l'A. O. F., retour de congé est mis à la disposition du directeur du service des voies de pénétration.

M. ROBAT, opérateur contractuel nouvellement agréé est affectée à la mission d'études du chemin de fer.

21 décembre 1928. — M. VIENOLLE, agent sanitaire contractuel nouvellement agréé, débarqué du paquebot *Amérique* le 19 décembre est mis à la disposition du commandant de cercle de Lomé (Service de l'hygiène et de la police).

**Nominations**

Par décision N° 4/12.566 R. du 19 novembre 1928, du Général Commandant Supérieur des Troupes du Groupe de l'A. O. F. le sergent chef du génie GIRARD Louis hors cadres au Togo, est admis dans le corps des s/officiers de carrière du génie à la date du 19 novembre 1928 et jouira à partir de cette date du statut faisant l'objet de la loi du 30 mars 1928.

Par décision N° 4/12567 R. du 19 novembre 1928, du Général Commandant Supérieur des Troupes du Groupe de l'A. O. F. le sergent du génie BARRIER Raymond M° 18.601 hors cadres au Togo, est admis dans le corps des s/officiers de carrière du génie à la date du 19 novembre 1928 et jouira à partir de cette date du statut faisant l'objet de la loi du 30 mars 1928.

Par décisions du :

12 décembre 1928. — M. KOTU, commis stagiaire des services civils du Togo est nommé agent spécial à Tsévié pour compter du 15 décembre 1928.

Il aura droit en cette qualité à l'indemnité de responsabilité de 2.500 francs fixée par arrêté N° 696 du 12 décembre 1928.

26 décembre 1928. — M. GRIMAUD, adjoint des services civils du Togo est nommé chef de la section finances pour compter du 19 décembre 1928 en remplacement de M. BENOIT titulaire d'un congé administratif.

**Promotions.**

Par décision du :

17 décembre 1928. — L'article 2<sup>e</sup> de la décision N° 274 du 7 avril 1928 est remplacé par le suivant :

« Il est attribué à M. MAILLET commis avant 18 mois des services civils un rappel d'ancienneté de 18 mois pour services militaires à compter du 31 mars 1928.

M. MAILLET passe commis après 18 mois pour compter du 1<sup>er</sup> avril 1928 (rappel épuisé).

Est et demeure rapportée en ce qui concerne M. MAILLET la décision N° 483 du 30 juin 1928.

Par arrêté du :

31 décembre 1928. — M<sup>me</sup> KERUZORÉ Amelina, institutrice principale après 4 ans du cadre supérieur de l'enseignement du Togo est promue au grade d'institutrice supérieure avant deux ans pour compter du 1<sup>er</sup> janvier 1929.

Par décision du :

31 décembre 1928. — Est constaté dans le personnel européen des cadres du Togo le passage automatique à l'échelon supérieur de solde pour compter du 1<sup>er</sup> janvier 1929 des agents dont les noms suivent :

1<sup>o</sup>. — *Enseignement.*

M<sup>me</sup> IMBERT, institutrice principale avant 2 ans qui compte dans son échelon 4 ans d'ancienneté dont 19 mois et 19 jours de séjour colonial passe institutrice principale après 2 ans.

2<sup>o</sup>. — *Agriculture*

M. DESPALANGERS, aide-conducteur avant 18 mois qui compte dans son échelon 19 mois et 5 jours d'ancienneté et de séjour colonial passe aide-conducteur après 18 mois.

Par arrêté du :

31 décembre 1928. — M. BOUSQUET Raymond payeur de 3<sup>me</sup> classe de la trésorerie du Togo est promu à la 2<sup>me</sup> classe de son grade pour compter du 1<sup>er</sup> janvier 1929.

**Mutations**

Par décision du :

29 décembre 1928. — M. DESPALANGERS, aide-conducteur des travaux agricoles et forestiers du Togo, chef de la station agricole de Tové est nommé chef du secteur agricole de Lomé en remplacement de M. ABOILARD, ingénieur de 3<sup>me</sup> classe des travaux d'agriculture en instance de départ en congé.

M. FONTAINE, conducteur stagiaire des travaux agricoles et forestiers du Togo actuellement détaché au service de l'Agriculture à Lomé est nommé chef de la station agricole de Tové en remplacement de M. DESPALANGERS.

**Inscriptions au tableau d'avancement.**

Par arrêtés du :

19 décembre 1928. — Sont inscrits au tableau d'avancement du personnel de la trésorerie du Togo pour l'année 1929 les fonctionnaires dont les noms suivent :

*Pour le grade de payeur de 2<sup>me</sup> classe*

Pour compter du 1<sup>er</sup> janvier 1929

M. BOUSQUET, Raymond, Payeur de 3<sup>me</sup> classe.

*Pour le cadre de commis principal de 4<sup>me</sup> classe*

Pour compter du 12 juillet 1929.

M. SAINT CRIQ André, Commis de 1<sup>re</sup> classe.

19 décembre 1928. — Sont inscrits au tableau d'avancement du personnel du cadre des services civils du Togo pour l'année 1929 les agents dont les noms suivent :

*Pour le grade d'adjoint avant 18 mois*

*Pour compter du 1<sup>er</sup> mai 1929*

(choix)

M. LAUQUE Louis, commis après 18 mois

M. RIBBIL Paul, commis après 18 mois.

28 décembre 1928. — Sont inscrits au tableau d'avancement du personnel du cadre supérieur de l'enseignement du Togo pour l'année 1929 :

*Pour le grade d'institutrice supérieure avant 2 ans.*

*Pour compter du 1<sup>er</sup> janvier 1929.*

M<sup>me</sup> KERUZORÉ Amelina, institutrice principale après 4 ans

*Pour compter du 20 mars 1929.*

M<sup>me</sup> KUTSCHENRITTER Jeanne, institutrice principale après 4 ans

**Passage**

Par décision du :

20 décembre 1928. — Un passage de retour par anticipation de Lomé à Bordeaux en première classe (1<sup>re</sup> catégorie B.) est accordé à M<sup>me</sup> PARIZOT, femme d'un inspecteur d'exploitation contractuel du chemin de fer à bord du paquebot *Amérique* attendu à Lomé le 5 janvier 1929.

**Témoignage de satisfaction.**

Par décision du :

18 décembre 1928. — Un témoignage officiel de satisfaction est accordé à M. BENOIT Lucien, commis principal du cadre des secrétariats généraux de l'A. O. F.

Chargé d'une importante section du bureau des finances, M. BENOIT s'est acquitté durant deux années d'une façon remarquable, et au prix d'un labeur constant en dehors des heures de bureau, de la très lourde tâche qui lui incombait. D'un dévouement absolu, doué d'une conception élevée de ses devoirs, M. BENOIT, grand blessé de guerre, d'une santé que ses blessures ont rendu chancelante, offre un magnifique exemple d'énergie et de probité administrative.

Déjà titulaire d'un témoignage officiel de satisfaction (décision N° 27 du 14 janvier 1926).

**PERSONNEL INDIGÈNE**

**Nominations**

Par arrêtés du :

18 décembre 1928. — Le nommé SANVRE Benjamin titulaire du certificat d'études complémentaires est agréé en qualité.

de préposé indigène stagiaire de 8<sup>me</sup> classe pour compter du 15 décembre 1928, et mis à la disposition du chef du service des douanes.

19 décembre 1928. — Le nommé Bonaventure Arovo est agréé en qualité d'élève conducteur d'automobile pour compter du 18 décembre 1928 et affecté au garage central.

31 décembre 1928. — Le nommé Dossa Aoudi est agréé en qualité de surveillant auxiliaire de 3<sup>me</sup> classe stagiaire des P. T. T. pour compter du 1<sup>er</sup> janvier 1929.

31 décembre 1928. — Le nommé Guiboze Jean est agréé, à compter du 1<sup>er</sup> janvier 1929 en qualité de facteur auxiliaire stagiaire de 3<sup>me</sup> classe en remplacement numérique du facteur auxiliaire ROLLAND François, démissionnaire, et affecté à Lomé (Recette principale).

#### Promotions

Par décision du :

31 décembre 1928. — Est constaté dans le personnel indigène détaché au Togo (cadre secondaire de l'Enseignement primaire commun de l'A. O. F.), le passage automatique à l'échelon supérieur de solde à compter du 1<sup>er</sup> janvier 1929, des agents dont les noms suivent qui réunissent 2 ans d'ancienneté dans leur échelon :

ATAYI ABATÉ Salomon, instituteur à 10.500 passe à 11.000.

d'ALMEIDA Vincent Alexandre, instituteur adjoint à 8.200 passe à 9.000.

d'ALMEIDA Antonio Charles, instituteur adjoint à 8.200 passe à 9.000.

#### Titularisations.

Par arrêtés du :

22 décembre 1928. — Les ouvriers de 8<sup>me</sup> classe stagiaires des Travaux Publics :

CHOUAIBOU SANT'ANNA et OUABI SANT'ANNA sont titularisés dans leur emploi en qualité d'ouvriers de 8<sup>me</sup> classe pour compter du 1<sup>er</sup> janvier 1928 date d'expiration de leur année de stage réglementaire.

31 décembre 1928. — Les agents dont les noms suivent :  
MENSAH AKAKPO, aiguilleur de 4<sup>me</sup> classe stagiaire,  
ROBERT Thomas, ouvrier de 8<sup>me</sup> classe stagiaire  
MENSAH Sylvestre,  
MENSAH François, mécanicien de 2<sup>e</sup> classe stagiaire  
sont titularisés dans leur emploi pour compter du 1<sup>er</sup> janvier 1929 date à laquelle ils ont accompli leur année réglementaire de stage.

Le téléphoniste de 8<sup>me</sup> classe BARBOZAH Pierre soumis à une deuxième année de stage, pour compter du 1<sup>er</sup> janvier 1928 est titularisé en qualité de téléphoniste de 8<sup>me</sup> classe pour compter du 1<sup>er</sup> janvier 1929.

#### Congés.

Par décisions du :

18 décembre 1928. — Un congé pour maladie de quarante cinq jours avec traitement du 19 décembre 1928 au 1<sup>er</sup> février 1929 inclus est accordé à l'infirmière de 3<sup>me</sup> classe SOPHIE TITI KAVI en service à Lomé pour en jouir à Palimé.

18 décembre 1928. — Un congé de vingt jours avec traitement du 20 courant au 8 janvier 1929 inclus est accordé au facteur de 6<sup>me</sup> classe VONONOV Sossou convoqué par le

commandant du cercle de Savalou pour être présenté à la commission de recrutement siégeant à Savalou le 2 janvier 1929.

18 décembre 1928. — Un congé annuel de trente jours avec traitement est accordé au mécanicien conducteur de 3<sup>me</sup> classe LATEROB LATEVI LAWSON en service à Palimé pour en jouir à Porto-Seguro.

20 décembre 1928. — Un congé annuel de trente jours avec traitement du 7 janvier au 5 février 1929 inclus est accordé au préposé de 2<sup>me</sup> classe des douanes AMERDING Stéphane en service à Lomé pour en jouir à Atakpamé et à Palimé.

22 décembre 1928. — Un congé pour maladie de trente jours avec traitement est accordé au commis-expéditionnaire de 7<sup>me</sup> classe PIERRE MESSAN en service au Secrétariat Général pour en jouir au Togo.

#### Augmentation de traitement.

Par décision du :

27 décembre 1928. — La solde mensuelle forfaitaire du commis auxiliaire ZAMBA François, en service au secrétariat général, est portée à cinq cents francs (500 frs.) pour compter du 1<sup>er</sup> janvier 1929.

#### Démission.

Par arrêté du :

27 décembre 1928. — Est acceptée pour compter du 1<sup>er</sup> janvier 1929 la démission de son emploi offerte par le facteur auxiliaire des P. T. T. stagiaire ROLLAND François.

#### Rétrogradations.

Par arrêté du :

26 décembre 1928. — Le Chef de station de 4<sup>me</sup> classe KOUAKOUTSE Ferdinand du service de l'exploitation est rétrogradé à l'emploi de facteur enregistreur de 1<sup>re</sup> classe pour mauvaise manière de servir et négligences graves dans l'exercice de ses fonctions.

31 décembre 1928. — Le facteur enregistreur de 1<sup>re</sup> classe d'ALMEIDA Félix, du service de l'exploitation est rétrogradé à la 2<sup>me</sup> classe de son grade pour faute professionnelle grave et mauvaise manière de servir.

#### Révocations.

Par arrêtés du :

22 décembre 1928. — Sont révoqués de leurs fonctions les agents indigènes dont les noms suivent :

MURRID Sylvestre, Commis-Expéditionnaire de 3<sup>me</sup> classe condamné à 5 ans de réclusion pour complicité de vol qualifié et recel.

KOFFI FANOU, interprète de 7<sup>me</sup> classe condamné à 4 ans de prison pour complicité de vol qualifié.

EDOUARD ABBEY, garde d'hygiène condamné à 20 ans de travaux forcés pour vol qualifié.

26 décembre 1928. — Le planton de 9<sup>me</sup> classe SOUMANA du service de l'enseignement est révoqué de ses fonctions pour mauvaise manière de servir et abandon de poste.

**BOISSON ALCOOLIQUE**

Par arrêté du :

21 décembre 1928. — Est autorisée la vente de l'alcool au verre dans l'établissement dit « LUNA PARK » rue du Maréchal GALLIENI, à Lomé.

**COMMISSIONS.**

Par décisions du :

18 décembre 1928. — La commission de classement prescrite par l'article-8 de l'arrêté du 12 septembre 1928 et composée de :

**MM. le Capitaine DALAISE, Directeur des Travaux Publics, du Chemin de fer et du Wharf** *Président*

**SARON, Elève Administrateur des colonies, Chef de Cabinet p. i. du Commissaire de la République**

**d'AZCONA, Adjoint principal des services civils, Chef du bureau du personnel.**

**le Capitaine BILLET, Chef du service des Travaux Publics**

**PARIZOT, Inspecteur Contractuel, Chef du service de l'Exploitation.**

**VEUILLET Louis, Chef du district principal des chemins de fer de l'A. O. F., Chef du service de la Voie et des Bâtiments.**

**NOUVEL, Sous-Chef de dépôt contractuel, Chef du service du Matériel et de la Traction**

**Yessoufou St. Anna, Maître-ouvrier de 6<sup>me</sup> classe des Travaux Publics.**

**Donyou Grégoire, Facteur enregistreur de 1<sup>re</sup> classe de l'Exploitation**

**ADOTVI Herbert, Maître-ouvrier de 2<sup>me</sup> classe de la Voie et des Bâtiments.**

**AMES, Maître-ouvrier de 3<sup>me</sup> classe du Matériel et de la Traction.**

*Membres*

se réunira le 21 décembre 1928 à 9 heures dans les Bureaux de la Direction du Service des Voies de Pénétration en vue de procéder à l'établissement du tableau d'avancement du personnel des cadres locaux indigènes des Travaux Publics, du Chemin de fer et du Wharf du Togo pour le premier janvier 1929.

18 décembre 1928. — La commission prévue à l'article 41 de l'arrêté du 20 octobre 1927 susvisé et composée de

**MM. PARISOT, Administrateur en chef des colonies, Chef du Secrétariat Général.** *Président*

**SARON, Elève-Administrateur des colonies, Chef de Cabinet p. i. du Commissaire de la République ;**

**CODE, Ingénieur d'Agriculture, chef du service de l'Agriculture ;**

**ABOILLARD, Ingénieur d'Agriculture.**

**d'AZCONA, Adjoint principal des services civils.**

*Membres*

se réunira le 22 décembre 1928 à 15 heures dans les bureaux du Commissariat de la République en vue de l'établissement du tableau d'avancement du cadre du personnel des conducteurs de travaux agricoles du Togo pour l'année 1929.

18 décembre 1928. — La commission de classement prévue à l'art. 40 de l'arrêté du 23 juin 1928 et composée de :

**M.M. PARISOT, Administrateur en chef des colonies, Chef du Secrétariat Général** *Président*

**SARON, Elève-administrateur des colonies, chef de cabinet p. i. du Commissaire de la République**

**VIALA, Médecin Lieutenant-Colonel des Troupes Coloniales, Chef du service de Santé**

**DALAISE, Capitaine du génie Directeur du service des Voies de Pénétrations, du Wharf et des Travaux Publics.**

**IMBERT, Inspecteur primaire, Chef du service de l'Enseignement.**

**GUBNOI, Contrôleur principal des douanes, Chef du service des Douanes.**

**CODE, Ingénieur d'Agriculture, Chef du service de l'Agriculture.**

**BENET, Receveur des P. T. T., Chef du service des P. T. T. p. i.**

**d'AZCONA, adjoint principal des services civils, Chef du bureau du Personnel.**

**LANGDON, Jacques, Commis-Expéditionnaire principal de 5<sup>me</sup> classe en service au Secrétariat Général.**

**KEMISON FRUITZ, Interprète de 3<sup>me</sup> cl. en service au Parquet.**

**PADRIGOU FRITZ, Aide-médecin de 4<sup>me</sup> cl. Martin Body LAWSON, Infirmier de 1<sup>er</sup> cl. en service à Lomé.**

**ALLI TIDJANI, Brigadier chef d'hygiène de 1<sup>er</sup> cl. en service au cercle de Lomé**

**POGNOX Michel, Institutur adjoint de 5<sup>me</sup> cl. en service à Lomé.**

**LATEVI Eloi, Moniteur de 4<sup>me</sup> cl. en service à Lomé.**

**AUBRNAS COFFI, Commis de 1<sup>er</sup> cl. des P. T. T. en service à Lomé.**

**AMEBOWOKPO NOUGBALO, surveillant de 4<sup>me</sup> cl. des P. T. T. en service à Lomé.**

**GABESOU Robert, facteur de 4<sup>me</sup> cl. des P. T. T. en service à Lomé.**

**AMERDING Stephan, préposé des douanes de 2<sup>me</sup> cl. en service à Lomé.**

**KENGBO Moïse, moniteur auxiliaire agricole de 5<sup>me</sup> cl. en service à Lomé.**

**LATVI TAVI, mécanicien conducteur de 2<sup>me</sup> cl. en service à Lomé.**

**AGHADE Pierrot, planton de 2<sup>me</sup> cl. en service à Lomé.**

**ATSU Alex, surveillant des routes de 9<sup>me</sup> classe, en service à Lomé.**

*Membres*

se réunira le 29 décembre à 8 heures du matin aux bureaux du Commissariat de la République en vue de l'établissement du tableau d'avancement des cadres locaux indigènes du Togo pour le premier janvier 1929.

La commission donnera en outre son avis sur la demande de congé hors cadres présentée par le moniteur agricole **WALTER KOFFI AGRIPPA.**

18 décembre 1928. — La commission prévue à l'article 19 de l'arrêté du 12 décembre 1927 et composée de :

MM. PARISOT, Administrateur en chef des colonies Chef du Secrétariat Général;	} <i>Président</i>
SARON, Elève-Administrateur des colonies, Chef de Cabinet p.i. du Commissaire de la République;	
LIBERT, Inspecteur primaire, Chef du service de l'Enseignement.	} <i>Membres</i>
M <sup>me</sup> KERUZORÉ, Institutrice Principale après 4 ans	
LIBERT, — avant 2 ans	

se réunira le 22 décembre 1928 à 15 heures  $\frac{1}{2}$  dans les bureaux du Commissariat de la République en vue de l'établissement du tableau d'avancement du cadre supérieur de l'Enseignement du Togo pour l'année 1929.

### DOMAINES

Par arrêtés du :

21 décembre 1928. — Le sieur Jacques Augustin, commerçant à Bafilo, est autorisé à occuper provisoirement et à ses risques et périls une parcelle de terrain située à La Kara, (Cercle de Sokodé) Place du marché et formant le lot n° 49 du projet de lotissement de la ville commerciale de la Kara, d'une superficie de Douze ares.

Ce permis d'occupation est accordé aux conditions fixées par le cahier des charges.

21 décembre 1928. — La société sportive de tennis à Lomé « LA MODERNE » est autorisée à occuper provisoirement et à ses risques et périls un terrain urbain non bâti d'une superficie d'environ Trente sept ares sis à l'angle de l'avenue des Alliés et de la rue des champs des courses figurant au plan cadastral sous partie du N° 301/97.

Ce permis d'occupation est accordé aux conditions fixées par le cahier des charges.

21 décembre 1928. — Le Comptoir d'Importation et d'Exportation Franco-Africain (C. I. E. F. A.) dont le siège social est à Atakpamé est autorisé à occuper provisoirement et à ses risques et périls une parcelle de terrain située à Bassari, (Cercle de Sokodé), Place du marché et formant le lot n° 1. du projet de lotissement de la ville commerciale de Bassari, d'une superficie de Vingt ares Quarante centiares.

Ce permis d'occupation est accordé aux conditions fixées par le cahier des charges.

### Concessions

Par arrêtés du :

31 décembre 1928. — Est approuvée l'attribution provisoire à la *Compagnie des pétroles Shell de l'Ouest Africain Français*, société anonyme ayant son siège à Dakar 10 rue Vincennes, d'un terrain domanial d'une contenance de vingt neuf ares sept centiares, six à Lomé, (cercle de Lomé), immatriculé au livre - foncier du cercle de Lomé, sous partie n° 358, Volume II, aux conditions stipulées dans le cahier des charges préalable à la mise en adjudication et moyennant le prix de : vingt mille cinq cents francs, sous réserve que la valeur de l'immeuble à édifier sur le terrain s'élèvera au moins à soixante mille francs.

31 décembre 1928. — Est approuvée l'attribution provisoire aux « *Comptoirs Coloniaux* », société anonyme ayant son siège à Lyon, 10 quai Retz, d'un terrain domanial d'une contenance de vingt quatre ares quatre vingt trois

centiares, six à Lomé, (cercle de Lomé), immatriculé au livre - foncier du cercle de Lomé, sous partie du n° 358, volume II, aux conditions stipulées dans le cahier des charges préalable à la mise en adjudication et moyennant le prix de dix sept mille cinq cents francs, sous réserve que la valeur de l'immeuble à édifier sur le terrain s'élèvera au moins à soixante mille francs.

### Avis de bornages

a) Le mardi 13 janvier 1929 à 8 heures du matin, il sera procédé au bornage contradictoire d'un immeuble situé à Palimé, (Cercle de Klouto) consistant en un terrain en forme de quadrilatère portant une maison d'habitation en terre de barre, d'une contenance de 7 ares 89 centiares, et borné au nord par terrain à Sam-Fià et Gustave Do, au sud par la rue de Missahche, à l'est par terrain à Th. Komlaga, à l'ouest par terrain à Gabriel Kpeglo, dont l'immatriculation a été demandée par le sieur Alfred Ossi commerçant demeurant, et domicilié à Palimé, agissant en qualité de propriétaire suivant réquisition du 25 septembre 1928, n° 533.

b) Le mardi 13 janvier 1929 à 9 heures du matin, il sera procédé au bornage contradictoire d'un immeuble situé à Palimé, (Cercle de Klouto) consistant en un terrain en forme de quadrilatère portant deux maisons à usage d'habitation construite en terre, d'une contenance de 18 ares 90 centiares, et borné au nord, au sud et à l'est par terrain à Adjaho, à l'ouest par terrain à Adjaho et Ago et par une ruelle, dont l'immatriculation a été demandée par le sieur Christophe Fofoe, acheteur de produits demeurant et domicilié à Palimé, agissant en qualité de propriétaire suivant réquisition du 8 octobre 1928, n° 534.

c) Le mardi 22 janvier 1929 à 15 heures du soir, il sera procédé au bornage contradictoire d'un immeuble situé à Nuatja, (Cercle d'Atakpamé) consistant en un terrain en forme de polygone irrégulier portant deux cases indigènes couvertes en paille et un petit magasin à usage de boutique couvert en tôle d'une contenance de 1 hectare 3 ares 40 centiares, et borné au nord par des terrains à Dovi et Dogoé, au sud par la rue d'Adimé à la gare, à l'est par terrain à Charles Koffi, à l'ouest par terrain à la Maison F. & A. Swanzy Ltd, dont l'immatriculation a été demandée par le sieur Martin Amavi, employé de Commerce, demeurant et domicilié à Nuatja, agissant en qualité de propriétaire suivant réquisition du 9 octobre 1928, n° 536.

d) Le mardi 15 janvier 1929 à 10 heures du matin, il sera procédé au bornage contradictoire d'un immeuble situé à Palimé, (Cercle de Klouto) consistant en un terrain en forme de quadrilatère irrégulier portant quatre constructions en briques crues, couvertes en tôles, à usage d'habitation, d'une contenance de 3 ares 07 centiares, et borné au nord et à l'est par terrain à Anthony, ou sud par un terrain à Bohm, à l'ouest par une rue non dénommée, dont l'immatriculation a été demandée par le sieur Joseph Gnassounou, commerçant demeurant et domicilié à Palimé, agissant en qualité de propriétaire suivant réquisition du 3 septembre 1928, n° 537.

e) Le jeudi 24 janvier 1929 à 11 heures du matin, il sera procédé au bornage contradictoire d'un immeuble situé à Noépé, (Cercle de Lomé) consistant en un terrain en forme de quadrilatère irrégulier portant trois constructions indigènes

en terre de barre dont deux couvertes en chaume et l'autre en tôles : d'une contenance de 7 ares 26 centiares, et borné au nord par terrain à Stephen Amegee, à l'est par terrain à Gabriel Sokpolie, au sud par terrain à John Foli, à l'ouest par la voie ferrée de Lomé à Palimé, dont l'immatriculation a été demandée par le sieur David Dedzo, profession de lissierand demeurant et domicilié à Noépé, agissant en qualité de propriétaire suivant réquisition du 19 octobre 1928, n° 538.

f) Le mercredi 30 janvier 1929 à 8 heures du matin, il sera procédé au bornage contradictoire d'un immeuble situé à Atakpamé (Cercle d'Atakpamé) consistant en un terrain en forme de quadrilatère irrégulier portant plusieurs constructions à usage commercial ; d'une contenance de 9 ares 88 centiares, et borné au nord par terrain à Tossou, à l'est par la voie ferrée Atakpamé-Lomé, au sud par terrain à Motou-Tahlo, à l'ouest par la rue de Modji reliant la route principale de Lomé à Atakpamé ; dont l'immatriculation a été demandée par le sieur Felix Foli Adamah, commerçant demeurant à Atakpamé et domicilié à Porto-Seguro, agissant en qualité de propriétaire suivant réquisition du 23 octobre 1928, n° 539.

g) Le samedi 26 janvier 1929 à 8 heures du matin, il sera procédé au bornage contradictoire d'un immeuble situé à Lomé (Cercle de Lomé) consistant en un terrain nu en forme de quadrilatère irrégulier ; d'une contenance de 2 ares 42 centiares, et borné au nord et à l'est par terrain à Bonfi Pinto, au sud par la rue de Champagne, à l'ouest par terrain à Mathias Apoté ; dont l'immatriculation a été demandée par le sieur Alexandre Vicenti d'Almeida, instituteur demeurant et domicilié à Lomé, agissant en qualité de propriétaire suivant réquisition du 31 octobre 1928, n° 540.

h) Le mercredi 16 janvier 1929 à 10 heures du matin, il sera procédé au bornage contradictoire d'un immeuble situé à Agou (Cercle de Klouto) consistant en un terrain en forme de quadrilatère irrégulier portant une construction en briques de ciment, à usage de boutique ; d'une contenance de 36 ares 10 centiares, et borné au nord par la route allant à Agou-Nyangbo, à l'est par terrain à Djabassou, au sud par terrain à Fiopyé et Paul Dotsé, à l'ouest par un terrain domanial ; dont l'immatriculation a été demandée par le sieur John Amewoanu Rodney, employé de commerce, demeurant et domicilié à Agou, (Cercle de Klouto), agissant en qualité de propriétaire suivant réquisition du 5 novembre 1928 n° 542.

i) Le samedi 26 janvier 1929 à 9 heures du matin, il sera procédé au bornage contradictoire d'un immeuble situé à Lomé (Cercle de Lomé) consistant en un terrain urbain bâti, en forme de rectangle portant une construction en briques cuites, couverte en tôles, à usage d'habitation et 4 dépendances ; le tout entouré d'un mur extérieur en briques de ciment ; d'une contenance de 10 ares 66 centiares, et borné au nord par terrains à la dame Amoko et Clément Ameyah, à l'est par un terrain appartenant à la Mission Catholique, au sud par la rue du Lieutenant Colonel Maroix, à l'ouest par terrain à Ayi Odamten ; dont l'immatriculation a été demandée par le sieur Symplimo P. Olympio, employé de Commerce demeurant et domicilié à Lomé, agissant en qualité de propriétaire suivant réquisition du 21 novembre 1928, n° 543.

j) Le samedi 26 janvier 1929 à 10 heures du matin, il sera procédé au bornage contradictoire d'un immeuble situé à Lomé (Cercle de Lomé) consistant en un terrain nu en forme de quadrilatère irrégulier, d'une contenance de 62 ares 14 centiares, et borné au nord par la rue de l'Hôpital, à l'est par la rue du Maréchal Joffre, au sud par la concession de l'Industrielle Coloniale (La Centrale), à l'ouest par la rue du Maréchal Pétain ; dont l'immatriculation a été demandée par le Receveur des Domaines à Lomé, agissant au nom et pour le compte du Territoire du Togo, propriétaire suivant réquisition du 21 novembre 1928, n° 544.

k) Le mercredi 6 février 1929 à 8 heures du matin, il sera procédé au bornage contradictoire d'un immeuble situé à Togblékovhé (Cercle de Lomé) consistant en un terrain rural, non bâti, en forme de polygone irrégulier, d'une contenance de 438 hectares 40 ares et borné au nord et au sud par des terrains vacants et sans maîtres, à l'est par la route de Lomé à Atakpamé, à l'ouest par la rivière Sio ; dont l'immatriculation a été demandée par le Receveur des Domaines à Lomé agissant au nom et pour le compte du Territoire du Togo, propriétaire suivant réquisition du 30 novembre 1928, n° 545.

l) Le jeudi 31 janvier 1929 à 9 heures du matin et jours suivants il sera procédé au bornage contradictoire d'un immeuble situé à Aveté (Cercle d'Atakpamé) consistant en un terrain rural planté de palmiers à huile, cacaoyers et culture vivrière ; d'une contenance de 25 hectares 65 ares, et borné au nord par terrain à Kondo, à l'est par terrain à Ezi, Chef d'Aveté, au sud par terrain à Sahi, à l'ouest par terrains à Kodjovi et Moussavi ; dont l'immatriculation a été demandée par le sieur Andreas Nolodji, cultivateur commerçant demeurant à Aveté, domicilié à Klabè, (Cercle d'Atakpamé), agissant en qualité de propriétaire suivant réquisition du 18 août 1928, n° 524.

Toutes personnes intéressées sont invitées à y assister ou à s'y faire représenter par un mandataire nanti d'un pouvoir régulier.

*Le Conservateur de la Propriété foncière p. i.*  
CERVEAUX.

**ENSEIGNEMENT**

**ERRATUM**

à la décision N° 773 du 19 octobre 1928

(J. O. du Togo année 1928 page 727)

**PREMIÈRE ANNÉE**

Au lieu de : YANDI DIAMANI, inscrit deux fois par erreur,

Lire : YANDI DIAMANI } Menuiserie  
KONDO AGUVA. }

Par arrêté du :

18 décembre 1928. — La date des vacances scolaires pour l'école de village d'Okou est modifiée comme suit :

Jour de l'an : du 16 décembre au 26 décembre inclus.

**INDEMNITÉS**

Par arrêté du :

8 décembre 1928. — Les taux des indemnités journalières en monnaie anglaise allouées, en zone frontière, au personnel de la mission de délimitation sont à nouveau fixés ainsi qu'il suit à compter du 1<sup>er</sup> septembre 1928 :

Administrateur en Chef, Chef de la mission ..	124 francs
Capitaine d'Infanterie Coloniale .....	93 —
Commis des services civils, Agent spécial et	
Topographe .....	49 fr,60
Sergent Topographe .....	49 fr,60
Interprète .....	12 fr,40
Brigadier de la garde .....	9 fr,30
Gardes .....	6 fr,20

Aux indemnités ci-dessus s'ajoutera pour le personnel militaire, le supplément topographique prévu par l'arrêté N° 623 du 31 décembre 1926 et pour l'agent spécial, une indemnité topographique pour chaque journée passée sur le terrain, égale au quart de l'indemnité de déplacement afférente à la 3<sup>e</sup> catégorie (déplacement temporaire).

Par décisions du :

26 décembre 1928. — Est allouée à M. CATHELIN, chef ouvrier des travaux publics détaché au service des sondages, pour compter du 8 septembre 1928, et jusqu'à nouvel ordre, l'indemnité de campement prévue par l'arrêté n° 255 du 19 mai 1928.

Cette indemnité lui sera mandatée normalement sur certificat du chef de service ou à défaut du commandant de cercle, attestant que M. CATHELIN réside toujours dans un poste dépourvu d'installation offrant des conditions d'habitabilité normales.

31 décembre 1928. — Le mécanicien-conducteur de 2<sup>me</sup> classe TRVI et le mécanicien-conducteur de 3<sup>me</sup> classe

BASSANI, en service au garage central, sont chargés d'assurer le service de permanence au Commissariat de la République. Ils auront droit en cette qualité au supplément de fonctions de 1.200 francs prévu par arrêté du 21 décembre 1928.

Par arrêté du :

31 décembre 1928. — Les indemnités annuelles à allouer au personnel indigène enseignant de l'Ecole Professionnelle de Sokodé sont fixées comme suit :

Chefs d'atelier .....	420 francs
Moniteurs .....	240 —

Les indemnités payées jusqu'à ce jour sont homologuées.

### JUSTICE INDIGÈNE

Par arrêté du :

31 décembre 1928. — Est nommé assesseur suppléant près le Tribunal de Subdivision de Lama-Kara :

NIMA, Chef du village de Kolidé, en remplacement de SONBAY, décédé (statut non musulman).

Cet assesseur prètera le serment prévu par l'article 14 du décret du 22 novembre 1922.

### RÉGIME PÉNITENTIAIRE

Par décision du :

19 décembre 1928. — Le nommé MEBATI Sylvestre, condamné à cinq ans de réclusion, détenu à la prison de Lomé, sera transféré à la prison de Mango.

# CHEMINS DE FER DU TOGO

## RÈGLEMENT GÉNÉRAL D'EXPLOITATION

### PREMIÈRE PARTIE

## SERVICE DES GARES

### Dispositions générales

ART. 1. — Les Chefs de Gare dépendent du Service de l'Exploitation, et sont placés sous les ordres directs du Chef de l'Exploitation.

Ils ont sous leurs ordres tous les employés attachés au service de la gare sans exception.

Ils ont autorité sur les Chefs de train, conducteurs et serre-freins, pendant toute la durée du séjour de ces agents dans les gares.

Ils ont également autorité sur les mécaniciens pour tout ce qui concerne le service des trains et le mouvement des machines dans l'enceinte des gares.

Dans certains cas urgents et exceptionnels ils peuvent utiliser le personnel du Service de la Voie dans les conditions fixées à l'article 251.

ART. 2. — Les Chefs de Gare dirigent dans ses détails tout le service des gares comprenant : les voyageurs, les bagages, les marchandises, la perception des taxes, la formation et la disjonction des trains, les mouvements dans l'enceinte des gares, la police des cours et des voies.

Ils veillent à la conservation des bâtiments et de leurs dépendances, du matériel et des objets mobiliers qui leur sont confiés.

ART. 3. — Les sous-chefs de gare aident et suppléent les Chefs de gare dans toutes les parties du service.

ART. 4. — Les Chefs de Gare, logés dans la gare même ne peuvent s'absenter sans une permission spéciale du Chef de l'Exploitation.

Les employés des gares ne peuvent quitter leur poste sans l'autorisation de leur Chef de gare.

### Règlements

ART. 5. — Les Chefs et sous-chefs de gare doivent connaître les dispositions de la loi du 15 Juillet 1845 et le décret du 11 Novembre 1917 sur la police, la sûreté et l'exploitation des chemins de fer.

Ils doivent connaître dans tous leurs détails les règles du service des gares, du service des trains, des signaux et de la circulation des trains et des machines ainsi que les ordres généraux, ordres de service, notes de service et circulaires concernant le service des gares.

ART. 6. — Les Chefs de gare doivent s'assurer que les agents placés sous leurs ordres connaissent parfaitement les règlements, instructions et consignes concernant leur service.

### Tenue des agents

ART. 7. — Les Chefs de gare et les employés sous leurs ordres doivent être en tenue correcte et porter les insignes réglementaires de leur grade.

### Mesures de sécurité

ART. 8. — L'attention des Chefs de gare doit se porter en premier lieu sur les prescriptions intéressant la sécurité des trains et des machines.

ART. 9. — Les Chefs de gare ont à surveiller l'état des voies et des appareils qui en dépendent ; ils doivent en cas de dérangement, prévenir dans le plus bref délai les agents du Service de la Voie.

Les Chefs de gare doivent s'assurer tous les jours que les aiguilles sont entretenues en bon état et que les prescriptions concernant le service des aiguilles sont parfaitement exécutées.

Les Chefs de gare doivent vérifier eux-mêmes, avant l'arrivée de chaque train, la position et le bon état des aiguilles qui doivent être abordées en pointe.

Les Chefs de gare ont à veiller, s'il y a lieu, à l'entretien, à l'allumage et à l'extinction des signaux fixes ; s'ils les font appuyer par des signaux à main, ils s'assurent que les agents désignés à cet effet sont munis des objets nécessaires (drapeaux ou lanternes) et qu'ils ont les moyens de rallumer les signaux.

Les taquets établis aux entrées ou sorties des voies de garage doivent être toujours disposés de manière à empêcher que les voitures ou wagons, en stationnement sur ces voies, puissent être entraînés sur les voies principales par l'action du vent, par leur propre poids ou pour toute autre cause.

A défaut de taquets, le premier wagon doit être calé au moyen d'une barre passée dans les rais des deux roues d'un même essieu, ou par deux cales en bois placées sous les bandages de ces deux roues.

### Manceuvres

ART. 10. — Aucun mouvement de machine ne doit avoir lieu dans une gare sans l'autorisation ou l'ordre du Chef de gare ou de son suppléant.

ART. 11. — Il est interdit de laisser stationner des machines, des voitures ou des wagons sur la voie principale.

On doit éviter, autant que possible, de faire des manœuvres à bras sur la voie principale ; elles doivent, en tout cas, être terminées trente minutes avant l'arrivée d'un train.

En tous temps, pendant le jour comme pendant la nuit, lorsqu'il n'y aura pas de manœuvres à faire sur les voies principales, les aiguilles d'entrée et de sortie des gares seront disposées de manière à maintenir la libre circulation sur ces voies et à livrer passage à tout train qui se présenterait pour traverser la gare.

ART. 12. — Les agents qui commandent les manœuvres doivent faire les signaux nécessaires afin que les mécaniciens puissent s'approcher avec précaution des trains ou parties de train qu'ils ont à remorquer.

La plus grande prudence est recommandée dans l'exécution des manœuvres, qui doivent d'ailleurs obligatoirement s'effectuer à l'allure du pas.

ART. 13. — Les wagons laissés sur les voies de garage doivent être attelés entre eux et avoir leurs freins serrés.

ART. 14. — Il est expressément recommandé à tous les agents :

D'être attentifs aux avertissements donnés par le sifflet des machines ;

De prêter la plus grande attention à ce qui se passe sur les voies lorsque les besoins du service obligent à les traverser ;

De ne traverser les voies que lorsqu'il n'y a aucun danger de le faire.

Il est formellement interdit :

1° — De s'introduire entre les véhicules d'un train en mouvement et de passer entre les wagons pour les accrocher ou les décrocher avant l'arrêt complet ;

2° — De se tenir vis à vis des tampons, d'y poser les mains ou de s'y appuyer ;

3° — De traverser les voies devant les machines en marche ou entre deux parties d'un train en mouvement ;

4° — De monter et de se tenir sur les marche-pieds des machines ou des wagons en marche ;

5° — De descendre des trains, des machines ou des wagons ou d'y monter avant l'arrêt complet.

#### Matériel roulant

##### Composition des trains au départ et à l'arrivée

ART. 15. — Les Chefs de gare demandent au Service de l'Exploitation, par message téléphonique, le matériel roulant dont ils ont besoin, et tiennent attachement de ces demandes.

ART. 16. — Chaque jour, les Chefs de gare indiquent téléphoniquement au Service de l'Exploitation leur situation du matériel en gare.

ART. 17. — Les Chefs de gare de formation tiennent attachement de la composition des trains au départ et à l'arrivée.

#### Chargement des véhicules

ART. 18. — Les Chefs de gare établissent et remettant avant le départ aux Chefs de train les écritures et, s'il y a lieu, les feuilles de tonnage, correspondant aux wagons entrant dans leurs trains.

Ces écritures et feuilles sont remises aux Chefs de gare de destination.

#### Expédition des trains

ART. 19. — Avant de donner le signal de départ à un train le Chef de gare doit s'assurer :

1° — Que la voie est libre ;

2° — Que le train à expédier, s'il ne s'agit pas d'un train régulier, est réglementairement annoncé ;

3° — Que les trains réguliers dédoublés, spéciaux ou extraordinaires qui doivent être mis en marche sont signalés par un drapeau ou feu vert comme il est dit à l'article 100 ;

4° — Que le Chef de train, le conducteur et les serre-freins sont à leur poste ;

5° — Que le Chef de train a reçu la feuille de marche de son train, que le croisement avec les trains réguliers dédoublés, spéciaux ou extraordinaires qu'il doit croiser sur tout son parcours y sont bien inscrits et que le Chef de train possède, dans ce cas, l'avis de croisement.

6° — Que le Chef de train et le conducteur sont munis de tous leurs agrès.

#### Tableau de service

ART. 20. — Un tableau de service indique, pour chaque gare, les fonctions de chacun des employés et les heures de présence.

Ce tableau doit être constamment affiché dans le bureau du Chef de gare.

#### Police des gares

ART. 21. — Il est défendu à toute personne étrangère au service du Chemin de fer de circuler ou de stationner sur les voies ou trottoirs des gares.

Les voyageurs munis de billets peuvent circuler sur les trottoirs de la gare.

ART. 22. — Les individus en état d'ivresse ne doivent être admis ni dans les gares, ni dans les trains.

Dans le cas où, par erreur, un billet aurait été délivré à un voyageur ivre, le Chef de gare devrait faire retirer ce billet, en rembourser le prix et faire sortir le voyageur de la gare.

ART. 23. — Les voyageurs ne peuvent prendre avec eux les objets qui, par leur nature, leur volume ou leur odeur pourraient gêner ou incommoder leurs compagnons de route ; lorsqu'ils sont porteurs d'armes à feu, les Chefs de gare doivent visiter ces armes et, si elles sont chargées, les faire décharger en leur présence.

ART. 24. — Aucun animal ne peut être admis dans les gares s'il n'est hors d'état de nuire : dans les voitures des trains les chiens muselés sont admis à la condition expresse que les voyageurs y consentent.

Les petits animaux tels que : Chats, perroquets, perruches, etc., doivent être enfermés dans des caisses, cages ou paniers pour être admis dans les voitures des trains, à la condition expresse que les voyageurs y consentent.

ART. 25. — Dans le cas d'affluence imprévue de voyageurs, dans une gare non pourvue de matériel, le Chef de gare pourra autoriser à monter dans les voitures d'une classe supérieure (1<sup>re</sup> classe exceptée) les voyageurs qui ne pourront trouver place dans les voitures de la classe indiquée par le billet. Il prévendra le Chef de train (qui le mentionnera aussitôt sur la feuille de marche) et les gares voisines susceptibles d'ajouter du matériel au train.

Les voyageurs ainsi autorisés à monter dans une voiture de classe supérieure à celle marquée par leur billet ne paieront pas de supplément.

#### Renseignements à donner aux voyageurs. — Egards dus aux voyageurs

ART. 26. — Les Chefs et les sous-chefs de gare doivent toujours être prêts à renseigner les voyageurs sur les horaires des trains et sur les tarifs en vigueur.

ART. 27. — Les Chefs de gare et tous leurs employés doivent toujours montrer pour les voyageurs la politesse la plus empressée et avoir pour eux toutes les attentions compatibles avec les exigences du service.

En cas de provocation ou d'injures, les employés doivent s'abstenir de répondre et se renfermer rigoureusement dans l'exécution des règlements qu'ils ont à observer.

Dans les cas où des voyageurs deviennent dangereux pour un convoi, les Chefs de gare doivent les faire descendre du train et les inviter à sortir, en opérant comme il a été dit à l'article 22 pour les individus en état d'ivresse.

Si les provocations exigent qu'il soit dressé procès-verbal, les Chefs de gare invitent deux personnes, soit parmi les voyageurs soit parmi les employés, à leur servir de témoins. Ils rendent compte à l'autorité directement, quand il en existe des représentants sur les lieux, et dans tous les cas à leurs supérieurs hiérarchiques.

#### Service téléphonique

ART. 28. — Toutes les dépêches et en particulier celles intéressant directement ou indirectement la sécurité du Service doivent être transmises de gare à gare par le Chef de gare lui-même, ou à défaut par l'agent désigné à cet effet pour le remplacer.

Leur libellé doit indiquer la gare expéditrice, la gare destinataire et l'heure exacte de la communication pour la transmission.

Ces dépêches doivent être inscrites dans chaque gare sur le registre réglementaire avec la mention de la date et de l'heure de l'expédition ou de la réception.

Ce registre est composé alternativement de souches et de volants. Les volants remplis au décalque sont adressés chaque mois au Chef du Service de l'Exploitation.

Ce registre doit toujours être consulté par l'agent qui prend la suite du service et qui est ainsi exactement renseigné.

#### Plis de service

ART. 29. — Les lettres et dépêches de service peuvent seules être transportées par les Chefs de train à l'exclusion de tous autres agents.

Les Chefs de gare sont responsables de cette prescription pour toutes les lettres et dépêches expédiées de leur gare.

#### Visite des véhicules

ART. 30. — Les Chefs de gare doivent exclure des trains tout le matériel qui leur est signalé par l'agent du Service de la Traction ou qu'ils considèrent eux-mêmes comme étant hors d'état de circuler.

ART. 31. — Avant le départ, les Chefs de gare têtes de ligne doivent s'assurer par eux-mêmes que les voitures sont propres, que l'intérieur est bien entretenu, que les lampes sont bien nettoyées et allumées, s'il est nécessaire.

Ils doivent de plus vérifier les attelages et s'assurer

que tout est disposé pour les signaux de jour et de nuit dont doivent être munis les trains.

### Aiguilleurs

ART. 32. — La surveillance et la manœuvre des aiguilles sont confiées à des agents désignés qui portent le nom d'aiguilleurs.

Ces aiguilleurs sont sous les ordres du Chef de gare, lorsque les aiguilles qu'ils sont chargés de manœuvrer sont situés dans la gare ou à moins de 1.000 mètres du bâtiment des voyageurs.

Les aiguilles placées sur les voies principales en dehors des gares doivent être maintenues dans leur position normale au moyen d'un dispositif immobilisant ces aiguilles.

ART. 33. — Lorsque les aiguilles sont placées dans l'intérieur d'un dépôt, l'agent chargé de les manœuvrer relève du chef de dépôt ; mais il ne peut, dans aucun cas, manœuvrer les aiguilles qui relient les voies de dépôt aux voies principales de circulation ou aux voies de service dépendant de la gare, ni donner accès aux machines sur ces voies, sans l'autorisation du Chef de gare.

ART. 34. — Les aiguilleurs qui n'ont pas un service continu pour la manœuvre et l'entretien des aiguilles sont chargés de certains travaux de manutention, de gardiennage et de nettoyage.

ART. 35. — Sur les voies principales, les aiguilles doivent être toujours disposées de façon à faire prendre la voie directe aux trains ou machines sauf dans le cas de croisement de deux trains.

ART. 36. — Les aiguilleurs ne doivent pas introduire un train ou une machine sur une voie principale ou sur une voie accessoire sans s'être assurés que la portion de la voie sur laquelle le train s'engage est libre.

ART. 37. — Les aiguilleurs doivent faire le signal de ralentissement aux trains ou machines qui vont aborder une aiguille par la pointe.

ART. 38. — Lorsqu'un train ou machine doit franchir, en les abordant par la pointe, des aiguilles placées sur les voies principales, le levier de ces aiguilles doit être maintenu pendant tout le temps du passage du train ou de la machine à moins que ces aiguilles ne soient cadénassées ou verrouillées.

ART. 39. — Il est formellement interdit de changer la position d'une aiguille sur laquelle une machine ou un train est engagé.

ART. 40. — Les aiguilleurs sont chargés du nettoyage et du graissage des aiguilles qu'ils ont à manœuvrer.

Chaque jour les faces intérieures des coussinets, ainsi que celles des rails et des aiguilles doivent être essuyées de façon qu'il ne reste ni sable, ni poussière, ni aucun corps étranger et que le glissement et l'application des aiguilles contre les rails aient lieu de la manière la plus exacte.

Les matières grasses qui tombent des machines sur les rails et contre-rails et qui font patiner les machines doivent être enlevées.

En cas de dérangement des aiguilles, le Chef de gare doit être immédiatement prévenu.

Si le dérangement des aiguilles est suffisant pour présenter du danger au passage des trains, les aiguilleurs doivent d'abord faire le signal nécessaire pour arrêter tout train pouvant survenir, puis avertir le Chef de gare.

### Accidents

ART. 41. — Lorsqu'un agent d'une gare a constaté un accident, c'est à dire un événement ayant occasionné la mort, des blessures ou des dégâts matériels, il en rend compte immédiatement au Chef de la gare dont il dépend en indiquant les circonstances dans lesquelles l'accident s'est produit.

Tout Chef de gare rend compte à son Chef de Service des accidents (ruptures d'attelage, déraillements, détressé, etc.) qu'il a constatés ou dont il a été avisé.

Lorsqu'il y a eu mort ou blessures, il prévient en outre l'autorité locale si elle a un représentant sur les lieux.

## DEUXIÈME PARTIE

### SERVICE DES TRAINS

Chefs de trains, Receveurs, Conducteurs, Serre-freins

#### Personnel des trains

ART. 42. — Chaque train est accompagné par un chef de train, un ou plusieurs receveurs, un conducteur et un nombre de serre-freins égal au nombre de freins à garder.

Le Chef de train prend place dans le fourgon de tête.

Les Receveurs se tiennent en permanence dans les voitures qu'ils contrôlent.

Le Conducteur prend place dans le wagon ayant un frein le plus près de la queue du train.

Les Serre-freins manœuvrent les freins intermédiaires s'il y a lieu.

que tout est disposé pour les signaux de jour et de nuit dont doivent être munis les trains.

### Aiguilleurs

ART. 32. — La surveillance et la manœuvre des aiguilles sont confiées à des agents désignés qui portent le nom d'aiguilleurs.

Ces aiguilleurs sont sous les ordres du Chef de gare, lorsque les aiguilles qu'ils sont chargés de manœuvrer sont situés dans la gare ou à moins de 1.000 mètres du bâtiment des voyageurs.

Les aiguilles placées sur les voies principales en dehors des gares doivent être maintenues dans leur position normale au moyen d'un dispositif immobilisant ces aiguilles.

ART. 33. — Lorsque les aiguilles sont placées dans l'intérieur d'un dépôt, l'agent chargé de les manœuvrer relève du chef de dépôt ; mais il ne peut, dans aucun cas, manœuvrer les aiguilles qui relient les voies de dépôt aux voies principales de circulation ou aux voies de service dépendant de la gare, ni donner accès aux machines sur ces voies, sans l'autorisation du Chef de gare.

ART. 34. — Les aiguilleurs qui n'ont pas un service continu pour la manœuvre et l'entretien des aiguilles sont chargés de certains travaux de manutention, de gardiennage et de nettoyage.

ART. 35. — Sur les voies principales, les aiguilles doivent être toujours disposées de façon à faire prendre la voie directe aux trains ou machines sauf dans le cas de croisement de deux trains.

ART. 36. — Les aiguilleurs ne doivent pas introduire un train ou une machine sur une voie principale ou sur une voie accessoire sans s'être assurés que la portion de la voie sur laquelle le train s'engage est libre.

ART. 37. — Les aiguilleurs doivent faire le signal de ralentissement aux trains ou machines qui vont aborder une aiguille par la pointe.

ART. 38. — Lorsqu'un train ou machine doit franchir, en les abordant par la pointe, des aiguilles placées sur les voies principales, le levier de ces aiguilles doit être maintenu pendant tout le temps du passage du train ou de la machine à moins que ces aiguilles ne soient cadenassées ou verrouillées.

ART. 39. — Il est formellement interdit de changer la position d'une aiguille sur laquelle une machine ou un train est engagé.

ART. 40. — Les aiguilleurs sont chargés du nettoyage et du graissage des aiguilles qu'ils ont à manœuvrer.

Chaque jour les faces intérieures des coussinets, ainsi que celles des rails et des aiguilles doivent être essuyées de façon qu'il ne reste ni sable, ni poussière, ni aucun corps étranger et que le glissement et l'application des aiguilles contre les rails aient lieu de la manière la plus exacte.

Les matières grasses qui tombent des machines sur les rails et contre-rails et qui font patiner les machines doivent être enlevées.

En cas de dérangement des aiguilles, le Chef de gare doit être immédiatement prévenu.

Si le dérangement des aiguilles est suffisant pour présenter du danger au passage des trains, les aiguilleurs doivent d'abord faire le signal nécessaire pour arrêter tout train pouvant survenir, puis avertir le Chef de gare.

### Accidents

ART. 41. — Lorsqu'un agent d'une gare a constaté un accident, c'est à dire un événement ayant occasionné la mort, des blessures ou des dégâts matériels, il en rend compte immédiatement au Chef de la gare dont il dépend en indiquant les circonstances dans lesquelles l'accident s'est produit.

Tout Chef de gare rend compte à son Chef de Service des accidents (ruptures d'attelage, déraillements, détresse, etc.) qu'il a constatés ou dont il a été avisé.

Lorsqu'il y a eu mort ou blessures, il prévient en outre l'autorité locale si elle a un représentant sur les lieux.

## DEUXIÈME PARTIE

### SERVICE DES TRAINS

Chefs de trains, Receveurs, Conducteurs, Serre-freins

#### Personnel des trains

ART. 42. — Chaque train est accompagné par un chef de train, un ou plusieurs receveurs, un conducteur et un nombre de serre-freins égal au nombre de freins à garder.

Le Chef de train prend place dans le fourgon de tête.

Les Receveurs se tiennent en permanence dans les voitures qu'ils contrôlent.

Le Conducteur prend place dans le wagon ayant un frein le plus près de la queue du train.

Les Serre-freins manœuvrent les freins intermédiaires s'il y a lieu.

Le Chef de train a autorité sur les receveurs, sur le conducteur et sur tous les serre-freins.

Il a également autorité sur les mécaniciens pour l'exécution des manœuvres lors des arrêts dans les gares non gérées et pour les mesures à prendre en cas de dérangement dans la marche du train.

ART. 43. — Les Chefs de train, receveurs, conducteurs ou serre-freins dépendent du Service de l'Exploitation et sont placés sous les ordres du Chef de ce Service.

Dans les gares, ils sont sous les ordres immédiats des Chefs de gare.

#### Attribution du personnel des trains

ART. 44 — Les Chefs de train, aidés des conducteurs et serre-freins sont chargés :

De la surveillance de la manœuvre des freins ;

De la réception et de la remise aux diverses gares des plis de service, des bagages, finances, articles de messageries, marchandises, transportés dans leur train ;

De la remise et de l'enlèvement dans les gares non gérées des wagons chargés ou vides composant les trains et des colis transportés par les wagons de détail circulant dans ces trains.

Au départ, pendant les arrêts aux gares intermédiaires et à l'arrivée, ils prennent part au service de leur train conformément aux prescriptions réglementaires et aux ordres spéciaux qu'ils reçoivent des Chefs de gare, ils concourent au besoin, au chargement et au déchargement des colis qui leur sont confiés.

Pendant la marche, les Chefs de train exercent une surveillance générale sur leur train.

Lors des arrêts en dehors des gares, ils ont à pourvoir à la sûreté, à la police et à la surveillance de leur train.

Les receveurs sont chargés des perceptions à effectuer en cours de route.

#### Règlements

ART. 45. — Les Chefs de train doivent connaître dans tous leurs détails les règles du service des trains, des signaux, de la circulation des trains et machines, ainsi que les ordres généraux, ordres de service, notes de service et circulaires concernant le service des trains.

Ils doivent aussi connaître les dispositions de la loi du 15 Juillet 1845 et du décret du 11 Novembre 1917 qui concernent leur service.

ART. 46. — Les Chefs de train doivent assister les Chefs de gare dans les opérations relatives à la com-

position des trains aux manœuvres de gare, aux secours, etc.

Dans ces différents cas, ils doivent se conformer aux règles du service des gares qu'ils doivent connaître dans les détails les concernant.

#### Équipement

ART. 47. — Les Chefs de train doivent toujours être munis, lorsqu'ils sont en service :

1° - D'un drapeau rouge ;

2° - D'un drapeau vert ;

3° - D'une lanterne à verres blanc, rouge et vert ;

4° - D'un briquet ou d'allumettes chimiques ;

5° - D'un cornet de Chef de train ;

6° - D'une boîte renfermant dix pétards ;

7° - D'un tableau de la marche des trains (réguliers ou spéciaux) ;

8° - D'un exemplaire du présent règlement ;

9° - D'une montre bien réglée ;

10° - D'un téléphone portatif ;

11° - D'un carnet d'ordres ou avis.

Les conducteurs doivent avoir le même équipement à l'exclusion du cornet, de la boîte de pétards, du tableau de marche, du règlement, de la montre, du téléphone portatif et du carnet d'ordres ou avis.

#### Obligations générales

ART. 48. — Les Chefs de train, receveurs, conducteurs et serre-freins doivent faire leur service, en toute circonstance, avec ordre, célérité et silence.

Ils doivent éviter toute conversation inutile avec les voyageurs.

ART. 49. — Il est interdit aux Chefs de train d'admettre dans leurs fourgons des personnes autres que celles que leurs fonctions y appellent ou d'y faire charger des colis ou paquets non enregistrés. Exception est faite pour les objets personnels et pour la nourriture en cours de route des agents du train mais dont le poids ne pourra pas dépasser 10 kilos.

#### Attributions spéciales

ART. 50 — Au Chef de train sont plus spécialement dévolues :

La manœuvre du frein du fourgon, s'il y a lieu ;

La transmission au mécanicien, par un coup de cornet, de l'ordre de départ donné par le Chef de gare ;

La vérification, avant le départ ou en station, de l'état de chargement des wagons ;

La responsabilité du transport des plis de service ;

La responsabilité des réceptions, manutentions et livraisons des marchandises générales chargées dans les wagons ;

La surveillance générale du train.

Le Conducteur manœuvre son frein et, s'il y a lieu, surveille l'éclairage des lanternes d'arrière du train et de celles des voitures. Il seconde le Chef de train dans la surveillance générale du train en marche.

Les serre-freins manœuvrent, lorsqu'il y a lieu, leur frein et exécutent les ordres du Chef de train ou du conducteur quand leur concours est nécessaire.

ART. 51. — Chaque Chef de train doit s'assurer, avant le départ, que les freins servis du train qui lui est confié fonctionnent convenablement, que les voitures sont en bon état.

Il doit examiner les attelages et signaler au Chef de gare les défauts qu'il a pu remarquer ; il reconnaît tous les wagons de marchandises entrant dans son train et contrôle leur chargement.

Il doit veiller à ce que les lanternes des signaux d'arrière du train soient placées et allumées en temps utile.

ART. 52. — Les Chefs de train, receveurs, conducteurs et serre-freins doivent se trouver à leur poste de route lorsque l'ordre de départ est donné par la gare. Le Chef de train transmet cet ordre au mécanicien.

ART. 53. — La surveillance du Chef de train, des conducteurs et serre-freins doit se porter, pendant la marche, à la fois sur le train et sur la voie.

Sauf pendant le temps où ils s'occupent des bagages, des marchandises, feuilles d'expédition, de chargement, etc., ils doivent être en observation à leur poste de route, à portée de leur frein et de leurs signaux, prêts à en faire usage.

Leur attention doit se porter fréquemment sur l'état des attelages.

ART. 54. — En cas d'accident ou s'ils s'aperçoivent d'un fait de nature à rendre nécessaire l'arrêt du train, les Chefs de train et conducteurs doivent prévenir le mécanicien par plusieurs coups saccadés de leur cornet ou à l'aide d'un drapeau ou d'une lanterne rouge.

ART. 55. — En cas d'arrêt en pleine voie, le Chef de train, les receveurs et les conducteurs doivent s'opposer à ce que les voyageurs descendent sur la voie et veiller soigneusement à ce qu'ils ne s'exposent à aucun danger.

ART. 56. — A l'approche des aiguilles prises en pointe et, en général des gares, ainsi qu'à la descente des pentes, les Chefs de train, conducteurs et serre-freins doivent agir sur leur frein pour rapprocher les sabots afin de pouvoir serrer rapidement s'il en est besoin.

Le serrage doit s'effectuer sans brusquerie, les roues ne doivent jamais être enrayées.

ART. 57. — Les Chefs de train doivent se rendre constamment compte en consultant le tableau de la marche des trains, du degré d'exactitude de la marche du train qu'ils accompagnent et de la situation de ce train par rapport à ceux qui le suivent.

En cas de retard dans la marche de leur train, ils doivent se tenir en éveil de manière à se conformer, si les circonstances l'exigent, aux prescriptions énoncées dans les articles 58 et 59 ci-après.

ART. 58. — Lorsqu'en cours de route le Chef de train constate que, pour une cause quelconque (avaries, mauvais fonctionnement d'un organe, manque d'eau ou de pression, etc., défaut d'adhérence sur les rails, tornades, etc.) le train a perdu depuis la dernière station la moitié du temps qui lui est donné pour atteindre la station suivante, il doit donner au mécanicien l'ordre de s'arrêter à la première gare.

ART. 59. — Aussitôt l'arrêt du train, le Chef de train se concerta avec le Chef de cette gare sur les mesures à prendre.

ART. 60. — Dans les gares les freins doivent rester serrés pendant toute la durée du stationnement et jusqu'à ce que le mécanicien ait annoncé, par le coup de sifflet réglementaire, que le train va se remettre en marche.

ART. 61. — Le Chef de train doit s'assurer, à chaque démarrage, et fréquemment, en cours de route, que le train n'est pas coupé.

ART. 62. — La nuit, aux abords de chacune des gares où leur train doit s'arrêter, l'attention du Chef de train doit toujours se porter sur les signaux qui lui sont faits par cette gare.

ART. 63. — Il est prescrit au Chef de gare de protéger la circulation et le stationnement des trains, que ces trains s'arrêtent ou ne s'arrêtent pas.

ART. 64. — Lorsqu'un train s'arrête à une gare, le premier devoir du Chef de train doit être de s'assurer que la présence du train a été reconnue.

En cas d'absence des agents de la gare, le Chef de train doit pourvoir lui-même aux signaux nécessaires pour assurer la sécurité de son train.

ART. 65. — L'attention des Chefs de train doit se porter fréquemment sur l'état des boîtes des essieux et ils doivent signaler aux agents de la Traction, présents dans le train, les véhicules qui ont chauffé afin qu'ils soient mis en état ou retirés du train s'ils ne peuvent continuer leur route.

ART. 66. — Les Chefs de train et conducteurs doivent surveiller fréquemment l'état des chargements des wagons.

Pendant les arrêts aux gares, les Chefs de train doivent faire consolider les chargements qui se seraient dérangés et faire retirer du train, au besoin, les wagons dont les chargements ne pourraient être promptement rétablis.

Ils doivent surveiller d'une manière toute spéciale, le chargement et le bâchage des wagons contenant des marchandises susceptibles de prendre feu.

Pendant la route, s'ils s'aperçoivent de dérangements de nature à faire craindre que des colis tombent sur la voie ou n'éprouvent des déplacements de nature à compromettre la sécurité de leur train, ils ne doivent pas hésiter à prendre les mesures prescrites par l'article 54 ci-dessus pour faire arrêter leur train. Ils réparent ensuite le plus promptement possible, les chargements compromis, en réclamant au besoin le concours du mécanicien et du chauffeur, de manière à pouvoir atteindre sans accident le point où ils seront à même, soit de remettre définitivement en état, soit de faire retirer ces wagons de leurs trains.

ART. 67. — Quand un train est garé, le Chef de train doit faire enlever ou effacer les signaux rouges d'arrière, afin que les mécaniciens des trains ou machines qui peuvent survenir ne soient pas induits en erreur.

Cette prescription ne s'applique qu'aux trains réellement garés, c'est à dire remisés sur la voie accessoire de la gare.

Les signaux doivent être rétablis dès que le train quitte son garage.

Ces prescriptions s'appliquent également aux machines isolées.

ART. 68. — Lorsqu'un train est garé pour laisser passer un autre train, si ce dernier train porte les signaux annonçant qu'il est suivi par un train régulier dédoublé, spécial ou extraordinaire, le premier train doit rester garé jusqu'après le passage du train supplémentaire, à moins que la gare où il se trouve ne soit informée d'une manière positive que le train supplémentaire a été supprimé ou a éprouvé un retard qui permet de reporter le garage à un autre point dans les conditions réglementaires ; toutefois, le départ du train garé avant le train supplémentaire ne peut avoir lieu que sur un ordre écrit du Chef de gare, tiré du carnet d'ordres ou avis remis au Chef de train et au mécanicien.

Ces prescriptions s'appliquent également au cas où un train dépassant un train garé porte les signaux d'annonce d'un train supplémentaire dont la marche n'aurait pas été signalée par des ordres écrits ou téléphoniques.

ART. 69. — Lorsqu'un mécanicien trouvant son chargement trop fort demande à laisser des wagons de marchandises dans une gare intermédiaire, le Chef de train ne doit pas s'y opposer.

Dans ces circonstances, les trains peuvent même être arrêtés à des gares qu'ils ne desservent pas d'après le tableau de marche.

Le Chef de train doit toujours désigner les wagons à laisser.

Les mécaniciens peuvent également, sous leur responsabilité, se refuser à compléter leur chargement

avec des wagons à marchandises au passage aux gares intermédiaires. Lorsque ce cas se présente, le Chef de train doit se concerter avec le Chef de gare, afin, qu'au besoin, un certain nombre de wagons soient retirés du train pour être remplacés par ceux dont la gare ne pourrait différer le départ sans inconvénients.

Toutes les fois que, par application du présent article, des wagons ont été différés sur la demande des mécaniciens, les Chefs de train doivent mentionner sur leur feuille de marche et sur les bulletins de traction les motifs donnés par le mécanicien à l'appui de sa demande.

ART. 70. — Les Chefs de train doivent connaître les prescriptions ci-après concernant le service des mécaniciens des trains en marche et ils ont à mentionner sur leur feuille de marche toutes les négligences et les infractions qu'ils ont constatées relativement à l'exécution de ces prescriptions :

1<sup>o</sup> - Le mécanicien doit annoncer chaque mouvement de sa machine par un coup de sifflet avant d'ouvrir le régulateur ;

Il ne doit jamais mettre sa machine en mouvement, ni desserrer le frein, ni même mouvoir l'appareil de changement de marche, avant de s'assurer que personne n'est exposé à être atteint par les roues ou par le mécanisme ;

2<sup>o</sup> - La marche de la machine doit autant que possible être régulière.

3<sup>o</sup> - Il est interdit au mécanicien de tout train d'arriver avant l'heure déterminée par l'horaire de la marche de ce train.

4<sup>o</sup> - La vitesse des trains est indiquée par le tableau de la marche des trains pour les trains réguliers dédoublés et spéciaux et par un ordre spécial de marche pour les trains extraordinaires.

5<sup>o</sup> - Lorsqu'une machine est attelée en tête d'un train, cheminée en arrière, la vitesse ne doit pas dépasser 20 km. à l'heure.

6<sup>o</sup> - Dans les cas spéciaux où un train est poussé par une machine placée à l'arrière, la vitesse effective de marche ne doit pas dépasser 20 km. lorsqu'il y a en tête une machine en feu, et 10 km. lorsqu'il n'y en a pas ;

7<sup>o</sup> - Le mécanicien doit siffler à l'approche des gares, des passages à niveau et des tranchées en courbe ;

8<sup>o</sup> - Aux abords des aiguilles se présentant par la pointe, les mécaniciens doivent prendre leurs mesures pour pouvoir s'arrêter au besoin s'ils aperçoivent un signal d'arrêt ;

9<sup>o</sup> - Lorsqu'un mécanicien a devant lui un train ou une machine circulant sur même voie, alors même que la voie ne serait pas couverte par des signaux, il doit se tenir à une distance de 1.000 mètres au moins de ce train ou de cette machine, et marcher avec la plus grande prudence lorsque la voie est en tranchée ou

en courbe, ou lorsque, pour tout autre motif, le train qui le précède n'est pas visible à distance.

Si le train qui est en avant s'arrête ou vient à marcher très lentement, le mécanicien ne doit s'approcher qu'autant qu'on lui a prescrit d'avance de le faire ou qu'il en reçoit la demande du Chef de train qui le précède.

10° - Le mécanicien qui entend plusieurs coups saccadés de cornet ou qui aperçoit un signal d'arrêt fait par le Chef de train, le conducteur, un serre-frein ou un agent de la voie doit arrêter immédiatement son train ;

11° - Les mécaniciens, quand ils rencontrent un signal de ralentissement soit en pleine voie, soit dans les gares, doivent réduire leur vitesse de façon à ne pas dépasser 12 km. à l'heure.

ART. 71. — Lorsqu'un train ou une machine s'arrête en dehors des points fixés par le tableau de marche ou s'arrête en pleine voie le Chef de train ou le mécanicien doivent se conformer aux prescriptions des articles 175 et suivants.

ART. 72. — Lorsqu'un train desservant normalement une gare non pourvue de signaux s'y arrête plus de 30 minutes, il doit être couvert à la distance réglementaire par les soins de la gare. Le Chef de train doit veiller à l'exécution de ces prescriptions.

ART. 73. — Toutes les fois qu'un train arrêté en pleine voie repart avant le retour du serre-frein détaché pour aller assurer les signaux de protection, cet agent doit être remplacé au frein si c'est utile par le Chef de train lui-même.

Le personnel est ensuite complété à la première gare où se trouve un agent disponible.

ART. 74. — En cas de détresse, le Chef de train, après avoir pris les mesures pour couvrir son train, doit se concerter avec le mécanicien sur ce qu'il convient de faire pour remettre le plus promptement possible le train en marche.

ART. 75. — En cas de déraillement le Chef de train doit laisser au mécanicien la direction des opérations nécessaires pour remettre sur rails les parties du train déraillées ; il doit se préoccuper uniquement de la bonne exécution des signaux et des mouvements.

ART. 76. — Quand le train marche exceptionnellement machine en arrière, le Chef de train doit se tenir dans le wagon de tête, observer attentivement la voie et faire les signaux convenables au mécanicien.

---

#### Responsabilités

ART. 77. — Chaque employé du train est responsable des faits de son service.

Le Chef de train est plus spécialement responsable :

1° - Du détournement et de la perte des valeurs, bagages et marchandises confiées à sa garde ;

2° - Des avaries survenues à ces objets.

ART. 78. — Le Chef de train ne doit jamais perdre de vue, en outre, que l'arrêt des trains sur la voie est l'une des causes d'accidents les plus graves dans l'exploitation des chemins de fer et qu'il est responsable des mesures de sécurité prises en cette circonstance.

ART. 79. — Pour tout accident résultant d'une infraction aux prescriptions du règlement, les Chefs de train et conducteurs restent sous l'action du droit commun et les peines et amendes qu'ils pourront encourir pour ce fait ne se confondront pas avec celles qui leur seront infligées par le Chemin de fer.

---

#### Accidents

ART. 80. — Tout Chef de train ayant constaté un accident, c'est à dire un événement ayant occasionné la mort ou des blessures ou seulement des dégâts au matériel, en rend compte au Chef de la gare suivante.

Les détresses, ruptures d'attelage, déraillements, etc., doivent également faire l'objet de comptes rendus.

---

#### Écritures

ART. 81. — Les Chefs de train remettent aux différentes gares les écritures des expéditions dont ils ont pris charge au départ et, en cours de route. Les Chefs de train ont à tenir la feuille de marche.

Les imprimés nécessaires portant toutes les indications qui doivent y figurer leur sont remis avant le départ par le Chef de gare.

Ils les remettent après y avoir porté toutes les indications prévues au Bureau du Mouvement à Lomé.

---

### TROISIÈME PARTIE

---

#### SIGNAUX

---

##### Dispositions Fondamentales

ART. 82. — Les signaux servent à mettre les agents des gares, des trains et de la voie, en communication entre eux pour la sécurité et la régularité de la marche des trains.

ART. 83. — Tout agent, quel que soit son grade, doit obéissance passive aux signaux.

Tout ordre transmis par signal doit être exécuté immédiatement.

ART. 84. — Sur tous les points et à toute heure, les dispositions doivent être prises comme si un train était attendu.

ART. 85. — L'absence de tout signal indique que la voie est libre.

ART. 86. — Les signaux se divisent en signaux à vue et en signaux acoustiques.

#### I. — SIGNAUX A VUE

ART. 87. — Les signaux à vue comprennent :

A). — Les signaux fixes ;

B). — Les signaux mobiles ;

C). — Les signaux des trains ou des machines isolées

ART. 88. — Ils diffèrent suivant qu'ils sont de jour ou de nuit.

Les signaux de nuit doivent être employés :

1° - Le soir, à partir du moment où ces signaux deviennent plus visibles que les signaux de jour, jusqu'au matin, lorsqu'ils cessent d'être aperçus plus distinctement que ces derniers ;

2° - Pendant le jour, en même temps que les signaux de jour, lorsque, par suite de l'état de l'atmosphère, ils peuvent être vus plus distinctement que ceux-ci.

#### A. — Signaux fixes

ART. 89. — Les signaux fixes de la voie sont :

1° - Les signaux de ralentissement à plaque ronde peinte en vert ;

2° - Les signaux d'arrêt absolu à plaque ronde peinte en rouge.

#### 1°. — Signaux de ralentissement à plaque peinte en vert.

ART. 90. — Les signaux fixes de ralentissement à plaque ronde peinte en vert peuvent être employés au lieu des signaux mobiles prévus à l'article 107 lorsque le ralentissement est motivé par une cause permanente ou d'une durée prolongée.

La nuit les signaux fixes de ralentissement présentent un feu vert aux trains ou aux machines auxquels ils doivent commander le ralentissement.

Le signal présentant sa face verte perpendiculairement à la voie le jour, ou son feu vert, la nuit, commande le ralentissement.

Un disque blanc, un drapeau roulé, le jour, un feu blanc, la nuit, indiquent au mécanicien le point à partir duquel la marche normale peut être reprise.

#### 2° — Signaux d'arrêt absolu à plaque ronde peinte en rouge

ART. 91. — Les signaux d'arrêt absolu sont destinés notamment à couvrir les aiguilles prises en pointe et les gares.

Les plaques de ces signaux sont peintes en rouge sur la face qui, dans la position perpendiculaire à la voie, se présente aux trains ou aux machines se dirigeant vers le point à protéger et en blanc sur l'autre face.

Le signal effacé parallèlement à la voie, le jour, ou présentant un feu blanc, la nuit, indique que la voie est libre.

Le signal présentant, le jour, la face rouge perpendiculairement à la voie, ou la nuit, un feu rouge, commande l'arrêt absolu.

#### B. — Signaux mobiles

ART. 92. — Ces signaux s'emploient :

1° - Pour régler d'une façon générale la marche des trains ou machines.

2° - Dans les manœuvres.

Ils consistent en :

Le jour, des drapeaux rouges ou verts, le bras ou un objet quelconque ; la nuit, des lanternes à verres blancs, verts ou rouges.

#### 1°. — Marche des trains ou machines

ART. 93. — *Signaux de jour.* - Le drapeau roulé ou le bras étendu horizontalement dans la direction suivie par le train indique que la voie est libre.

Le drapeau vert déployé commande le ralentissement.

Le signal de ralentissement indique que la vitesse effective des trains auxquels il s'adresse doit être réduite de façon que le mécanicien puisse s'arrêter dans la partie de voie en vue et en tout cas ne pas dépasser un maximum de 12 kilomètres à l'heure.

Le drapeau rouge déployé commande l'arrêt immédiat ; à défaut du drapeau rouge, l'arrêt est commandé soit en agitant vivement un objet quelconque, de haut en bas, soit en élevant les bras de toute leur hauteur.

*Signaux de nuit.* - Le feu blanc au repos indique que la voie est libre.

Le feu vert indique le ralentissement.

Le feu rouge commande l'arrêt absolu.

A défaut de feu rouge, toute lumière vivement agitée de haut en bas commande l'arrêt.

ART. 94. — Les signaux mobiles susvisés concernant l'arrêt sont employés en particulier par les Chefs de train, conducteurs et serre-freins pour commander l'arrêt au mécanicien.

ART. 95. — Les agents chargés de faire les signaux peuvent être remplacés :

Le jour, par un drapeau ;

La nuit, par une lanterne.

Le drapeau vert déployé ou le feu vert présenté dans le sens de la marche d'un train ou d'une machine, commande le ralentissement.

Le drapeau vert roulé ou le feu blanc, présentés dans le sens de la marche d'un train ou d'une machine, indique le point où la vitesse normale peut être reprise.

Le drapeau rouge déployé ou le feu rouge, lorsqu'ils sont placés dans le sens de la marche d'un train ou d'une machine, commande l'arrêt.

## 2° — *Mouvements dans les manœuvres*

ART. 96. — Les mouvements de machine remorquant ou non des voitures ou des wagons peuvent être commandés au moyen des signaux suivants.

Le jour :

Un drapeau roulé tenu verticalement à bout de bras au-dessus de la tête ou un bras maintenu vertical ordonne d'avancer ;

Un drapeau roulé tenu horizontalement à bout de bras ou un bras tenu horizontal ordonne de reculer ;

Un drapeau rouge déployé ou un objet quelconque agité de haut en bas ou les bras levés de toute leur hauteur commande l'arrêt.

Le ralentissement dans les deux premiers cas visés ci-dessus est ordonné en tendant horizontalement le bras resté libre.

La nuit :

Une lanterne à feu blanc tenue à bout de bras au-dessus de la tête ordonne d'avancer ;

Une lanterne à feu blanc balancée horizontalement ordonne de reculer ;

La présentation du feu vert dans l'un ou l'autre de ces mouvements ordonne d'aller doucement ;

Une lanterne à feu rouge présentée au mécanicien ou un feu quelconque agité vivement de haut en bas commande l'arrêt.

La direction des mouvements ainsi commandés est déterminée par la position de la cheminée de la machine par rapport au mécanicien ; la cheminée précède le mécanicien dans les mouvements en avant et elle le suit dans les mouvements en arrière.

## C. — Signaux des trains et des machines isolées.

ART. 97. — Le jour, les trains ou machines isolées circulant en dehors des gares doivent porter les lan-

ternes dont ces trains ou machines doivent être munis la nuit. Ces lanternes doivent être prêtes à être allumées en cas de besoin.

ART. 98. — Pendant la nuit, en dehors des gares toute machine circulant isolément doit montrer au moins un feu blanc à l'avant, c'est à dire dans le sens de la marche et un feu rouge à l'arrière.

Dans les gares, toute machine circulant isolément doit montrer un feu blanc à l'avant et un feu blanc à l'arrière.

ART. 99. — La nuit, tout train en marche ou en stationnement doit montrer un feu blanc à l'avant.

Tout train en marche ou en stationnement doit montrer à l'arrière, sauf le cas prévu à l'article 100, un feu rouge donné par une lanterne présentant un feu blanc vers l'avant du train.

ART. 100. — Quand un train doit être suivi par un train supplémentaire (train régulier dédoublé, train spécial ou train extraordinaire) il porte à l'arrière un drapeau vert ou un feu vert.

Ce feu de signallement précité exclut le feu rouge visé à l'article précédent et doit occuper la même place.

## II. — SIGNAUX ACOUSTIQUES.

ART. 101. — Les signaux acoustiques sont les suivants :

1° - La voix ;

2° - Le sifflet à vapeur des machines ;

3° - Le sifflet de poche ;

4° - Le cornet des Chefs de train ;

5° - Les signaux détonants ou pétards.

### 1. — *Voix.*

ART. 102. — La voix ne s'emploie pour les signaux que dans les manœuvres.

Les mouvements des machines remorquant ou non des voitures ou des wagons peuvent être commandés au moyen de la voix par les mots « en avant » ou « en arrière ».

### 2. — *Sifflet à vapeur des machines.*

ART. 103. — Les mécaniciens communiquent au moyen du sifflet à vapeur avec les agents des trains de la manière suivante :

Un coup de sifflet prolongé indique la mise en mouvement si la machine est en stationnement ou commande de desserrer les freins si le train est en marche.

Trois coups de sifflet saccadés prescrivent de serrer les freins.

Quatre coups de sifflet prolongés rappellent un agent détaché pour protéger à l'avant ou à l'arrière un train ou une machine à l'arrêt en pleine voie.

### 3. — Sifflet de poche

ART. 104. — Les sifflets de poche sont employés par les Chefs de gare et leurs suppléants pour donner le signal du départ aux trains ou aux machines isolées.

Un coup de sifflet de poche, donné à proximité du fourgon de tête, indique au Chef de train que ce train peut partir. Le mécanicien doit attendre le signal du Chef de train avant de se mettre en marche.

Le même signal donné à proximité d'une machine isolée devant se mettre en route, indique que cette machine peut partir.

Les sifflets de poche servent également à arrêter les trains dans les circonstances suivantes :

Lorsqu'un train qui vient de se mettre en marche doit être aussitôt arrêté pour une cause quelconque, le Chef de gare ou son représentant en donne le signal par des coups de sifflet saccadés ; ce signal est répété par le Chef de train au moyen de son cornet.

Le mécanicien doit, dans ce dernier cas, obéir aux coups de sifflet du Chef de gare dès qu'il les entend, alors même que le Chef de train ne les aurait pas encore confirmés comme il vient d'être dit.

Ces sifflets peuvent aussi servir à transmettre des commandements aux mécaniciens lors des manœuvres :

Un coup de sifflet prolongé signifie : « en avant »

Deux coups de sifflet prolongés signifient « en arrière »

Trois coups de sifflet prolongés : « doucement »

Plusieurs coups de sifflet saccadés signifient : « halte ».

### 4. — Cornets des Chefs de train

ART. 105. — Lorsque l'ordre de départ d'un train a été donné au Chef de train par le Chef de gare ou son représentant au moyen d'un coup de sifflet de poche, le Chef de train commande à son tour au mécanicien la mise en marche au moyen d'un coup de cornet.

Un coup de cornet ordonne également la mise en marche d'un train arrêté en pleine voie pour une raison quelconque.

Lorsqu'un train est en mouvement, plusieurs coups de cornet brefs commandent l'arrêt.

### 5° — Signaux détonants ou pétards

ART. 106. — Les agents de la Voie, de l'Exploitation et de la Traction sont munis de signaux détonants ou pétards. Ces signaux sont employés de jour

comme de nuit pour appuyer les signaux mobiles de protection des trains ou des voies.

L'emploi de ces signaux est toujours obligatoire pour l'Exploitation et la Traction et facultatif pour la Voie, sauf dans le cas de coupure de voie.

L'explosion d'un pétard commande le ralentissement, l'explosion de deux pétards commande l'arrêt immédiat.

Le Chef de train, ou à défaut le mécanicien, se conforme aux indications de l'agent qui a placé les pétards lorsque celui-ci est présent.

Si deux pétards ne sont suivis d'aucun signal et si aucun agent n'est présent, le train reste à l'arrêt pendant quinze minutes puis, si rien n'est survenu, se remet en marche, et avance prudemment jusqu'à la première gare.

Quand il y a lieu de faire usage de pétards on les fixe à 150 mètres en avant des signaux mobiles ; sur le rail de droite, si un seul pétard est posé et, s'il en est posé deux, alternativement sur le rail de droite et sur le rail de gauche, à environ 15 mètres de distance l'un de l'autre.

L'emploi des pétards ne dispense pas de celui des signaux ordinaires à vue qui doivent toujours être faits dans les conditions prescrites.

### Distances auxquelles les signaux doivent être faits

#### 1° — Signaux de ralentissement

ART. 107. — Les signaux de ralentissement doivent être faits sur le point même où le ralentissement doit s'opérer, ils sont répétés par un autre signal de ralentissement placé à 500 mètres du premier signal et dans chaque sens de marche.

Un signal de voie libre doit être fait au delà du point de la voie où doit cesser le ralentissement afin d'indiquer aux mécaniciens qu'ils peuvent reprendre leur marche normale à partir de ce point.

#### 2° — Signaux d'arrêt

ART. 108. — Les signaux d'arrêt mobiles doivent être faits sur le point même où l'arrêt doit s'effectuer ; ils sont répétés par un signal de ralentissement placé en principe à 1.000 mètres du premier signal dans chaque sens de la marche et en tout cas pas à moins de 500 mètres.

### Observations générales

ART. 109. — Tout agent du Chemin de fer qui s'aperçoit que la voie n'est pas complètement libre

doit s'assurer que les signaux réglementaires sont faits pour protéger l'obstacle et les faire lui-même en cas de besoin.

Tout agent chargé de faire un signal ne peut quitter son poste que quand il en a reçu l'ordre formel, après avoir placé les signaux à vue, appuyés de pétards, s'il y a lieu, et s'être assuré qu'ils ne seront pas déplacés ou éteints.

ART. 110. — Tous les agents des Services des gares et des trains doivent être porteurs du présent règlement.

## QUATRIÈME PARTIE

### CIRCULATION DES TRAINS ET MACHINES

#### Dispositions générales

ART. 111. — Le Directeur ou le Directeur-Adjoint, assisté du Chef du Service de l'Exploitation, prend les mesures nécessaires pour assurer la sécurité et la régularité de l'exploitation.

ART. 112. — Les ordres adressés au personnel des gares et des trains et les ordres concernant la circulation des trains de toute nature doivent être vus et signés du Chef de l'Exploitation.

ART. 113. — Toutefois, un ordre de service du Service de l'Exploitation peut désigner, pour une ligne entière ou pour une section de ligne un agent dénommé agent spécial de la voie unique qui est chargé de l'application du présent règlement dans la ligne ou section qui lui est dévolue.

Tous les ordres donnés concernant l'exploitation devront alors être vus et eignés, pour la ligne ou la section dont il est chargé, par l'agent spécial de la voie unique.

ART. 114. — Les trains, au point de vue de leur mise en marche, se divisent en :

- Trains réguliers ;
- Trains réguliers dédoublés ;
- Trains spéciaux ;
- Trains extraordinaires ;
- Trains de Service ou de matériaux.

ART. 115. — Les trains réguliers sont ceux dont la marche et les jours de mise en circulation sont prévus au tableau de la marche des trains.

ART. 116. — Les trains réguliers dédoublés sont ceux qui suivent les trains qu'ils doublent à un intervalle qui ne peut être moindre de soixante minutes, en s'arrêtant aux mêmes gares.

ART. 117. — Les trains spéciaux sont ceux qui sont mis en marche suivant un tableau de marches publié par Note de Service.

ART. 118. — Les trains extraordinaires sont ceux qui sont mis en circulation dans certains cas imprévus et dont les horaires sont fixés et notifiés lors de l'annonce de leur mise en marche.

ART. 119. — La mise en marche des trains réguliers dédoublés, trains spéciaux et trains extraordinaires est annoncée comme il est dit aux articles 130 et suivants.

Ces trains sont signalés autant que possible par les trains qui les précèdent comme il est dit à l'article 100.

ART. 120. — Les trains de service ou de matériaux sont ceux qui sont mis à la disposition des différents services du Chemin de fer pour leurs besoins.

Les mesures de sécurité à prendre pour la mise en marche de ces trains sont indiquées dans les articles 141 à 149 ci-après.

ART. 121. — Des ordres de service du Directeur fixent la composition des trains de voyageurs, de marchandises et des trains mixtes, en tenant compte de leur vitesse, de la puissance des locomotives, du profil et du tracé de la ligne.

ART. 122. — Il en est de même pour le nombre de freins gardés.

ART. 123. — Il devra toujours y avoir, en tête de chaque train, entre la machine et la première voiture contenant des voyageurs, un wagon ne contenant pas de voyageurs.

En principe la dernière voiture ou le dernier wagon d'un train doit être à frein gardé.

ART. 124. — Les locomotives doivent toujours être placées en tête des trains.

Il ne peut être dérogé à cette disposition que dans les cas suivants :

1° - Manœuvres exécutées soit dans le voisinage des gares soit dans les gares mêmes ;

2° - Distribution et reprise du matériel sur les voies situées en dehors des gares ;

3° - Mouvements, entre une gare et un point où le passage en tête n'est pas possible, des trains de service pour transport de matériaux ;

4° - Secours à donner aux trains de toute nature.

Dans ces divers cas, la vitesse de marche d'un train poussé par une machine à l'arrière ne doit pas dépasser 10 kilomètres à l'heure, sauf en cas de double traction où la vitesse peut atteindre 20 kilomètres.

ART. 125. — Les machines placées en tête des trains ne peuvent circuler cheminée en arrière que dans les cas ci-après :

- 1° - Renfort aux trains ;
- 2° - Service de secours ;

3° - Manœuvres dans les gares ou le voisinage des gares ;

4° - Distribution ou reprise de matériel sur les voies ;

5° - Traction des trains entre deux points où le retournement est impossible ;

6° - Circulation des machines isolées.

Lorsqu'une machine circule isolée ou remorquant un train, cheminée en arrière, sa vitesse ne doit pas dépasser 25 kilomètres à l'heure.

En cas de double traction, la machine d'adjonction placée en queue d'un train circulera dans les mêmes conditions.

ART. 126. — Un règlement spécial régit les transports de matières explosibles, inflammables, dangereuses, vénéneuses ou infectes et fixe les dispositions à prendre pour l'introduction dans les trains des véhicules contenant ces matières.

ART. 127. — Les wagons chargés de rails ou de toutes pièces de grandes dimensions introduits dans les trains transportant des voyageurs doivent être placés le plus loin possible des voitures contenant des voyageurs.

ART. 128. — Toute circulation de trains ou de machines, en dehors des trains réguliers, ne pourra avoir lieu que sur instructions du Chef de l'Exploitation ou, le cas échéant, de l'agent spécial de la voie unique intéressé.

Tout retard de train excédant 30 minutes est porté spécialement à la connaissance du Chef de l'Exploitation.

Annonce de la mise en marche des trains réguliers dédoublés, spéciaux, extraordinaires ou de service

#### A. — Trains réguliers dédoublés

ART. 129. — Les trains réguliers peuvent être dédoublés lorsqu'ils sont insuffisants pour assurer les besoins du service.

Les trains dédoublés portent les mêmes numéros que les trains qu'ils dédoublent en ajoutant à ce numéro l'indication « bis ».

Ils doivent suivre, à un intervalle qui ne peut pas être moindre de 60 minutes, la même marche que le train initial.

Ils croisent les mêmes trains dans les mêmes gares, ils sont en un mot la suite du train initial.

ART. 130. — La mise en marche d'un train dédoublé doit être annoncée par la dépêche suivante avant le départ du premier train à toutes gares (et à tous services intéressés, y compris le Chef de district) en avant jusqu'à celle où doit cesser le dédoublément : De (gare expéditrice du train) à (toutes gares jusqu'à gare où doit cesser le dédoublément). Le train régulier

N° .... de ce jour (jour à indiquer) est dédoublé de (gare expéditrice du train) à (gare où le dédoublément doit cesser).

#### B. — Trains spéciaux

ART. 131. — L'expédition de tout train spécial doit être annoncée d'avance par un avis adressé à toutes gares et tous services intéressés (y compris les chefs de district).

Il doit, autant que possible, être signalé sur tout son parcours par le train qui le précède, comme il est dit à l'article 100.

ART. 132. — Aucun train spécial ne pourra être mis en marche avant qu'ait été acquise la certitude que ce train spécial a été régulièrement annoncé à toutes les gares de son parcours.

ART. 133. — L'avis annonçant la mise en marche d'un train spécial doit, autant que possible, parvenir aux gares la veille du jour de la mise en marche de ce train.

ART. 134. — Ces avis doivent indiquer le jour et la date auxquels il aura lieu, le numéro du train, la gare de départ et la gare d'arrivée.

#### C. — Trains extraordinaires

ART. 135. — Les trains extraordinaires donnent lieu comme les trains spéciaux à des avis, adressés téléphoniquement aux gares et services intéressés. Ces avis indiquent le jour et la date du train, le parcours, la vitesse, les heures de départ et d'arrivée, ainsi que les arrêts.

ART. 136. — La vitesse des trains extraordinaires ne peut dépasser 50 kilomètres à l'heure.

#### D. — Trains de service ou de matériaux

ART. 137. — Les trains de service ou de matériaux sont annoncés et ont leur itinéraire prévu comme les trains spéciaux, jusqu'au lieu où ils doivent travailler.

Quand ces trains doivent s'arrêter pour charger ou décharger entre deux gares, les heures pendant lesquelles ils pourront occuper la voie, les points et les heures de garage seront autant que possible prévus par le Chef de l'Exploitation.

ART. 138. — Toutes les fois qu'un train de service ou de matériaux sera autorisé à circuler, il sera placé à partir du moment où il arrivera sur le lieu du travail et, le travail terminé, jusqu'au moment où il reprend une marche des trains spéciaux, sous la responsabilité d'un agent qui l'accompagnera constamment et sans

l'ordre duquel aucun mouvement ne pourra avoir lieu.  
Cet agent recevra le titre de chef de transport.

### Expédition des trains — Demande de voie

#### 1° — Trains réguliers

ART. 139. — Quinze minutes avant l'heure fixée pour le départ d'un train régulier, le Chef de gare doit demander la voie à la première gare en avant par la dépêche ci-après :

Gare A (gare expéditrice) à gare B (première gare en avant) Demande de voie libre pour train N°... A laquelle la première gare en avant répond si rien ne s'oppose :

Voie libre pour train N°....

La gare en avant répondrait : voie libre pour train N°.... dès l'arrivée à votre gare du train N°.... si un train était engagé déjà sur la section et avait fait l'objet d'une demande de voie antérieure.

Aussitôt après le départ du train, le Chef de gare l'annonce par la dépêche :

« Gare A à gare B train N°... parti à ... heure... .. minutes »

La gare B plante alors un drapeau rouge sur la voie, du côté où le train est attendu ; elle enlève ce drapeau dès que le train attendu est en vue.

ART. 140. — Si le téléphone ne fonctionne pas, les trains réguliers sont expédiés dans l'ordre prévu au tableau de marche.

Dans ce cas, le Chef de train et le mécanicien seront prévenus par le Chef de gare, par avis écrit tiré du carnet à souche d'ordres ou avis, de l'interruption et le train continuera sa marche jusqu'à la gare suivante où il s'arrêtera.

ART. 141. — Si d'après son itinéraire, un train ne doit pas s'arrêter dans toutes les gares situées sur son parcours, les Chefs de gare où il ne doit pas y avoir d'arrêt doivent néanmoins demander la voie au poste suivant.

Cette demande devra être faite assez à temps pour que le train puisse être arrêté s'il est nécessaire, c'est à dire si le Chef de gare a été informé que la voie n'est pas libre ou si la communication téléphonique est interrompue. Le Chef de train et le mécanicien seront prévenus des causes de l'arrêt et ils se conformeront aux instructions données par le présent règlement général suivant le motif qui aura interrompu leur marche.

Si au contraire, la voie est libre, le Chef de gare se place à l'avance sur le quai et fait le signal de voie libre indiqué à l'article 93 (1<sup>er</sup> alinéa)

#### 2° — Trains réguliers dédoublés

ART. 142. — La voie ayant été demandée pour le train initial comme il est dit à l'article 139 ci-dessus

et l'espacement prévu à l'article 162 ayant été observé, le départ d'un train dédoublé sera simplement annoncé à la première gare en avant par la dépêche suivante :

*Dépêche.* - « Gare A (gare expéditrice) à gare B (première gare en avant) train N°... bis parti à .... heures ... minutes.

#### 3° — Trains spéciaux — Trains extraordinaires

ART. 143. — Quinze minutes avant l'heure fixée pour le départ ou le passage d'un train spécial ou d'un train extraordinaire régulièrement annoncé, le Chef de gare doit demander la voie à la première gare en avant comme il est prévu à l'article 139 et, en cas d'interruption des relations téléphoniques procéder comme il est dit à l'article 140.

#### 4° — Trains de service ou de matériaux.

ART. 144. — Les trains de service ou de matériaux, à partir du moment où ils cessent de circuler en trains spéciaux, ne devront être expédiés que s'ils peuvent être de retour à la gare expéditrice ou garés à la première gare en avant trente minutes au moins avant les heures réglementaires de passage des trains.

ART. 145. — Avant de laisser engager la voie par un train de service et de matériaux, le Chef de gare doit échanger avec la première gare vers laquelle se dirige le train de service les dépêches suivantes :

*Dépêche* - « Gare A (gare expéditrice) à gare B (première gare en avant). Puis-je laisser engager voie par train de service entré A et B ».

*Réponse* - (premier cas, Voie est libre) Pouvez laisser engager voie par train de service entre A et B. (deuxième cas, voie est engagée déjà par un train)

Quand aurez reçu train N°... pourrez laisser engager voie par train de service entre A et B.

ART. 146. — Avant de laisser engager par un train de service ou de matériaux la section de voie comprise entre deux gares, les Chefs des gares s'assureront que les signaux (s'il en existe) couvrant leur gare du côté opposé à la section de voie engagée sont à l'arrêt. Ils planteront, en outre, un drapeau rouge au milieu de la voie pour arrêter tout train ou toute machine qui pourrait pénétrer sur la section engagée.

ART. 147. — Lorsque le train de service ou de matériaux est garé à la première gare en avant ou est revenu à la gare de départ, la gare qui l'a reçu en avise la gare suivante par la dépêche ci-après :

*Dépêche* - « Train de service garé à .....

*Réponse* - « Pris note que le train de service est garé à .....

ART. 148. — En cas d'interruption téléphonique les trains de service ou de matériaux ne pourront circuler qu'à la vitesse d'un homme marchant au pas et à la condition d'être couverts à l'avant et à l'arrière aux distances indiquées à l'article 108 et disposer du temps nécessaire pour pouvoir arriver à un garage trente minutes au moins avant les heures réglementaires du passage des trains.

ART. 149. — Lorsqu'un train de service ou de matériaux doit franchir sans arrêt la distance qui sépare les deux gares, le chef de transport doit en donner l'assurance écrite au Chef de la gare expéditrice.

Dans ce cas ce train devra pouvoir être rendu à la gare suivante soixante minutes au moins avant un train qui pourrait le suivre et trente minutes au moins avant un train qui pourrait le croiser.

#### Désignation des voies pour la circulation des trains

ART. 150. — Les voies se classent en deux catégories :

1<sup>o</sup> - Voies principales ou de circulation sur lesquelles les trains circulent entre les gares et à la traversée des gares lorsqu'ils n'ont pas de manœuvres à effectuer ;

2<sup>o</sup> - Voies accessoires, comprenant les voies de garage, les voies de manœuvres et de stationnement des wagons, les voies de dépôt de machines et les voies de service en général.

Il y a dans la plupart des gares deux voies de circulation : on nomme voie directe celle de ces deux voies qui présente le tracé le plus favorable pour la circulation et qui peut être suivie indifféremment par les trains pairs ou impairs, lorsqu'ils ne doivent pas croiser d'autres trains.

On nomme voie d'évitement l'autre voie de circulation qui ne sert généralement qu'en cas de croisement de deux trains.

#### Protection des voies

ART. 151. — Les voies principales doivent être maintenues libres.

ART. 152. — Aucune machine, voiture ou wagon ne doit passer des voies accessoires sur les voies principales, ni traverser celles-ci sans l'autorisation du Chef de gare ou des agents délégués à la surveillance des manœuvres.

ART. 153. — Aucun travail de nature à interrompre ou à gêner la circulation sur les voies principales ou sur les voies accessoires ne peut être effectué dans une gare sans entente préalable entre le Chef de gare et l'agent chargé de diriger des travaux.

ART. 154. — Sauf les cas d'urgence, chacune des voies principales doit être dégagée trente minutes, au moins, avant l'heure réglementaire de l'arrivée de chacun des trains circulant sur cette voie, et doit être maintenue libre à partir de ce moment, jusqu'à l'arrivée du train attendu.

En cas de retard et à la condition que ce retard soit connu d'une façon précise les manœuvres sur les voies principales peuvent être continuées jusqu'à trente minutes avant l'heure prévue pour l'arrivée des trains en retard.

Les cas d'urgence visés au premier alinéa du présent article sont laissés à l'appréciation du Chef de gare et les ordres qu'il donne dans ces conditions, sous sa propre responsabilité, doivent être exécutés rigoureusement par tous les agents qui concourent aux manœuvres. Le Chef de gare protège alors les manœuvres dans les conditions fixées à l'article 108.

En dehors des moments où il est nécessaire pour les besoins du service de les manœuvrer, les aiguilles placées sur les voies principales doivent être constamment maintenues dans leur position normale c'est à dire pour la circulation sur les voies principales.

Les Chefs de gare ne doivent autoriser l'entrée de la gare à un train, qu'après s'être assurés que toutes les aiguilles prises en pointe par le train attendu sont faites pour la direction convenable et en outre, maintenues, cadénassées ou verrouillées.

ART. 155. — Aucun mouvement, aucune manœuvre de machine, voitures ou wagons, aucune réparation pouvant interrompre la circulation ne doivent avoir lieu sur une voie principale sans que cette voie n'ait été préalablement couverte au moyen des signaux mobiles d'arrêt.

En aucun cas, le Chef de gare ne doit d'ailleurs laisser commencer le mouvement, la manœuvre ou la réparation pouvant obstruer la voie principale avant d'avoir acquis la certitude qu'aucun train ou aucune machine se dirigeant vers la gare n'est engagé.

Les signaux d'arrêt doivent être maintenus jusqu'à ce que la voie principale soit redevenue entièrement libre.

ART. 156. — Doit être protégé à la distance réglementaire tout train arrêté dans une gare non pourvue de signaux si l'arrêt doit être supérieur à trente minutes. La protection est assurée par les soins de la gare.

ART. 157. — Les signaux fixes doivent être remplacés ou appuyés par des signaux faits à la main dans les cas suivants :

1<sup>o</sup> - Lorsque le signal ne fonctionne pas ;

2<sup>o</sup> - La nuit avec un feu à main si la lanterne du signal ne peut être allumée ;

3<sup>o</sup> - Lorsqu'une voie principale se trouve occupée à moins de 1.000 mètres du signal ;

Dans tous les cas, le Chef de gare doit envoyer

un agent pour faire à la main des signaux d'arrêt à la distance réglementaire prévue par l'article 108.

#### Départ des trains.

ART. 158. — Aucun train, quelle que soit sa nature, ne doit se mettre en marche pour partir d'une gare avant que le Chef de gare ait donné le signal du départ et que le Chef de train l'ait répété.

ART. 159. — Lorsqu'un train se gare sur un point situé en dehors d'une gare, ou s'arrête sur la voie, le mécanicien ne doit reprendre sa marche qu'après avoir reçu le signal de départ du Chef de train ou du chef de transport s'il s'agit d'un train de service.

#### Voies de circulation des trains dans les gares

ART. 160. — En principe, les trains, qu'ils s'arrêtent ou ne s'arrêtent pas en gare, doivent, lorsqu'il y a une voie d'évitement et qu'il n'y a pas de croisement passer sur la voie directe.

Lorsqu'il y a croisement de trains les trains de voyageurs ou les trains mixtes doivent être reçus sur la voie la plus rapprochée du bâtiment de la gare.

#### Observation des signaux par les trains

ART. 161. — Lorsqu'un train ou une machine rencontre un signal d'arrêt :

1° - Si l'arrêt est commandé par un signal fixe d'arrêt absolu, ce signal ne doit pas être franchi tant qu'il est maintenu à l'arrêt. En conséquence le premier tampon du train ou de la machine, dans le sens de la marche, ne doit pas dépasser ce signal.

2° - S'il s'agit d'un signal mobile (drapeau rouge déployé même s'il est renversé sur la voie, feu rouge, objet quelconque agité vivement à la main, ou agent élevant les bras de toute leur hauteur) le train ou la machine doit s'arrêter immédiatement.

Dans ce deuxième cas le Chef de train doit, aussitôt que le train est arrêté, se renseigner sur la cause du signal, auprès de l'agent qui l'a fait et si les indications qu'il reçoit permettent au train d'avancer, il donne des instructions dans ce sens au mécanicien en lui fixant, s'il y a lieu, la vitesse de marche et le point en avant où il doit s'arrêter.

S'il ne trouve aucun agent pour le renseigner il questionne téléphoniquement la première gare en avant ; si cette gare n'est pas en mesure de le renseigner le train repart après quinze minutes d'arrêt et marche prudemment jusqu'à la première gare.

#### Espacement des trains

ART. 162. — Aucun train ni aucune machine ne doit s'approcher à moins de 1.000 mètres d'un train marchant dans le même sens alors même que ce train ne serait pas couvert par des signaux ; tout train ne pourra franchir une gare avant que 60 minutes ne soient écoulées depuis le départ du train précédent. En pleine voie, tout train en marche suivant un autre train à moins de 60 minutes doit être arrêté jusqu'à ce que cet intervalle ait été réalisé.

Toutefois, pour des gares séparées par une faible distance exigeant normalement moins de 60 minutes pour être franchie, ce temps pourra être réduit par un ordre de service du Directeur qui fixera l'intervalle à exiger entre ces gares.

#### Croisements — Changements de croisements et dépassements

##### 1° — Croisements

ART. 163. — Les croisements réguliers des trains marchant en sens contraire sont indiqués par le tableau de marche des trains.

ART. 164. — Lorsqu'un croisement doit s'effectuer à une gare, le Chef de gare fait présenter un drapeau rouge sur chacune des deux voies où les trains sont attendus.

ART. 165. — Deux trains ne doivent jamais être admis à entrer en gare que l'un après l'autre. Les trains doivent être arrêtés aux signaux ou aux aiguilles d'entrée et ils ne doivent se remettre en marche qu'après les signaux faits par le Chef de gare.

ART. 166. — Le Chef de gare ne devra faire partir aucun des deux trains avant d'avoir communiqué avec les deux Chefs de train et signé le croisement sur la feuille de marche en commençant par le train arrivé le dernier.

ART. 167. — Aucun train ne doit partir d'une gare où un train doit le croiser, avant l'arrivée de ce train.

##### 2° — Changements de croisements

ART. 168. — En cas de retard considérable de l'un des deux trains qui devaient se croiser et s'il est jugé avantageux de reporter le croisement à la gare suivante, des instructions par messages téléphoniques parviendront à cet effet aux gares intéressées, du Bureau du Mouvement, tenu constamment au courant de la marche des trains.

##### 3° — Dépassements de trains

ART. 169. — Lorsqu'un train en retard est rejoint dans une gare par un train de marche plus rapide allant dans le même sens, le Chef de gare pourra, après avoir provoqué des ordres du Bureau du Mou-

vement, expédier ce dernier avant le train à marche moins rapide.

Dans ce cas, le premier expédié sera annoncé par chaque gare à la première gare en avant par la dépêche suivante :

« De (gare expéditrice) à... (première gare en avant) Prenez note que le train N°... passe hors tour devant train N°... garé ici pour cause de retard (ou en retard de...)

En outre, le Chef du train expédié hors tour recevra l'ordre écrit et signé, tiré du carnet à souche d'ordres ou d'avis, de continuer jusqu'à la gare suivante et ainsi de suite jusqu'à ce que le service normal puisse être repris.

ART. 170. — Un train régulièrement garé pour laisser passer un autre train peut être expédié hors tour dans les conditions prévues par l'article 169 ci-dessus lorsque le Chef de gare a la certitude que ce dernier train a un retard assez considérable pour permettre au premier de se rendre à la gare suivante.

ART. 171. — Lorsqu'un train dépassé est un train spécial ou extraordinaire il doit être signalé par le train qui le précède, comme il est dit à l'article 100.

#### Suppression de trains

ART. 172. — Lorsque, pour une cause quelconque, un train régulier dédoublé, spécial ou extraordinaire régulièrement annoncé ne pourra être mis en marche ou s'arrêtera dans une gare pour ne pas continuer sa marche, le Chef de gare qui devait expédier ce train le supprimera.

Dans ce cas, la dépêche suivante sera transmise de poste en poste jusqu'à la gare où la suppression doit cesser.

De ..... (gare qui supprime le train) faire suivre de poste en poste jusqu'à ..... (gare où la suppression doit cesser). Prenez note que le train N° ... (ou spécial) (ou extraordinaire) qui devait avoir lieu ce jour (ou, demain) (indiquer le jour, la date et le mois) est supprimé de ..... (gare qui supprime) à ..... (gare où la suppression doit cesser).

ART. 173. — Tous les Chefs de trains qui devaient croiser le train supprimé recevront un avis de la suppression tiré du carnet à souche d'ordres ou avis. Mention de la suppression sera faite sur la feuille de marche par les Chefs des gares où les croisements étaient prévus.

Arrêts accidentels — Lenteur de marche

Détresse — Secours — Obstruction

ou coupure de la voie — Rupture d'attelage

1° — Arrêts accidentels — Lenteur de marche

ART. 174. — Sauf le cas de force majeure, aucun train, aucune machine ne doit s'arrêter en dehors

des arrêts fixés par le tableau de marche ou par des ordres spéciaux donnés.

Chaque fois qu'un arrêt prévu par un ordre spécial doit avoir lieu, le mécanicien en est prévenu, au point d'arrêt précédent, par le Chef de train, à l'aide d'un avis tiré du carnet d'ordres ou d'avis.

Le Chef de train doit, en outre, donner plusieurs coups saccadés de son cornet d'appel en arrivant au point d'arrêt accidentel.

ART. 175. — En cas d'arrêt non prévu d'un train sur la voie le premier devoir d'un Chef de train est de couvrir son train à l'avant et à l'arrière par les signaux d'arrêts faits à la distance réglementaire selon l'article 108.

L'envoi des agents chargés d'assurer les signaux à l'avant et à l'arrière doit être, autant que possible, simultané ; si le Chef de train ne peut faire couvrir en même temps des deux côtés, il pourvoira d'abord aux signaux à faire du côté où un train est à attendre plus spécialement.

Ce devoir doit être immédiatement accompli sans hésitation et sans retard, quelque assurance qu'on puisse avoir qu'aucun train, qu'aucune machine ne doit survenir.

Ces mesures prises, le Chef de train se concertera avec le mécanicien sur le moyen de remettre, le plus promptement possible, le train en marche.

Sous aucun prétexte, un train ne doit rétrograder vers le point d'où il est parti (exception faite pour les trains de service ou de matériaux dont la marche est assurée dans les conditions spéciales réglées par les articles 144 à 149) sauf si le Chef de train a pu s'entendre téléphoniquement avec la 1<sup>re</sup> gare en arrière.

#### 2° — Détresse — Secours

ART. 176. — Lorsque la vitesse d'un train se trouvera momentanément ralentie au point de permettre à un homme au pas de le suivre, le Chef de train fera descendre le serre-frein d'arrière et lui prescrira de suivre son train à 1.000 mètres au moins de distance en le couvrant au moyen d'un drapeau, le jour, et d'une lanterne, la nuit.

ART. 177. — Si l'arrêt n'est causé que par le manque d'eau et que le mécanicien juge qu'en allant avec sa machine seule faire de l'eau à la gare la plus voisine, il sera en état de venir reprendre le train et de lui faire continuer sa marche sans le secours d'une autre machine, le Chef de train l'y autorisera par écrit (carnet à souche d'ordres ou d'avis) en spécifiant sur cette autorisation que la machine doit revenir au train abandonné et que celui-ci ne sera poussé par aucune machine survenant à l'arrière.

Il agira de même dans le cas où l'arrêt étant causé par le poids du train, il aura reconnu, d'accord avec le mécanicien, qu'il y a lieu de couper le train et de le reconduire par parties à la gare suivante.

Le Chef de train doit rester avec le train ou la partie de train abandonnée sur la voie, et toutes les fois qu'il a donné un ordre par écrit au mécanicien de revenir vers le train, il lui est expressément interdit de laisser pousser son train par un autre train ou une machine qui surviendrait avant le retour de la machine attendue à l'avant.

Si le mécanicien porteur d'un ordre de revenir à son train se trouve dans l'impossibilité de le faire, il doit prévenir le Chef de train qui a signé l'ordre en lui renvoyant cet ordre annoté et en indiquant le point où il se trouve. A partir du moment où le mécanicien donne cet avis, il ne peut, sous aucun prétexte, revenir vers son train. Le Chef de train peut alors laisser pousser la partie de train restée sur la voie par une machine venant d'arrière, auquel cas il se conforme aux prescriptions contenues dans les articles suivants.

Quelle que soit la décision qu'il a prise, il en informera le mécanicien.

ART. 178. — Si l'aide d'une machine de secours est nécessaire pour remettre le train en marche, le mécanicien doit informer le Chef de train qui prendra toutes les mesures propres à hâter l'arrivée de cette machine.

La demande de secours pourra être faite, soit en avant soit en arrière, suivant les circonstances, mais jamais on ne doit demander du secours dans les deux directions à la fois.

ART. 179. — La demande de secours sera faite téléphoniquement ou bien sera portée par exprès, jusqu'à la première gare où le téléphone fonctionne et de là, transmise jusqu'à la gare de secours par la formule suivante :

« Train N° ... en détresse au kilomètre ... par suite de ( indiquer la cause de la détresse ) demande machine de secours ou ( machine et wagon de secours ). »

ART. 180. — Lorsque la machine du train est en état de marche elle peut être chargée de porter la demande de secours à la première gare en avant où le téléphone fonctionne, toutes les fois que d'après le point où le train est arrêté, il y a avantage à prendre ce parti.

La machine expédiée dans ces conditions ne peut prendre aucune avance sur la marche réglementaire du train.

ART. 181. — Si la machine expédiée pour porter la demande de secours doit revenir à son train, le Chef de train doit, comme dans le cas qui fait l'objet de l'article 177 ci-dessus, donner par écrit au mécanicien un ordre, lui prescrivant de revenir à son train.

ART. 182. — Le Chef de la gare ayant reçu la demande de secours, la transmettra sous la formule suivante :

Train N° ... en détresse au kilomètre ... par suite de ... demande machine ou ( machine et wagon de secours ) au dépôt de ...

La demande sera transmise de poste en poste jusqu'à la gare de secours.

ART. 183. — Lorsqu'une demande de secours aura été adressée en avant, c'est à dire dans le sens de la marche du train en détresse, ce train devra rester à l'arrêt jusqu'à l'arrivée du secours demandé, sauf l'exception prévue à l'article 184.

ART. 184. — Si cependant le train a la possibilité de reprendre sa marche en avant par ses propres moyens, le Chef de train le fait savoir au Chef de la première gare en avant par un avis tiré du carnet à souche d'ordres ou avis dont il a convenablement modifié les rubriques.

Le Chef de gare, s'il reconnaît la mesure utile, lui donne l'ordre écrit, tiré du carnet à souche d'ordres ou avis, de continuer sa marche jusqu'à la gare.

Le Chef de train ne peut donner le signal du départ, avant d'avoir reçu cet ordre.

Le Chef de gare qui a ainsi autorisé la reprise de la marche demande ensuite des instructions au Bureau du Mouvement.

ART. 185. — Quand la demande de secours aura été lancée en arrière et qu'un train rejoindra le train en détresse, celui-ci pourra se laisser pousser jusqu'à la première gare en avant par la machine d'arrière qui abandonnera, au besoin, son convoi, et en appliquant alors les règles de l'article 177 qui précède.

Les deux trains s'étant rendus à la première gare en avant on appliquera les règles sur les dépassements des trains, s'il y a lieu.

ART. 186. — Quand une demande de machine de secours a été lancée dans une direction et qu'il est impossible au dépôt qui l'a reçue d'y satisfaire, le Chef de la gare d'où est partie la demande est informé que celle-ci doit être lancée dans une autre direction. Il lance alors immédiatement sa demande dans la direction convenable et prévient le Chef de train, par un avis tiré du carnet à souche d'ordres ou avis en employant la formule suivante :

Dépôt de X ..... ne peut fournir machine, adressé demande à dépôt de Y..... » Le dépôt qui a répondu qu'il n'avait pas de machine ne doit plus en envoyer, à moins qu'une nouvelle demande ne lui soit adressée.

ART. 187. — Quand une demande de secours a été adressée en arrière et que le train en détresse a pu atteindre la première gare en avant, seul ou accompagné d'un autre train, le Chef de train doit prévenir le Chef de cette gare de la demande de secours qui a été faite en arrière.

ART. 188. — Une demande de secours étant faite en arrière si les communications téléphoniques viennent à être interrompues dans la direction de la machine de secours, les Chefs de gare de l'arrière doivent arrêter les trains engagés entre la gare de secours et le point de détresse.

ART. 189. — Dans le cas où la machine de secours deviendrait inutile l'ordre d'arrêter cette machine

Le Chef de train doit rester avec le train ou la partie de train abandonnée sur la voie, et toutes les fois qu'il a donné un ordre par écrit au mécanicien de revenir vers le train, il lui est expressément interdit de laisser pousser son train par un autre train ou une machine qui surviendrait avant le retour de la machine attendue à l'avant.

Si le mécanicien porteur d'un ordre de revenir à son train se trouve dans l'impossibilité de le faire, il doit prévenir le Chef de train qui a signé l'ordre en lui renvoyant cet ordre annoté et en indiquant le point où il se trouve. A partir du moment où le mécanicien donne cet avis, il ne peut, sous aucun prétexte, revenir vers son train. Le Chef de train peut alors laisser pousser la partie de train restée sur la voie par une machine venant d'arrière, auquel cas il se conforme aux prescriptions contenues dans les articles suivants.

Quelle que soit la décision qu'il a prise, il en informera le mécanicien.

ART. 178. — Si l'aide d'une machine de secours est nécessaire pour remettre le train en marche, le mécanicien doit informer le Chef de train qui prendra toutes les mesures propres à hâter l'arrivée de cette machine.

La demande de secours pourra être faite, soit en avant soit en arrière, suivant les circonstances, mais jamais on ne doit demander du secours dans les deux directions à la fois.

ART. 179. — La demande de secours sera faite téléphoniquement ou bien sera portée par exprès, jusqu'à la première gare où le téléphone fonctionne et de là, transmise jusqu'à la gare de secours par la formule suivante :

« Train N° ... en détresse au kilomètre ... par suite de ( indiquer la cause de la détresse ) demande machine de secours ou ( machine et wagon de secours ). »

ART. 180. — Lorsque la machine du train est en état de marche elle peut être chargée de porter la demande de secours à la première gare en avant où le téléphone fonctionne, toutes les fois que d'après le point où le train est arrêté, il y a avantage à prendre ce parti.

La machine expédiée dans ces conditions ne peut prendre aucune avance sur la marche réglementaire du train.

ART. 181. — Si la machine expédiée pour porter la demande de secours doit revenir à son train, le Chef de train doit, comme dans le cas qui fait l'objet de l'article 177 ci-dessus, donner par écrit au mécanicien un ordre, lui prescrivant de revenir à son train.

ART. 182. — Le Chef de la gare ayant reçu la demande de secours, la transmettra sous la formule suivante :

Train N° ... en détresse au kilomètre ... par suite de ... demande machine ou ( machine et wagon de secours ) au dépôt de ...

La demande sera transmise de poste en poste jusqu'à la gare de secours.

ART. 183. — Lorsqu'une demande de secours aura été adressée en avant, c'est à dire dans le sens de la marche du train en détresse, ce train devra rester à l'arrêt jusqu'à l'arrivée du secours demandé, sauf l'exception prévue à l'article 184.

ART. 184. — Si cependant le train a la possibilité de reprendre sa marche en avant par ses propres moyens, le Chef de train le fait savoir au Chef de la première gare en avant par un avis tiré du carnet à souche d'ordres ou avis dont il a convenablement modifié les rubriques.

Le Chef de gare, s'il reconnaît la mesure utile, lui donne l'ordre écrit, tiré du carnet à souche d'ordres ou avis, de continuer sa marche jusqu'à la gare.

Le Chef de train ne peut donner le signal du départ, avant d'avoir reçu cet ordre.

Le Chef de gare qui a ainsi autorisé la reprise de la marche demande ensuite des instructions au Bureau du Mouvement.

ART. 185. — Quand la demande de secours aura été lancée en arrière et qu'un train rejoindra le train en détresse, celui-ci pourra se laisser pousser jusqu'à la première gare en avant par la machine d'arrière qui abandonnera, au besoin, son convoi, et en appliquant alors les règles de l'article 177 qui précède.

Les deux trains s'étant rendus à la première gare en avant on appliquera les règles sur les dépassements des trains, s'il y a lieu.

ART. 186. — Quand une demande de machine de secours a été lancée dans une direction et qu'il est impossible au dépôt qui l'a reçue d'y satisfaire, le Chef de la gare d'où est partie la demande est informé que celle-ci doit être lancée dans une autre direction. Il lance alors immédiatement sa demande dans la direction convenable et prévient le Chef de train, par un avis tiré du carnet à souche d'ordres ou avis en employant la formule suivante :

Dépôt de X ..... ne peut fournir machine, adressé demande à dépôt de Y..... » Le dépôt qui a répondu qu'il n'avait pas de machine ne doit plus en envoyer, à moins qu'une nouvelle demande ne lui soit adressée.

ART. 187. — Quand une demande de secours a été adressée en arrière et que le train en détresse a pu atteindre la première gare en avant, seul ou accompagné d'un autre train, le Chef de train doit prévenir le Chef de cette gare de la demande de secours qui a été faite en arrière.

ART. 188. — Une demande de secours étant faite en arrière si les communications téléphoniques viennent à être interrompues dans la direction de la machine de secours, les Chefs de gare de l'arrière doivent arrêter les trains engagés entre la gare de secours et le point de détresse.

ART. 189. — Dans le cas où la machine de secours deviendrait inutile l'ordre d'arrêter cette machine

est transmis par le téléphone dans la forme suivante :

Train N° ... en détresse au kilomètre... remis en marche, machine secours inutile, faites la rentrer dépôt.

Le premier train marchant en sens inverse, quittant la gare qui a expédié l'ordre, emporte confirmation écrite de cet ordre sur état de confirmation tiré du carnet à souche d'ordres ou avis.

ART. 190. — Les machines ne doivent se porter au secours des trains que sur une demande formelle faite par écrit ou par téléphone et dont toutes les gares qui se trouvent entre le train de détresse et le dépôt auront été informées.

ART. 191. — Toute machine allant au secours est accompagnée, autant que possible, soit par un agent du Service de l'Exploitation, soit par le Chef ou le sous-chef de la gare de secours et, en cas d'empêchement de ces agents, par un Chef de train désigné par le Chef de gare.

Toutefois, lorsqu'une machine de secours est envoyée pour remorquer un train en détresse qui est garé, elle peut circuler sans être accompagnée.

L'agent de l'Exploitation, qui accompagne une machine de secours a l'initiative et la responsabilité de la machine, le mécanicien doit, en conséquence, obéir à tous les ordres que lui donne cet agent pour la marche et les mouvements de la machine.

ART. 192. — Les machines de secours s'arrêteront à toutes gares et y prendront l'ordre écrit de continuer jusqu'à la gare suivante ou jusqu'au train ou machine de détresse, lorsqu'elles ont atteint la gare voisine de ce train.

Si le téléphone fonctionne, la machine ne partira de chaque gare qu'après que les dépêches suivantes auront été échangées par les Chefs de gare eux-mêmes :

*Première dépêche* : « Gare A (gare expéditrice) à gare B (première gare en avant.) Puis-je envoyer la machine de secours? »

*Première réponse* : (Si la voie est libre) Pouvez-vous envoyer machine de secours »

*Deuxième réponse* : (Si la voie est engagée par un train) Voie sera libre après arrivée du train N° ... à votre gare. »

*Deuxième dépêche* : « Gare A à gare B, machine de secours partie à ... heures ... minutes. »

La machine de secours, rentrant au dépôt, peut suivre à la distance prévue à l'article 162, un train réglementairement annoncé ; dans ce cas, elle est annoncée aux gares en avant et aux services intéressés, comme prévu aux trains réguliers dédoublés. (article 130)

ART. 193. — Si le téléphone ne fonctionne pas, la machine de secours ne pourra être expédiée qu'après l'arrivée de tous les trains qui seraient engagés entre le train en détresse et la gare où se trouve la machine de secours.

ART. 194. — Si le téléphone fonctionne, tous les trains engagés entre le train en détresse et la machine de secours seront arrêtés à chaque gare et y prendront l'ordre écrit de continuer jusqu'à la gare suivante et ainsi jusqu'à ce qu'ils aient croisé la machine de secours.

ART. 195. — Lorsqu'une machine de secours ne trouve pas le train au point indiqué par la demande de secours, elle doit continuer, en marchant lentement et avec précaution jusqu'à la gare suivante, pour y prendre les ordres du Chef de gare.

ART. 196. — En cas d'arrêt d'un train par suite de déraillement ou d'obstruction de la voie, la machine de secours, étant venue d'arrière, si lors du rétablissement de la circulation, cette machine n'est pas nécessaire pour pousser le train, elle ne peut pas retourner à la gare en arrière pour rejoindre la gare de secours mais elle doit suivre le train à 1.000 mètres au moins de distance.

Dans ce cas, l'agent de l'Exploitation accompagnant la machine ou, à défaut, le mécanicien a soin de remettre au Chef de train un avis tiré du carnet à souche d'ordre ou avis destiné au Chef de gare en avant, pour lui faire connaître que le train est suivi par la machine de secours.

Le Chef de gare ainsi prévenu ne doit laisser partir de sa gare aucun train ou machine se dirigeant dans ce sens, avant l'arrivée de la machine de secours.

### 3° — Obstruction ou coupure de la voie empêchant la circulation continue entre deux gares

#### *Transbordement.*

ART. 197. — Lorsqu'un train arrive à proximité d'un point où la voie est obstruée ou coupée qui n'a pas été reconnu et qui par suite n'est pas couvert, le Chef de train, après avoir fait assurer la couverture du point et de son train, se consulte avec le mécanicien pour déterminer s'il est possible, par les propres moyens du train, d'assurer le passage.

Dans l'affirmative, il fait commencer immédiatement le travail. Dès que le passage est rétabli, il fait reprendre la marche.

Dans la négative, le Chef de train fait connaître immédiatement par le téléphone ou en cas d'impossibilité par un avis tiré du carnet à souche d'ordres ou avis au Chef de la gare la plus proche l'obstruction ou la coupure en indiquant, autant que possible, l'importance. Il donne l'ordre au porteur de prévenir tous les agents de la voie qu'il rencontrera.

A partir du moment où il a expédié le dit avis, le Chef de train ne peut plus faire remettre le train en marche sans en avoir reçu l'ordre du Chef de la gare d'avant.

Si la gare qui reçoit l'avis est celle d'arrière, elle transmet les indications qu'il contient par la voie la plus rapide immédiatement à la gare d'avant.

Le Chef de cette gare rend compte aussitôt par la voie la plus rapide au Chef de l'Exploitation ou, le cas échéant, à l'agent de la voie unique, en indiquant si possible, après avoir consulté le représentant autorisé du service de la voie, qu'en tout cas il doit prévenir, la durée approximative de l'interruption et en demandant des ordres.

Le Chef de l'Exploitation ou l'agent spécial de la voie unique donne dès que possible des instructions pour la reprise de la circulation et, s'il le reconnaît nécessaire, il règle les transports par transbordement.

La circulation entre la coupure et la gare voisine est alors assurée en faisant piloter les trains par un agent autant que possible européen spécialement désigné à cet effet. Aucun train, aucun véhicule ne peut circuler entre la dite gare et la coupure sans être accompagné par cet agent.

#### 4° — Dispositions spéciales aux machines seules.

ART. 198. — Pour les machines circulant isolément ou accompagnées ou non par un agent de l'Exploitation, les dispositions à prendre sont en ce qui concerne la circulation, les mêmes que pour les trains.

ART. 199. — Lorsque, pour un motif quelconque, une machine isolée vient à s'arrêter en cours de route, le premier devoir d'un mécanicien est d'envoyer à l'arrière puis à l'avant le chauffeur au pas de course pour placer à la distance réglementaire les signaux d'arrêt qui doivent protéger la machine.

Ce devoir doit être immédiatement accompli, sans hésitation, quelque assurance qu'on puisse avoir qu'aucun train, qu'aucune machine ne doit survenir.

ART. 200. — Si le chauffeur qui se porte à l'arrière puis à l'avant d'une machine en détresse, rencontre un agent de la voie, il doit le charger de faire les signaux au point convenable, après s'être assuré que cet agent, dont il a soin de prendre le nom est muni des signaux nécessaires, il revient ensuite à la machine.

ART. 201. — Lorsqu'une machine arrêtée pour une cause quelconque, se remet en marche, le mécanicien peut rappeler le chauffeur avant qu'il se soit porté à distance réglementaire, à moins qu'un train ne soit attendu dans un intervalle de 60 minutes.

Dans cette circonstance, le chauffeur est rappelé par le mécanicien, au moyen de quatre coups de sifflet prolongés.

ART. 202. — En cas de détresse d'une machine marchant isolément, le mécanicien, doit, s'il juge que l'aide d'une machine de secours est nécessaire, adresser la demande au Chef de la gare qui se trouve du côté où il estime que le secours peut lui venir le plus vite.

La demande de secours est tirée du carnet à souche d'ordres ou avis.

La demande est portée par le chauffeur ou, le cas échéant, par un agent de la voie.

Si le mécanicien ne sait pas écrire ou ne dispose pas du nécessaire pour écrire, il donne les indications verbalement au chauffeur ou à l'agent de la voie chargé de porter la demande à la connaissance du Chef de gare.

ART. 203. — Toutes les fois qu'une demande de secours a été formulée par un mécanicien, celui-ci, sauf dans les cas prévus dans les articles visés à l'article 205 ci-après, ne devra pas se remettre en marche ni laisser pousser sa machine par un train ou par une autre machine qui surviendrait avant l'arrivée de la machine de secours.

ART. 204. — Le mécanicien est prévenu par le Chef de gare qui a reçu sa demande de la suite qui y est donnée.

ART. 205. — Les dispositions des articles 183, 184, 185, 186, 187, et 188 précédents sont applicables aux machines isolées en détresse circulant sans agent de l'Exploitation ; tout ce qui y est spécifié pour le Chef de train en détresse s'applique dans ce cas au mécanicien de la machine isolée. Il en est de même pour les dispositions de l'article 197 précédent.

#### 5° — Ruptures d'attelage et dérives.

ART. 206. — Lorsque par suite de rupture d'attelage un train se divise en route, les serre-freins qui se trouvent dans la deuxième partie du train doivent immédiatement serrer les freins pour essayer d'arrêter complètement cette fraction du train le plus tôt possible et pour la couvrir à distance réglementaire en avant et en arrière.

Si le mécanicien s'aperçoit immédiatement de la rupture il ne doit pas s'arrêter brusquement mais seulement réduire sa vitesse avec précaution, de manière à maintenir un certain intervalle entre les deux parties du train. Dans aucun cas, il ne doit s'arrêter ni reculer vers la deuxième partie du train si elle n'est pas en vue et arrêtée.

Lorsque la deuxième partie du train est en vue et arrêtée le mécanicien peut revenir en arrière lentement. Il prend, d'accord avec le Chef de train, les dispositions nécessaires pour reconstituer l'attelage, si possible, et remorquer le train reformé à petite vitesse jusqu'à la première gare en avant. Si l'attelage ne peut pas être reconstitué, la deuxième partie du train est considérée comme en détresse. Le Chef de train enverra la première partie du train à la première gare en avant et restera avec la partie du train abandonnée. Il opérera comme il est dit à l'article 177.

Si le mécanicien ne s'aperçoit que tardivement de la rupture, et si, à ce moment, la deuxième partie du train n'est plus en vue, il doit continuer sa marche à la vitesse réglementaire jusqu'à la prochaine gare

où il s'arrête pour prendre les instructions du Chef de gare relativement à la reprise de la portion du train laissée sur la voie.

ART. 207. — Après avoir garé la partie du train qui a suivi la machine le Chef de gare donnera au mécanicien l'ordre écrit d'aller chercher la portion du train laissée sur la voie, à moins qu'il n'y ait avantage à faire pousser cette portion de train par un train arrivant à l'arrière et que le téléphone fonctionne.

Dans ce cas le Chef de la gare où se trouve la machine donnera au Chef de train attendu par dépêche transmise à la première gare en arrière, l'ordre de pousser jusqu'à sa gare la partie du précédent, laissée sur la voie. Il indiquera qu'il retient la machine du train coupé dans sa gare.

ART. 208. — La portion laissée sur la voie ne sera poussée par un train survenant à l'arrière que si le Chef de ce dernier train a reçu par écrit l'assurance formelle que la machine ne viendra pas chercher la partie du train qu'elle a abandonnée.

ART. 209. — Des consignes spéciales peuvent fixer pour chaque gare et pour chaque sens les dispositions à prendre en cas de départ, d'arrivée ou d'annonce de véhicules en dérive.

Ces dispositions varient avec la nature et le nombre des véhicules en dérive, suivant que ceux-ci sont chargés ou non, qu'ils sont munis ou non de freins, gardés ou non, avec les moyens d'arrêt permanents ou momentanés dont dispose la gare, l'usage qui peut être fait de ces moyens suivant que la portion de voie comprise entre la gare et celle en avant est occupée ou non, lorsqu'elle l'est, avec la nature, la position probable et le sens de marche du convoi ou du véhicule qui l'occupe, avec le profil de cette portion de voie, etc..

Les consignes indiquent s'il y a lieu de prévenir les gares suivantes.

En raison de la diversité des cas qui peuvent se produire il est en général préférable qu'elles laissent au moins pour certaines dispositions quelque initiative aux Chefs de gare.

---

#### Circulation des pump-cars et lorrys destinés au transport des agents

ART. 210. — Les pump-cars et lorrys destinés au transport du personnel sont exclusivement réservés à l'usage des agents du service de la voie.

ART. 211. — Les chefs de district prévenus par message de tous les mouvements de l'exploitation au même titre que les Chefs de gare, par les soins du Chef de ce Service ou de l'agent spécial, le cas échéant, sont autorisés à circuler librement en pump-car ou en lorry à la condition expresse, toutefois, de demander la voie quel que soit le point de départ

où ils se trouvent. Ils sont dotés à cet effet d'un appareil téléphonique portatif.

Le rôle des Chefs de gare ou de stations se borne à indiquer aux chefs de district si la voie est libre ou non.

Si un train est engagé, ils indiqueront sa position ; et donneront en général tous renseignements nécessaires permettant aux chefs de district de décider s'ils doivent s'engager ou non sur la voie, poursuivre leur mission ou la retarder ; déterminer le moment où ils devront faire dérailler leur véhicule et de prendre toutes mesures en vue de se couvrir le cas échéant.

Les chefs de district se déplacent sous leur propre et seule responsabilité et à leurs risques et périls mais ils sont tenus d'informer dans tous les cas les Chefs de gare de la décision à laquelle ils s'arrêtent.

Les Chefs de gare sont tenus de leur côté d'inscrire sur un cahier ad hoc toutes les communications des chefs de district ainsi que toutes les observations qu'ils jugeront nécessaires de relater à ce sujet.

ART. 212. — Lorsqu'un pump-car ou un lorry est engagé entre deux gares et qu'un train se présente pour entrer sur la partie de la voie engagée le Chef de gare doit, avant de donner le signal du départ à ce train, aviser par écrit tiré du carnet à souche d'ordres ou avis le mécanicien et le Chef de train qu'un pump-car ou un lorry circule sur la voie et qu'en conséquence ils doivent redoubler de vigilance et de prudence.

ART. 213. — Il est formellement interdit d'admettre sur les pump-cars ou lorrys, sans une autorisation spéciale du Directeur ou du chef du service de la voie aucune personne étrangère au Service de la voie.

---

## CINQUIÈME PARTIE

### SERVICE DES MÉCANICIENS ET CHAUFFEURS

---

ART. 214. — Les mécaniciens et chauffeurs dépendent du Service de la Traction et sont sous les ordres directs des chefs, sous-chefs de dépôt et des chefs mécaniciens.

Les mécaniciens doivent suivre strictement l'horaire fixé. Entre deux gares ils sont seuls maîtres de l'allure de leur locomotive sans cependant avoir la licence de l'arrêter à leur gré sauf en cas de force majeure. Ils doivent observer le tonnage qui leur est fixé et ne jamais le dépasser - aucun agent de l'Exploitation ne peut intervenir pour changer ces

directives. Nul n'est autorisé à monter sur la machine et en aucun cas sauf autorisation du Directeur.

Si les mécaniciens ont ainsi une certaine autonomie, cette autonomie n'est que relative car les Chefs de train et tout agent du chemin de fer en général ont le droit et le devoir de signaler à leur chef de service toutes les fautes que les mécaniciens commettent.

Enfin si entre les gares il en est ainsi, dans les gares ce sont les Chefs de gare qui prennent l'initiative du mouvement. Les mécaniciens sont tenus d'obtempérer sans discussion à toutes les manœuvres demandées par les Chefs de gare.

Il en est de même pour la carrière de pierres de Lilkovc desservie par un embranchement. Toute manœuvre dans la carrière incombe au Chef de district, et à lui seul.

Mais si les mécaniciens sont ainsi dans les gares sous les ordres des chefs de station, il est également de leur devoir de signaler à leur chef de service toutes fausses manœuvres et manœuvres compliquées entraînant des pertes de temps qu'on aura exigés d'eux.

Les ordres donnés par les Chefs de gare concernant la marche des trains, les changements dans l'horaire, les croisements, la sécurité, etc., doivent être formulés par écrit.

Les mécaniciens ont le devoir strict de s'y conformer. Si, toutefois, un mécanicien constatait un abus de pouvoir de la part d'un Chef de gare, il devrait en rendre compte à son chef en rentrant au dépôt.

ART. 215. — Les mécaniciens sont chargés de la conduite et, en cours de route, de l'entretien des machines qui leur sont confiées.

Ils doivent assurer, en ce qui les concerne, la marche régulière des trains, conformément aux horaires approuvés.

Les chauffeurs sont spécialement chargés de l'alimentation du foyer et de la manœuvre du frein à main. Les serre-freins doivent se conformer au sifflet des mécaniciens pour la manœuvre des freins. Pendant la marche des trains, les chauffeurs et les serre-freins doivent prêter attention sur les mécaniciens. Dans certains cas, les machines isolées circulant sur la voie sans être accompagnées d'un agent de l'Exploitation, le mécanicien assure alors la même responsabilité qu'un Chef de train au point de vue de la circulation, il doit prendre toutes les mesures de sécurité prescrites.

Les mécaniciens et les chauffeurs sont responsables de tous les faits de leur service.

ART. 216. — Les mécaniciens et chauffeurs doivent s'abstenir de toute conversation avec les personnes étrangères au service.

ART. 217. — Les mécaniciens et chauffeurs doivent faire leur service en toute circonstance sans bruit et avec beaucoup de calme.

Toute discussion leur est rigoureusement interdite. En cas de danger le mécanicien et le chauffeur ne doivent abandonner leur poste qu'à la dernière extrémité et après avoir accompli tout leur devoir.

Dans le cas où ils auraient des plaintes et des réclamations à formuler ils doivent les adresser au Chef de dépôt qui les transmet, s'il y a lieu, par la voie hiérarchique, au Directeur.

---

### Règlements

ART. 218. — Les mécaniciens et les chauffeurs doivent connaître dans tous leurs détails le présent règlement.

---

### Equipement

ART. 219. — Les mécaniciens, lorsqu'ils sont en service, doivent être munis :

- N° 1 De deux drapeaux rouges et deux drapeaux verts ;
- N° 2 D'une lanterne à verre blanc, rouge et vert ;
- N° 3 D'allumettes ;
- N° 4 D'une boîte renfermant des pétards ;
- N° 5 Du tableau de la marche des trains ;
- N° 6 D'une montre bien réglée.

---

### Mesures à prendre avant le départ du dépôt, en stationnement, en route

ART. 220. — Avant le départ du dépôt, le mécanicien doit faire avec le plus grand soin, l'inspection de sa machine et s'assurer qu'elle est en état de bien fonctionner ; il doit en outre rendre compte de cette inspection à son chef de service.

Il doit vérifier si les approvisionnements d'eau, de combustibles et de graissage sont complets. Il est tenu de visiter notamment les essieux des roues, les bandages, les clavettes, les boulons et les goupilles des pièces de mouvement, les appareils d'alimentation et les freins.

Il doit, d'accord avec le visiteur de service, s'assurer que les freins fonctionnent dans de bonnes conditions.

Il doit faire lui-même le graissage des divers organes de sa machine.

---

### En stationnement

ART. 221. — Lorsqu'une machine est en stationnement, le frein doit être serré, le régulateur fermé,

L'appareil de changement de marche mis au point mort, les robinets purgeurs ouverts.

ART. 222. — Pendant les stationnements, le mécanicien et le chauffeur ne doivent pas s'absenter en même temps.

ART. 223. — Le mécanicien doit annoncer chaque mouvement de sa machine par un coup de sifflet avant d'ouvrir son régulateur.

Il ne doit jamais mettre sa machine en marche ni mouvoir l'appareil de changement de marche, ni alimenter la chaudière, ni desserrer les freins, avant de s'être assuré que personne n'est exposé à être atteint par les roues, le jet de vapeur provenant du tuyau de décharge alimentaire ou par le mécanisme.

ART. 224. — Les manœuvres et les mouvements des trains et des machines dans les gares et dans les dépôts, doivent s'exécuter toujours à l'allure d'un homme au pas et avec la plus grande prudence.

Les mécaniciens doivent démarrer purgeurs ouverts et sans secousses, et éviter, autant que possible, les arrêts trop brusques.

ART. 225. — Au départ et à l'arrivée des trains et dans les manœuvres, les machines sont toujours attelées et dételées par les agents des gares assistés des serre-freins, s'il y a lieu.

ART. 226. — Que la machine soit en marche ou en stationnement, le mécanicien est chargé de l'éclairage, en temps utile, des lanternes de la machine.

ART. 227. — Quand, par exception, deux machines sont attelées à un train, c'est le mécanicien de tête qui règle la marche.

Il ouvre le régulateur le premier et le ferme le dernier. Par un coup de sifflet bref, il indique au deuxième mécanicien qu'il doit fermer le régulateur.

Le mécanicien placé en tête ne doit jamais démarrer ni s'arrêter sans avoir entendu le coup de sifflet du second qui indique qu'il est prêt.

### *En route*

ART. 228. — En route, les mécaniciens doivent siffler :

- 1<sup>o</sup> - A l'approche des gares et des passages à niveau ;
- 2<sup>o</sup> - Au franchissement des signaux ;
- 3<sup>o</sup> - A l'approche des courbes laissant peu d'espace visible devant soi ;
- 4<sup>o</sup> - Chaque fois qu'ils aperçoivent difficilement la voie ou quand la voie ne leur paraît pas libre ;
- 5<sup>o</sup> - Pour les signaux réglementaires à faire aux agents du train.

ART. 229. — Les mécaniciens et chauffeurs doivent s'efforcer de bien connaître les particularités de la voie et les dispositions des gares et des signaux

fixes. Dans le cas où ni le mécanicien ni le chauffeur n'auraient une connaissance suffisante de la voie à parcourir, le mécanicien devra en faire l'observation au chef du dépôt qui avisera.

ART. 230. — Pendant la marche, le mécanicien et le chauffeur doivent, toutes les fois que leur présence n'est pas nécessaire sur d'autres parties de machines se tenir, le premier à portée de son régulateur, le second à côté de son frein.

ART. 231. — Le mécanicien et le chauffeur doivent, au moment du démarrage et fréquemment en route, porter leurs regards en arrière pour constater que tout le train suit et qu'il ne leur est pas fait de signal d'arrêt par les agents du train.

ART. 232. — Le mécanicien doit surveiller constamment toutes les parties de sa machine et, notamment, le niveau d'eau de la chaudière, la tension de la vapeur et s'assurer que le chauffeur entretient bien le feu sur le plan de grille et surveiller les appareils d'alimentation.

Il veille à ce que rien n'embarrasse la manœuvre du frein. Il ne doit sous aucun prétexte, changer les points d'arrêt des ressorts de soupapes de sûreté pour obtenir une pression supérieure à la pression normale (faute très grave).

ART. 233. — Lorsqu'on a dû ralentir, le mécanicien doit attendre que les freins soient desserrés et que les ressorts de traction se soient détendus pour ouvrir son régulateur afin de reprendre la vitesse voulue.

ART. 234. — La marche de la machine doit être régulière. Le mécanicien ne doit pas arriver aux gares avant l'heure réglementaire.

En cas de retard, il s'efforcera de rattraper le retard mais sans que sa vitesse moyenne dépasse de plus d'un cinquième celle qui est prévue au tableau de marche des trains.

La vitesse d'une machine isolée ne devra, en aucun cas, dépasser celle d'un train régulier.

ART. 235. — Aux abords de tous les points où les trains doivent franchir les aiguilles, les mécaniciens devront être maîtres de leur vitesse, de manière à pouvoir s'arrêter au premier signal d'arrêt.

ART. 236. — Quand un mécanicien s'aperçoit que la lanterne d'un signal est éteinte, le signal n'étant pas effacé, il doit considérer ce dernier comme commandant l'arrêt. Il doit se rendre immédiatement maître de sa vitesse et s'arrêter avant la première aiguille qui suit, prévenir le Chef de station ou le Chef de poste et ne repartir que sur l'ordre de celui-ci.

ART. 237. — Aux gares, les mécaniciens devront prendre leurs mesures pour ne pas dépasser le point de stationnement ordinaire des trains.

ART. 238. — Les mécaniciens conduisant des trains extraordinaires non annoncés ou des machines isolées doivent redoubler de précautions.

Ils doivent siffler fréquemment et particulièrement à l'approche des gares, des tranchées et des courbes.

ART. 239. — Si par suite d'impuissance accidentelle de la machine, de surcharge, de l'état du temps ou autres circonstances exceptionnelles, les mécaniciens jugent qu'il est nécessaire pour maintenir sa marche à la vitesse réglementaire ou pour récupérer le temps perdu, de laisser des wagons à marchandises dans une gare intermédiaire, il doit en faire la demande au Chef de train; les wagons à laisser doivent toujours être désignés par ce dernier qui en mentionnera le motif tel qu'il lui est donné par le mécanicien, sur sa feuille de marche.

ART. 240. — Toutes les fois qu'un mécanicien aperçoit devant lui un train ou une machine en marche sur la même voie, alors même que cette voie ne serait pas couverte par des signaux, il doit s'en tenir à une distance de 1.000 mètres au moins et ralentir lorsqu'il le perd de vue dans les courbes.

ART. 241. — Dans les déraillements la direction des opérations appartient de droit au mécanicien.

ART. 242. — Quand une machine avariée ne pouvant pas continuer sa route est arrivée dans une gare, le mécanicien doit, par dépêche, si c'est possible, demander à son Chef de dépôt, les instructions nécessaires pour sa rentrée.

#### Mesures d'ordre

ART. 243. — Les mécaniciens doivent s'assurer que leur machine est munie des outils, engins et signaux nécessaires.

Ils sont responsables de ces objets et doivent, en arrivant au dépôt, remplacer ceux qui auraient été perdus ou cassés en cours de route.

ART. 244. — Les machines doivent être à la disposition du Chef de gare quinze minutes au moins avant l'heure fixée pour le départ, lorsqu'elles doivent remorquer des trains de voyageurs, et vingt minutes au moins avant cette heure lorsqu'elles doivent remorquer des trains de marchandises.

ART. 245. — Lorsqu'un mécanicien arrive à la gare où se termine son service, il doit maintenir la pression de la vapeur à un degré suffisant pour permettre l'exécution des manœuvres nécessaires.

Si ces manœuvres dépassent une durée de vingt minutes, il sera délivré au mécanicien, par le Chef de gare, un bulletin de manœuvre.

ART. 246. — Sauf les cas de secours, aucune personne autre que le mécanicien et les chauffeurs ne peut monter sur la machine, à moins d'une autorisation spéciale et écrite du Directeur du Chemin de fer.

ART. 247. — Le nombre de personnes qui peuvent être admises à circuler sur les machines ne doit pas dépasser quatre, mécanicien et chauffeur compris.

ART. 248. — Dans les principales gares un agent du Service de la Traction est chargé de visiter en détail toutes les voitures et wagons à l'arrivée et au départ du train.

Dans les autres gares la visite est faite par les agents du Service de la Traction présents dans le train.

La visite de véhicule doit porter principalement sur les essieux de roues, la boîte à graisse, les ressorts, les attelages, et, en un mot, sur tout ce qui peut intéresser les véhicules.

#### Accidents

ART. 249. — Lorsqu'un mécanicien ou un chauffeur constate un accident de personne ou de matériel, il en rend compte à son Chef de dépôt.

#### Service de nuit

ART. 250. — Pendant la nuit, la garde, l'entretien, l'allumage des machines sont confiés, sauf la machine de réserve, à une équipe de nuit.

### SIXIÈME PARTIE

## SERVICE DE LA VOIE ENTRETIEN ET SURVEILLANCE DE LA VOIE

#### Dispositions générales

#### *Attributions des agents de l'entretien et de la surveillance de la voie*

ART. 251. — Tous les travaux d'entretien courant et de grosses réparations et les travaux Neufs, sur les lignes en exploitation, sont exécutés sous la surveillance et la responsabilité des Chefs de Section et des Chefs de Districts sauf dans les cas tout à fait exceptionnels où l'importance des travaux neufs ou de grosses réparations peut motiver un personnel spécial chargé d'en assurer l'exécution.

L'entretien des voies, des terrassements, des ouvrages d'art et de toutes les dépendances du chemin de fer, sauf dans certaines gares en ce qui concerne les aiguilleurs et alors qu'il n'est pas confié à des entrepreneurs ou ouvriers spéciaux, doit être fait par les poseurs, secondés, s'il y a lieu, par des manœuvres indigènes.

Les manœuvres sont réunis en ateliers ou équipes ; chaque équipe, sous les ordres d'un chef qui prend le titre de chef d'équipe, est chargée de l'entretien d'une portion de ligne déterminée comprenant plusieurs cantons.

La surveillance et la police de la voie sont faites dans chaque canton par un cantonnier. Elles sont faites, le cas échéant, par les aiguilleurs et gardes chargés de services spéciaux sur certains points.

Les cantonniers et manœuvres sont chargés de protéger les voies au moyen de signaux, soit dans tous les cas prévus au présent règlement, soit éventuellement sur la réquisition des agents des trains ou des gares.

Les cantonniers, manœuvres ou autres agents de la voie doivent surveiller avec soin les lignes télégraphiques et téléphoniques posées le long du chemin de fer, et signaler au Chef de district et au Chef de la gare la plus voisine les dérangements et ruptures de fils ou poteaux, en ayant soin d'abord d'isoler le fil rompu, pour empêcher le contact avec les autres fils.

En cas de détresse ou d'accident survenu en pleine voie à un train ou à une machine isolée, les cantonniers et ouvriers de la voie sont tenus, même en dehors des heures de service de se mettre immédiatement à la disposition des Chefs de train et mécaniciens et d'obéir à leurs ordres.

En outre, les chefs d'équipe et manœuvres peuvent, en tout cas, être mis à la disposition d'un Chef de gare ou de dépôt, par ordre de leur Chef de district.

Enfin, dans les cas urgents et exceptionnels, les agents de la voie qui sont voisins d'une gare ou d'un dépôt doivent, si leur service particulier est assuré, donner leur concours au Chef de la gare ou de dépôt, s'ils en sont requis par écrit par ces derniers, qui sont tenus, dans ce cas, de justifier la nécessité de la réquisition ainsi faite par eux. La réquisition est adressée au Chef de district ou à défaut au chef d'équipe et, dans ce cas, un duplicata doit être envoyé immédiatement au Chef de district. Le Chef de district en rend compte à son Chef de Section.

ART. 252. — L'étendue des cantons et le nombre de manœuvres composant chaque équipe, la portion de la voie affectée à chaque équipe sont déterminés par le Chef de Section sur la proposition du Chef de district, et ne sont définitifs qu'après l'approbation du Chef de service de la voie.

Des ouvriers supplémentaires peuvent être adjoints aux équipes, mais seulement en cas de travaux urgents ou extraordinaires.

#### *Autorité et responsabilité des agents de la voie*

ART. 253. — Dans l'exécution des travaux, les chefs de section et les chefs de district doivent donner, tant aux chefs d'équipe et ouvriers poseurs, et autres

agents réguliers de la voie, qu'aux entrepreneurs, tâcherons et ouvriers employés temporairement, les instructions nécessaires pour éviter que les travaux entravent la circulation des trains et pour écarter toute chance d'accident.

Ainsi, ils doivent prescrire suivant les circonstances, les signaux à faire pour assurer l'arrêt ou le ralentissement des trains.

ART. 254. — Chaque Chef de district est responsable des mesures qu'il prend et des omissions qu'il peut commettre dans l'exécution des travaux d'entretien et dans la surveillance des voies situées dans toute l'étendue de son district.

Les mêmes responsabilités incombent aux chefs d'équipe en ce qui concerne les portions de voie qui leur sont confiées.

En cas d'empêchement du chef d'équipe, ses pouvoirs et la responsabilité du service sont délégués à un sous-chef désigné d'avance qui remplit alors les fonctions de chef d'équipe.

ART. 255. — Les manœuvres doivent obéissance au chef d'équipe ou au sous-chef d'équipe désigné pour le remplacer.

Le chef d'équipe est responsable des fautes et de la négligence des manœuvres de son équipe, sauf lorsqu'ils sont chargés d'un service détaché.

ART. 256. — Les entrepreneurs, tâcherons et ouvriers provisoires ne peuvent commencer aucun travail, ni même établir des dépôts de matériaux dans les terrains dépendants du chemin de fer, sans l'autorisation écrite du Chef de section ou du Chef de district ; ils doivent en outre se conformer rigoureusement aux règlements et instructions spéciales qui leur sont signifiées par ces agents. Ils sont responsables des accidents qui peuvent résulter, soit de l'observation de ces règlements et instructions, soit de leur négligence ou de leur défaut de soin.

Les entrepreneurs sont d'ailleurs civilement responsables de leurs ouvriers.

ART. 257. — Chacun des agents du service de l'entretien et de la surveillance est responsable de toute négligence et de toute inexécution des règlements en ce qui concerne son service.

#### *Travaux de la voie*

##### *Travaux ordinaires d'entretien et de visite de la ligne*

ART. 258. — Les travaux ordinaires des équipes comprennent :

- Le dressage, le bourrage et le relevage des voies ;
- Le réglage du ballast et le nettoyage de la voie ;
- Le remplacement des rails, traverses, de leurs attaches, et, en général, de toutes les pièces entrant dans la composition des voies courantes, ainsi que des

appareils de branchements ou d'intersection des voies ;

Le nettoyage et le graissage des plaques tournantes et le remplacement des pièces hors service ;

L'entretien des signaux fixes, la manutention et le transport, sur la ligne, des matériaux destinés aux travaux ;

Le curage des fossés, le réglage des accotements et des talus, la réparation des éboulements ;

Le débroussaillage des lignes téléphoniques, l'entretien, s'il y a lieu, des haies vives et clôtures sèches ;

Les équipes sont aussi chargées quand il y a lieu, soit isolément, soit réunies à d'autres équipes, de la pose des voies nouvelles et des remaniements de voies à faire dans les gares ou sur la ligne.

ART. 259. — La voie doit être visitée chaque jour, au moins une fois, dans chaque canton, par le cantonnier, les travaux reconnus urgents pendant cette visite sont exécutés immédiatement, soit par le cantonnier, soit par l'équipe aussitôt prévenue, lorsqu'ils exigent le concours de plusieurs hommes.

ART. 260. — Dans les temps de grandes pluies ou de tornades, les cantonniers ne doivent pas quitter la ligne, ils doivent au contraire circuler sur les voies pour s'assurer que le ballast n'a pas été entraîné par les eaux, que les traverses ne sont pas dérangées de manière à présenter du danger, que les poteaux télégraphiques et téléphoniques n'ont pas été renversés et que les arbres ne sont pas tombés sur la voie.

Pendant les saisons des pluies, les cantonniers doivent toujours visiter leur canton souvent avant le passage du premier train et cela quelque temps qu'il fasse.

#### *Précautions à prendre pour l'exécution des travaux*

ART. 261. — Dans l'exécution des travaux d'entretien et des travaux neufs ou de grosses réparations n'exigeant pas que le chantier soit précédé du signal d'arrêt, les poseurs et autres ouvriers ne doivent jamais laisser sur les voies ou à proximité, des outils, matériaux ou objet quelconque pouvant obstruer les voies ou être atteints soit par les marchepieds des voitures soit par les bielles ou les cendriers de la machine.

En conséquence, les dépôts d'objets quelconques sont défendus d'une manière absolue entre les deux rails d'une même voie et extérieurement à toute voie à moins de 1m.50 des rails extérieurs.

Au cours des travaux le ballast doit être réglé avant le passage de tout train ou machine.

1<sup>c</sup> - Intérieurement aux voies : au plus à 5 centimètres au-dessous du niveau du rail, immédiatement contre les rails et au plus à leur niveau à 15 centimètres de distance, en dehors de cette dernière limite,

il ne doit jamais dépasser une hauteur maxima de 8 centimètres au-dessus des rails.

2<sup>o</sup> - Extérieurement aux voies : au plus au niveau des rails sur une largeur d'au moins 30 centimètres.

A la fin des travaux le ballast doit être réglé conformément au profil fixé.

Les manœuvres ne doivent jamais rien déposer sur les fils télégraphiques ou téléphoniques, ni sur les fils des signaux et leurs supports ni sur les poteaux indicateurs quelconques.

ART. 262. — Lorsqu'il s'agit de procéder à un relevage de la voie, les chefs d'équipe doivent avoir soin de ne relever que 6 ou 7 centimètres à la fois et de répartir cette saillie sur au moins 20 mètres de longueur de voie.

Ils doivent éviter de laisser les voies dégarnies pendant les temps pluvieux et ils ne doivent jamais, dans les travaux habituels d'entretien, quitter la ligne à la fin de la journée, sans avoir achevé le bourrage des traverses et le regarnissage de la voie, et s'il le faut, sans avoir pris les mesures nécessaires pour que le signal de ralentissement soit fait aux autres trains.

ART. 263. — Lorsqu'il y a lieu pour une cause quelconque et pour un temps si court qu'il soit de rompre la continuité de la voie, ou lorsque le travail à exécuter peut soit nuire momentanément à la solidité de la voie, soit produire temporairement un obstacle dépassant les limites fixées pour les dépôts à l'article 261 ci-dessus, le chef d'équipe doit, au préalable, faire couvrir, au moyen de signaux d'arrêt, le point où s'exécute le travail. Ces signaux devront être placés à 150 mètres environ de part et d'autre de ce point. Chacun de ces signaux sera répété par un signal de ralentissement placé en principe à 1.000 mètres des signaux d'arrêt et en tout cas pas à moins de 500 mètres, en outre ces signaux sont appuyés de pétards comme il est dit à l'article 106.

Sous aucun prétexte le travail ne doit être entrepris sans que le chef d'équipe ou son suppléant soit présent, et sans que cet agent se soit assuré que les signaux sont bien réellement faits aux distances qui viennent d'être indiquées.

Le manœuvre ou autre agent chargé de couvrir un chantier de réparation de la voie, ne doit jamais le découvrir sans en avoir reçu l'ordre exprès du chef d'équipe ou de son suppléant.

A moins d'urgence, aucun travail de nature à intercepter les voies ne doit être entrepris pendant la nuit, ni pendant un temps de brouillard.

Les chefs d'équipe doivent se renseigner très exactement sur les heures réglementaires du passage des trains aux points où ils travaillent. Ils observent avec soin les signaux que peuvent porter les trains pour annoncer les trains dédoublés, spéciaux ou extraordinaires ; ils notent les trains en retard.

D'autre part, ils se rendent compte, le mieux qu'ils

peuvent, des difficultés de leur travail et choisissent leur moment, sauf urgence, de façon à pouvoir rétablir la voie et découvrir les chantiers 30 minutes au moins avant l'heure de passage du premier train attendu. Toutefois ils ne doivent aucunement se fier aux heures réglementaires des trains, ni compter d'une façon absolue sur les annonces ou avis relatifs aux circulations extraordinaires des trains ou des machines pouvant être toujours expédiées sans avoir été préalablement annoncés.

Ils doivent au contraire, ne jamais perdre de vue que les précautions doivent être prises à toute heure, comme si un train était attendu.

ART. 264. — Lorsque l'état de la voie nécessite, sur une certaine étendue, un ralentissement des trains, il doit être procédé de la manière suivante : le signal de ralentissement est présenté à tous les trains se dirigeant vers la portion de voie en question et placé à 500 mètres de distance de part et d'autre de la portion de voie à protéger.

Le signal de voie libre est fait au point où le train peut reprendre, sans inconvénient, sa vitesse normale. Ce dernier est assuré, le jour, au moyen d'un disque blanc placé à l'extérieur et immédiatement à gauche de la voie dans le sens de la marche du train, et la nuit, au moyen d'une lanterne à feu blanc occupant la même position.

Les dispositions ci-dessus supposent que, d'après l'état de la voie il suffit que la vitesse des trains soit réduite à 12 kilomètres. Lorsqu'il est nécessaire de réduire au-dessous de cette limite et que cette mesure n'a pu être prescrite par un ordre de service les signaux de ralentissement doivent être répétés à la distance prescrite à l'article 263 pour les signaux d'arrêts destinés à couvrir un obstacle.

Dans ce cas, les trains doivent marcher à l'allure d'un homme au pas.

*Autorisation à obtenir et avis à donner avant la mise à exécution de divers travaux*

ART. 265. — Aucune interception des voies principales ou des voies de service, aucune manœuvre sur les mêmes voies, ne peut avoir lieu dans une gare ou aux abords, en dedans des disques, sans l'autorisation du Chef de gare. L'agent qui les dirige peut s'entendre avec le Chef de gare pour faire couvrir les voies principales au moyen des signaux réglementaires.

ART. 266. — Sauf dans les cas d'extrême urgence :  
1<sup>e</sup> - Aucun travail de nature à entraîner des modifications dans la marche des trains ne peut être entrepris sans un ordre spécial du Directeur, communiqué pour information aux Chefs des Services de l'Exploitation et de la Traction.

2<sup>e</sup> - Aucune aiguille ne peut être posée, aucun signal fixe ne peut être placé ou déplacé, même pro-

visoirement, sans un ordre écrit du Chef de service de la voie, visé pour information par les Chefs de l'Exploitation et de la Traction.

Dans le cas de travaux d'extrême urgence, les dispositions sont prises sur les lieux, de manière à déranger le moins possible la circulation des trains et assurer la sécurité de cette circulation ; elles doivent être arrêtées de concert par les agents présents les plus élevés en grade dans chacun des trois Services de l'Exploitation, de la Traction et de la Voie.

*Transport de service pour les travaux de la voie*

1<sup>o</sup> — LORRYS

ART. 267. — Les lorrys ou wagonnets poussés à bras, servant à transporter les matériaux, sont confiés à la garde des chefs d'équipe et en leur absence, aux sous-chefs d'équipe.

Ces véhicules ne doivent être mis sur les rails que d'après les ordres et sous la surveillance du Chef d'équipe ou son suppléant.

Trente minutes avant l'heure du passage de chaque train régulier, dédoublé, spécial ou extraordinaire, dont l'heure de passage est annoncée, les lorrys doivent être enlevés de la voie et être éloignés au moins de 1m.50 ; il doit en être de même des matériaux transportés par ces véhicules. Si un train porte le signal qu'il est dédoublé, les lorrys ne doivent être remis sur la voie qu'après le passage du train supplémentaire.

Dès qu'un train est signalé ou aperçu sur la voie que parcourt le lorry, ce véhicule doit être immédiatement enlevé de la voie, en le culbutant au besoin.

ART. 268. — Les lorrys ne doivent pas être employés pendant la nuit, ni en temps de brouillard, si ce n'est en cas d'urgence et de nécessité absolue. Dans ce cas, on doit les munir de feux rouges.

ART. 269. — Les lorrys confiés aux équipes sont destinés au transport des matériaux de la voie et des matières provenant du curage des fossés ; ils doivent toujours être poussés à bras ou retenus suivant le cas.

2<sup>o</sup> — TRAINS DE SERVICE

ART. 270. — Sauf les cas d'extrême urgence, aucun train de service, pour les travaux de la voie, ne peut être mis en marche sur les lignes en exploitation, sans qu'un ordre spécial ait fait connaître :

- 1<sup>o</sup> - Le jour où les transports doivent commencer ;
- 2<sup>o</sup> - Les gares ou les points kilométriques entre lesquels les trains ont à circuler sur les voies principales ;
- 3<sup>o</sup> - Les points de garage pour les wagons et les machines ;

4<sup>e</sup> - Les heures limites du travail journalier.

Ces ordres spéciaux sont préparés sur la demande du Chef du Service de la voie, par le Chef de l'Exploitation et communiquée au Chef du Service de la Traction, ils sont soumis ensuite à l'approbation du Directeur.

Ils doivent être portés à la connaissance des agents de divers services qui ont intérêt à être renseignés sur les parties de ligne où ces trains circulent et sur les heures pendant lesquelles ces mouvements peuvent avoir lieu.

Si l'ordre spécial n'indique pas le jour où les transports devront cesser, il doit être porté à la connaissance des agents intéressés au moyen d'un ordre spécial de l'Exploitation.

Tout train de service de la voie doit être constamment accompagné d'un agent de la voie qui est chargé de la direction des transports.

Cet agent qui prend le titre de « Chef de transport » remplit les fonctions de Chef de train.

Il a autorité non seulement sur le personnel du train, mais sur les agents et ouvriers de la voie attachés aux transports ou chargés d'assurer les signaux et de manœuvrer les aiguilles. Il est sous les ordres des agents supérieurs de l'Exploitation pour tout ce qui concerne le mouvement sur les voies principales et dans les gares ; il doit en outre obéissance aux Chefs de gare pour les mouvements et les stationnements du train dans l'intérieur des disques ; enfin il doit se conformer aux ordres du Chef de district pour les mouvements dans les voies des sablières et chantiers de la voie, et tout ce qui concerne le chargement et le déchargement des wagons.

ART. 271. — Les employés et les ouvriers qui accompagnent les trains de service de la voie sont tenus de se conformer aux prescriptions suivantes :

1<sup>o</sup> - Il est expressément défendu de monter sur les wagons d'un train de travaux ou d'en descendre pendant qu'il est en marche et avant que l'arrêt complet soit obtenu ;

2<sup>o</sup> - Lorsque le mécanicien siffle pour annoncer la mise en mouvement du train, tous les ouvriers qui se trouvent sur les wagons doivent de suite s'asseoir ;

3<sup>o</sup> - Lorsque le parcours des trains de service, sans arrêt doit être supérieur à un kilomètre, tous les agents qui accompagnent ces trains, sauf les serre-freins doivent, autant que possible, se placer dans les wagons couverts ou dans les wagons tombereaux.

Il est expressément défendu de mettre des planches ou objets quelconques reposant sur les abords supérieurs des wagons découverts pour servir de siège aux ouvriers.

ART. 272. — Les pump-cars ou lorrys destinés au transport du personnel sont exclusivement réservés à l'usage des agents du service de la voie.

Les Chefs de district, prévenus par message de tous les mouvements de l'exploitation au même titre que les Chefs de gare, par les soins du Chef du Ser-

vice de l'Exploitation ou de l'agent spécial, le cas échéant, sont autorisés à circuler librement en pump-car ou en lorry à la condition expresse, toutefois, de demander la voie, quel que soit le point de départ où ils se trouvent. Ils sont dotés à cet effet d'un appareil téléphonique portatif.

Le rôle des Chefs de gare ou de station se borne à indiquer aux Chefs de district si la voie est ou non libre. Si un train est engagé ils indiqueront sa position, et donneront en général tous renseignements nécessaires permettant aux Chefs de district de décider s'ils doivent s'engager ou non sur la voie, poursuivre leur mission ou la retarder ; déterminer le moment où ils devront faire dérailler leur véhicule et de prendre toutes mesures en vue de se couvrir le cas échéant.

Les Chefs de district se déplacent sous leur propre et seule responsabilité et à leurs risques et périls, mais ils sont tenus d'informer dans tous les cas les Chefs de gare de la décision à laquelle ils s'arrêtent.

Les Chefs de gare sont tenus de leur côté d'inscrire sur un cahier ad hoc toutes les communications des Chefs de district ainsi que toutes les observations qu'ils jugeront nécessaires de relater à ce sujet.

Les pump-cars ou lorrys circulent sous l'entière responsabilité des agents qui les accompagnent.

ART. 273. — Il est formellement interdit d'admettre sur les pump-cars ou lorrys, sans une autorisation spéciale du Directeur ou du Chef de Service de la voie, aucune personne étrangère au service de la voie.

#### *Dispositions diverses concernant l'exécution des travaux*

ART. 274. — Les agents et ouvriers du service de la voie, les entrepreneurs et tâcherons, leurs employés et leurs ouvriers doivent, lorsqu'ils quittent la ligne, éloigner des voies, et autant que possible enfermer dans les magasins ou autres abris, tous les outils, chevilletes, crampons, éclisses, selles, crapauds, boulons, tirefonds, contre-plaques et autres objets portatifs.

Les rails doivent être rangés le long de l'accotement au pied du talus du ballast.

Les traverses doivent, quand rien ne s'y oppose, être engerbées à proximité des passages à niveau ou des poteaux kilométriques.

Les lorrys doivent être éloignés des voies, et autant que possible, attachés à un point fixe au moyen d'une chaîne à cadenas.

ART. 275. — Les voies de garage sur lesquelles les wagons stationnent habituellement sans être attelés à une machine doivent être fermées au moyen d'un arrêt mobile, pour empêcher que ces wagons ne soient entraînés sur les voies principales, soit par la gravité, soit par le vent.

Les taquets d'arrêts doivent être normalement cadencés ; ils sont placés de manière à ce qu'il y ait, au moins, un mètre quatre vingts de largeur d'entre-voie entre les arêtes extérieures du rail de la voie principale et de celui de la voie de garage.

ART. 276. — Tout train de service doit, en arrivant à une gare, s'arrêter avant d'avoir atteint l'aiguille de branchement de la voie d'évitement sur la voie directe, même si la voie est libre.

Une fois cet arrêt marqué, le chef de transport après s'être assuré que l'aiguille est bien disposée, peut autoriser le mécanicien à reprendre sa marche et à entrer en gare avec précaution, en portant son attention sur les signaux qui peuvent lui être faits par les agents de la gare.

#### Surveillance de la voie

##### *Exécutions des lois et ordonnances concernant la grande voirie et la police des Chemins de fer*

ART. 277. — Les Chefs de district et les autres agents de la voie sont tenus, en dehors des gares, et même dans les gares, lorsqu'ils en sont requis, de veiller à l'exécution des prescriptions, des ordonnances et décrets sur la police des chemins de fer en vigueur.

ART. 278. — Les agents de la voie doivent empêcher toute personne étrangère au service des chemins de fer de circuler ou stationner sur ces chemins ou sur leurs francs bords, à moins qu'elle ne soit munie d'une autorisation.

Cette interdiction ne s'applique pas aux administrateurs commandants de cercle et à leur adjoint, ou aux Chefs de Subdivision, aux agents de la force publique, aux agents des douanes ou du fisc, dans l'exercice de leurs fonctions et revêtus de leur uniforme ou de leurs insignes.

Dans tous les cas, les fonctionnaires ou agents ci-dessus désignés sont tenus de se conformer aux mesures de précautions dont l'exécution est confiée aux agents de la voie.

Dans le cas où des intentions de malveillance seraient évidentes, les agents de la voie doivent faire arrêter les délinquants par les agents de la force publique et, en cas d'absence de ceux-ci, ils doivent effectuer eux-mêmes l'arrestation. Si un agent de la voie éprouve de la résistance de la part des contrevenants ou de tous autres, il doit demander main forte aux autres agents du chemin de fer qui se trouvent à proximité, quel que soit le service auquel ils appartiennent.

ART. 279. — Les agents de la voie doivent conduire en fourrière les animaux abandonnés qu'ils trouvent sur les lignes.

Ils empêchent de jeter ou déposer aucun objet quelle que soit sa nature, ou d'y faire circuler ou stationner des véhicules ou machines étrangères au service.

ART. 280. — Pour prévenir autant que possible, les contraventions de voirie, les agents de la voie doivent avertir officieusement les riverains du chemin de fer.

En conséquence, ils doivent surveiller tout spécialement les constructions, les réparations, les plantations, les fouilles, les exploitations de mines et de carrières, les dépôts de matériaux et principalement ceux de matières combustibles que l'on effectue dans le voisinage de la ligne.

Ils signalent les contraventions au Chef de district, lors de ses tournées, et même, en cas d'urgence, ils doivent les lui faire connaître immédiatement.

##### *Attention à apporter au passage des trains*

ART. 281. — A l'approche d'un train ou d'une machine, les agents de la voie doivent se placer sur l'accotement du Chemin, autant que possible à droite du train arrivant, à 1m.50 au moins du rail le plus rapproché et se tenir prêt à faire les signaux que les circonstances peuvent rendre nécessaires.

L'agent qui s'aperçoit trop tard de l'arrivée d'un train ne doit pas essayer de traverser la voie pour aller prendre la droite, il doit dans ce cas, rester sur l'accotement de gauche.

ART. 282. — Dès qu'un train est en vue, les agents de la voie doivent observer avec la plus grande attention, afin de reconnaître les signaux dont il serait porteur et de répéter, au besoin, les signaux qui pourraient être faits par le Chef de train ou les serre-freins ou de faire eux-mêmes les signaux utiles s'ils remarquent dans le train un dérangement quelconque exigeant le ralentissement ou l'arrêt.

ART. 283. — L'attention des agents doit toujours se porter sur les signaux d'avant et d'arrière des trains et machines, afin de reconnaître si le train est complet, d'être avertis du passage des trains, etc., ou des retours des machines qui pourraient être annoncées et de se prémunir en conséquence.

Toutefois ils ne doivent jamais perdre de vue que des trains extraordinaires peuvent être expédiés sans avoir été annoncés.

##### *Espacement des trains et machines*

ART. 284. — Les agents de la voie doivent maintenir un intervalle de soixante minutes au moins entre les trains ou machines circulant dans le même sens, sur la même voie, sauf dans les sections pour les-

quelles un intervalle moindre a été autorisé par ordre spécial du Directeur du Chemin de fer. Dans ce dernier cas, ils doivent maintenir l'intervalle fixé.

Ils ne doivent jamais perdre de vue que la sécurité de la circulation repose principalement sur la rigoureuse exécution des consignes relatives à l'espace-ment des trains.

*Protection des voies en cas d'arrêt des trains en dehors des gares en cas d'obstruction*

ART. 285. — Lorsqu'un agent de la voie aperçoit un train, une portion de train ou une machine arrêté sur la voie en dehors des signaux fixes, son devoir est de se porter à l'arrière au pas de course pour faire à la distance fixée à l'article 108, les signaux qui doivent protéger le train ou la machine. S'il s'y trouve déjà un agent du train ou de la machine, il le remplace.

ART. 286. — En cas de dérangement susceptible d'occasionner un déraillement tel que, par exemple, un déplacement ou une rupture dans les rails ou autres matériaux de la voie, un éboulement, un tassement, ou en général un obstacle quelconque trop considérable d'ailleurs pour pouvoir être écarté immédiatement, tout agent de la voie dès qu'il en a connaissance doit, sans hésitation et sans aucun retard, couvrir le point dangereux, à la distance réglementaire fixée à l'article 108, dans les deux sens et tout d'abord du côté du premier train attendu. Les signaux faits dans cette circonstance doivent être appuyés de pétards comme indiqué à l'article 106.

S'il rencontre un agent, il l'envoie couvrir l'obstacle dans une direction, s'il en est capable, tandis qu'il se porte lui-même immédiatement dans l'autre. Les signaux d'arrêt placés, le ou les agents reviennent vers l'obstacle et exécutent s'ils le peuvent les travaux ; dans le cas contraire, le ou les agents vont chercher du secours, puis reviennent vers l'obstacle. Si la personne rencontrée ne peut couvrir l'obstacle dans une direction, l'agent envoie en cas de besoin, immédiatement chercher du secours.

Pendant ces trajets, en allant et en revenant, le ou les agents se tiennent toujours en mesure d'arrêter, au moyen de signaux à vue, tout train ou machine qui surviendrait sur la voie obstruée.

ART. 287. — En cas d'accident à proximité du point où ils se trouvent, les agents de la voie dont la présence n'est pas absolument nécessaire sur ce point ou ailleurs doivent se porter, au premier avis, vers l'endroit où l'accident a eu lieu, pour prêter aide et assistance.

Mesures d'ordre

ART. 288. — Tout accident sur le chemin de fer, soit qu'il atteigne des personnes étrangères au service ou des employés, soit qu'il occasionne seulement des avaries au matériel, doit être porté immédiate-

ment, par l'agent de la voie qui l'a constaté ou par celui qui en reçoit avis, à la connaissance du Chef de district qui en rend compte à son Chef de section par la voie hiérarchique, et en outre au Chef de la gare la plus voisine.

ART. 289. — Les agents de la voie doivent recueillir scrupuleusement tous les objets tombés des voitures, machines et wagons, aussi bien les objets faisant partie de ces véhicules que les marchandises transportées et les objets perdus par les voyageurs.

Ils les remettent contre reçu au Chef de la gare la plus voisine.

ART. 290. — Les manœuvres qui ne demeurent pas sur la ligne doivent, lorsqu'ils sont de service, y prendre leur repas, afin d'être en mesure de partir immédiatement sur les points où leur présence peut être nécessaire et de faire les signaux au train.

ART. 291. — Dans le cas d'un service de nuit, aucun agent ne doit quitter le poste qui lui est confié avant l'arrivée de son remplaçant. Il lui donne connaissance des ordres, consignes ou avis qu'il aurait reçus et il le renseigne sur les trains ayant déjà passé et sur ceux qui sont attendus.

ART. 292. — Tous les agents de la voie, les entrepreneurs, les tâcherons, leurs employés et ouvriers et toutes personnes qui sont obligées de circuler sur la voie doivent se conformer aux prescriptions suivantes :

1<sup>o</sup> - Dès qu'ils aperçoivent un train ils doivent se garer en dehors des voies à au moins un mètre cinquante du rail le plus rapproché et en évitant de traverser la voie ;

2<sup>o</sup> - Lorsque les agents sont obligés de circuler sur la voie un surcroît d'attention dans les deux sens est nécessaire de leur part, pour ne pas se laisser surprendre par les trains ou machines qui peuvent survenir d'un sens ou de l'autre.

ART. 293. — Chaque équipe de manœuvres doit être munie des objets suivants :

1<sup>o</sup> - Deux drapeaux ou disques rouges à hampe ferrée ;

2<sup>o</sup> - Deux drapeaux ou disques verts à hampe ferrée ;

3<sup>o</sup> - Pendant la nuit, deux lanternes pouvant donner à volonté un feu blanc, vert ou rouge ;

4<sup>o</sup> - Une trompe ou corne d'appel ;

5<sup>o</sup> - Une boîte renfermant des pétards.

Lomé, le 12 Juillet 1928

*Le Capitaine du Génie,*

*Directeur du Service des Voies de Pénétration,  
du Wharf et des Travaux Publics.*

DALAISE.

*Approuvé en Conseil d'Administration  
dans sa séance du 12 Juillet 1928*

*Le Commissaire de la République p. i.*

L. PÉTRE

ÉTAT des mouvements de la Navigation du Port de Lomé pendant le mois de décembre 1928

NOMS, PROVENANCE ET DESTINATION DES NAVIRES	PAVILLON	D A T E S		TONNAGE NOMINAL	ÉQUIPAGE	T O N N A G E	
		D'ARRIVÉE	DE DÉPART			DÉBARQUÉ	EMBARQUÉ
<b>West Campgaw</b> Pensacola-Calabar	Américain	30. 11. 28	1. 12. 28	3.451	34	—	—
<b>353-Wagogo</b> Brême-Matadi	Allemand	3. 12. 28	4. 12. 28	1.854	43	41.016	—
<b>354-Hoggar</b> Marseille-Douala	Français	4. 12. 28	4. 12. 28	3.109	73	28.574	0.045
<b>355-Winfried</b> Hambourg-Bénin	Allemand	6. 12. 28	7. 12. 28	2.241	48	40.873	—
<b>356-Europe</b> Bordeaux-Matadi	Français	7. 12. 28	7. 12. 28	2.896	133	2.778	—
<b>357-New-Brunswick</b> New-York-Opobo	Américain	7. 12. 28	7. 12. 28	4.028	47	128.062	—
<b>358-Chelma</b> Marseille-Pt. Gentil	Français	8. 12. 28	8. 12. 28	3.105	44	191.688	—
<b>359-Brazza</b> Matadi-Bordeaux	— do —	8. 12. 28	8. 12. 28	6.308	151	—	163.971
<b>360-Wangoni</b> Hambourg-Douala	Allemand	10. 12. 28	10. 12. 28	4.526	123	—	—
<b>361-Kouroussa</b> Marseille-Cotonou	Français	10. 12. 28	10. 12. 28	2.122	60	72.300	—
<b>362-Sir George</b> Sekondi-Lagos	Anglais	10. 12. 28	10. 12. 28	732	50	74.226	0.998
<b>363-Al. Lat. Treville</b> Douala-Hambourg	Français	11. 12. 28	12. 12. 28	3.435	53	—	479.901
<b>364-Forafric</b> Anvers-Douala	Anglais	11. 12. 28	12. 12. 28	2.122	31	203.334	—
<b>365-Albireo</b> Lagos-Hambourg	Hollandais	13. 12. 28	13. 12. 28	2.690	40	—	168.919
<b>366-Robert Holt</b> Liverpool-Douala	Anglais	14. 12. 28	15. 12. 28	1.687	37	166.433	0.187
<b>367-Bassa</b> Londres-Sapele	— do —	13. 12. 28	13. 12. 28	3.201	45	15.460	—
<b>368-Salaga</b> Liverpool-Apapa	— do —	15. 12. 28	16. 12. 28	2.396	53	216.397	—
<b>369-Fort de Vaux</b> Hambourg-Douala	Français	16. 12. 28	18. 12. 28	3.151	51	419.707	—
<b>370-Elima</b> Anvers-Pt. Gentil	— do —	17. 12. 28	24. 12. 28	3.968	38	2.186.400	—
<b>371-Sir George</b> Lagos-Sekondi	Anglais	17. 12. 28	17. 12. 28	732	50	—	86.295
<b>372-Kouroussa</b> Lagos-Marseille	Français	18. 12. 28	18. 12. 28	2.122	60	0.145	133.031
<b>373-Hoggar</b> Douala-Marseille	— do —	19. 12. 28	19. 12. 28	3.109	73	0.250	97.729
<b>374-Otho</b> New-York-Matadi	Américain	19. 12. 28	21. 12. 28	2.976	34	310.750	—
<b>375-Amérique</b> Bordeaux-Matadi	Français	19. 12. 28	19. 12. 28	4.867	154	8.423	—
<b>376-Wolfram</b> Opobo-Hambourg	Allemand	20. 12. 28	20. 12. 28	2.242	47	—	82.168
<b>377-St. Prosper</b> Douala-Hambourg	Français	21. 12. 28	21. 12. 28	2.633	44	—	67.451
<b>378-Wangoni</b> Douala-Hambourg	Allemand	21. 12. 28	21. 12. 28	4.526	124	—	—

NOMS, PROVENANCE ET DESTINATION DES NAVIRES	PAVILLON	DATES		TONNAGE NOMINAL	EQUIPAGE	TONNAGE	
		D'ARRIVÉE	DE DÉPART			DÉBARQUÉ	EMBARQUÉ
<b>379-Immo</b> Hamboug-Tiko	Allemand	22. 12. 28	22. 12. 28	1.350	40	48.403	—
<b>380-Europe</b> Matadi-Bordeaux	Français	22. 12. 28	22. 12. 28	2.896	133	0.150	20.193
<b>381-Texel</b> Bordeaux-Pt. Gentil	Hollandais	24. 12. 28	24. 12. 28	2.748	40	27.729	—
<b>382-Chama</b> Hambourg-Hambourg	Anglais	24. 12. 28	24. 12. 28	1.977	46	35.193	—
<b>383-Sir George</b> Sekondi-Lagos	—do—	26. 12. 28	26. 12. 20	732	50	—	—
<b>384-Madonna</b> Marscille-Douala	Français	—do—	—do—	3.263	133	54.991	10.735
<b>385-Salaga</b> Lagos-Liverpool	Anglais	29. 12. 28	30. 12. 28	2.397	53	3.642	270.377
<b>386-Puersum</b> Amsterdam-Sapele	Hollandais	—do—	29. 12. 28	1.142	28	61.176	—
<b>387-Forafric</b> Douala-Anvers	Anglais	31. 12. 28	31. 12. 28	2.122	31	—	266.924
<b>388-Onitsha</b> Hambourg-Cotonou	—do—	—do—	—do—	2.422	49	17.420	0.115
<b>PORT D'ANÉCHO</b>							
<b>12-Walfram</b> Opobo-Hambourg	Allemand	21. 12. 28	21. 12. 28	2.242	47	—	76.383

Lomé, le 31 décembre 1928.  
Le Chef du Service des Douanes,  
GUENOT

**PARTIE NON OFFICIELLE**

« L'Administration du Territoire déclare décliner toutes responsabilités à quelque titre que ce soit à raison des textes insérés dans la partie non officielle. »

**L'Industrielle Coloniale**

Société Anonyme au Capital de 4.500.000 francs

Siège Social : PARIS, rue de la Victoire, N° 24.

— I —

Aux termes d'une délibération en date du 5 juillet 1928, constatée par un procès-verbal dont un extrait est demeuré annexé à l'acte visé sous le paragraphe III ci-après, le Conseil d'Administration de la Société Anonyme dite : « L'INDUSTRIELLE COLONIALE », en conformité de l'autorisation à lui conférée par l'article 7 des Statuts, a décidé de procéder à la réalisation immédiate d'une tranche d'augmentation de capital de 2.000.000 de francs, et en conséquence d'émettre les 20.000 actions de 100 francs chacune qui en sont la représentation.

Le Conseil a en outre décidé, notamment :

Que ces 20.000 actions nouvelles seraient de même rang et de même catégorie que celles composant le capital originaire de la Société, qu'elles seraient dites « actions ordinaires », émises au pair et auraient jouissance à compter rétroactivement du 1<sup>er</sup> juillet 1928. Qu'elles devraient être libérées du quart de leur montant nominal lors de leur souscription et du surplus au fur et à mesure des appels de fonds qui pourront être faits par le Conseil d'Administration.

Que sur ces 20.000 actions nouvelles, et en vertu de la faculté à lui accordée par l'alinéa 3 de l'article II des Statuts, 1250 seraient laissées à la disposition du Conseil d'Administration pour en opérer le placement au mieux des intérêts de la Société.

Et d'une façon générale, le Conseil a déterminé toutes conditions autres que celles ci-dessus de l'émission des 20.000 actions nouvelles.

— II —

Aux termes d'une délibération, prise en la forme authentique suivant procès-verbal dressé par M<sup>e</sup> LEGAY, Notaire à PARIS, le 10 août 1928, le Conseil d'Administration de la Société a délégué à Monsieur BENEDIC, l'un de ses membres, tous pouvoirs et autorisations nécessaires à l'effet, notamment de faire la déclaration notariée de souscription et de versements concernant l'augmentation de capital dont s'agit.

— III —

Aux termes d'un acte reçu par M<sup>e</sup> LEGAY, Notaire à PARIS, le 10 août 1928, le délégué du Conseil d'Administration a déclaré :

Que les 20.000 actions ordinaires nouvelles de 100 francs chacune représentant l'augmentation de capital de 2.000.000 de francs décidée par le Conseil d'Administration dans sa séance du 5 juillet 1928, ont été toutes souscrites par une Société.

Et qu'il a été versé en espèces par cette société le quart du montant nominal de chacune des actions par elle souscrites, de sorte qu'il a été versé au total la somme de 5.000.000 francs.

A cet acte sont demeurés annexés une liste et un état contenant toutes les énonciations prescrites par la loi.

— IV —

Aux termes d'une délibération en date du 10 février 1928, une assemblée générale extraordinaire des actionnaires anciens et des souscripteurs des 20.000 actions nouvelles composant l'augmentation de capital précitée, ladite assemblée ayant réuni la totalité des actionnaires et souscripteurs représentant l'intégralité du capital ancien et nouveau a, entre autres résolutions, adopté à l'unanimité celles ci-après littéralement transcrites, savoir :

*Première Résolution*

L'assemblée générale après vérification complète et individuelle, reconnaît sincère et véritable la déclaration de souscription et de versement contenus en l'acte sus-visé reçu par M<sup>e</sup> LEGAY, Notaire à PARIS le 10 août 1928.

En conséquence, l'augmentation de capital de 2.000.000 de francs dont s'agit est définitivement réalisée et le capital de la Société porté à la somme de 4.500.000 francs.

*Deuxième Résolution*

L'assemblée générale comme conséquence du vote de la résolution qui précède, décide de modifier ainsi qu'il suit, la rédaction de l'article 6 des Statuts :

**ARTICLE 6.***(Nouvelle Rédaction)*

Le capital social est fixé à la somme de 4.500.000 francs divisé en 45.000 actions de 100 francs chacune dont :

1<sup>o</sup> - 10.000 dites actions ordinaires, toutes émises contre espèces et souscrites représentant le capital originaire de la Société.

2<sup>o</sup> - 30.000 dites actions ordinaires, toutes émises contre espèces et souscrites représentent deux augmentations de capital ratifiées par assemblées générales extraordinaires des 27 juillet 1927 et 10 août 1928.

3<sup>o</sup> - 5.000 dites actions privilégiées, toutes émises contre espèces et souscrites représentent une augmentation de capital ratifiée par une assemblée générale extraordinaire du 10 février 1928.

*Troisième Résolution*

L'assemblée générale sur la proposition du Conseil d'Administration, décide :

1<sup>o</sup> De reporter au 31 décembre 1928 la clôture du 1<sup>er</sup> exercice social qui avait été prévue pour le 31 décembre 1927.

2<sup>o</sup> De supprimer l'intérêt cumulatif qui avait été prévu en faveur des actions par l'article 52 des Statuts.

Elle décide en conséquence, de modifier ainsi qu'il suit, la rédaction des articles 50 et 52 des Statuts :

## ARTICLE 50

*(Nouvelle Rédaction)*

L'année sociale commence le premier janvier et finit le trente-et-un décembre.

Par exception, le premier exercice commencera le jour de la constitution définitive de la Société et finira le 31 décembre 1923.

## ARTICLE 52.

*(Nouvelle Rédaction)*

Les bénéfices nets . . . . .

Sur les bénéfices nets, il est prélevé d'abord :

1<sup>o</sup> - 5 0 0 pour constituer le fonds de réserve légale . . . . .

2<sup>o</sup> - 8 0 0 d'intérêt non cumulatif aux actions sur le montant dont elles sont libérées et non amorties sans que si les bénéfices d'une année ne permettaient pas ce paiement, les actionnaires puissent le réclamer sur les bénéfices des années suivantes.

Sur le surplus. . . (le reste sans changement)

*Quatrième Résolution.*

L'assemblée générale réunissant l'unanimité des actions composant le capital social et sur la proposition du Conseil d'Administration, décide, en vue de l'assimilation complète au point de vue dividende des 45.000 actions faisant partie du capital social que :

a) - Lesdites 45.000 actions (parmi lesquelles :

10.000 composant le capital originaire, avaient jouissance du 11 avril 1927 jour de la constitution de la Société.

10.000 composant une première augmentation de capital avaient jouissance à compter rétroactivement du 11 avril 1927, jour de la constitution de la Société.

5.000 composant une seconde augmentation de capital avaient jouissance du 1<sup>er</sup> janvier 1928.

20.000 composant l'augmentation de capital qui vient d'être ci-dessus ratifiée, avaient jouissance du 1<sup>er</sup> juillet 1928).

auraient toutes jouissance, pour l'intérêt statutaire non cumulatif prévue par l'article 52 des Statuts, à compter seulement du 1<sup>er</sup> juillet 1928 et pour le superdividende du jour de la constitution de la Société.

b) - Que les 45.000 actions supporteraient à égalité, c'est-à-dire pour 1/45.000<sup>e</sup> lors de la distribution du premier dividende, le montant de la taxe de transmission payée en raison de leur création depuis la constitution de la Société.

Des expéditions ou copies des actes, pièces et procès-verbaux visés ci-dessus ont été déposées au Greffe du Tribunal de Première Instance de Lomé ayant les attributions de Tribunal de Commerce et de Justice de Paix, le 14 novembre 1928.

*Le Conseil d'Administration*

**Acte de substitution de société**

Entre :

M. DESMADRYL Gabriel, demeurant à Lomé (Togo), Agissant au nom de la Société dénommée, Société Intercontinentale d'Entreprises «OMNIA», Société anonyme au capital de cent mille francs, dont le siège est à Paris, 64, Rue de la Victoire; ladite Société régulièrement et définitivement constituée et publiée conformément à la loi française;

Spécialement délégué à l'effet des présentes aux termes d'une délibération prise par le Conseil d'Administration de ladite Société, le treize janvier mil neuf cent vingt-huit, dont un extrait certifié conforme et dûment signé est demeuré annexé aux présentes avec lesquelles il sera enregistré,

d'une part;

Et M. MARION Eugène, demeurant à Lomé (Togo), Agissant au nom de la Société dénommée «L'INDUSTRIELLE COLONIALE», Société anonyme au capital actuel de deux millions cinq cent mille francs, dont le siège est à Paris, 64, Rue de la Victoire, ladite Société régulièrement constituée et publiée conformément à la loi;

Spécialement délégué à l'effet des présentes aux termes d'une délibération prise par le Conseil d'Administration de ladite Société le treize février mil neuf cent vingt-huit dont un extrait certifié conforme et dûment signé est demeuré annexé aux présentes avec lesquelles il sera enregistré,

d'autre part.

Il a été convenu ce qui suit :

1<sup>o</sup> - La Société Intercontinentale d'entreprises «OMNIA» a obtenu la concession d'une distribution publique d'énergie électrique dans le périmètre urbain de la Ville de Lomé (Territoire du Togo placé sous le mandat français) pour tous usages à la date du seize octobre mil neuf cent vingt-cinq.

Cette concession a été accordée pour une durée de dix années commençant à courir six mois après la mise en service commercial de la centrale; elle peut être prorogée par tacite reconduction, d'année en année, sauf préavis de deux ans; elle peut être également renouvelée à l'amiable.

Les conditions de cette concession sont établies en un cahier des charges enregistré à Lomé le sept mai mil neuf cent vingt-six, folio cent-deux numéro cinq cent soixante-deux.

Et sous l'article huit dudit cahier des charges se trouve insérée une clause dont la reproduction littérale est faite ci-après :

«La Société Intercontinentale d'Entreprises «OMNIA» s'engage à constituer dans un délai de dix-huit mois, à dater du présent, une Société d'Exploitation avec un capital minimum de cinq cent mille francs, souscrits en numéraire».

«En dehors de cette substitution, toute cession partielle ou totale de la concession, tous changements de concessionnaires ne pourront avoir lieu, sous peine de déchéance, qu'en vertu d'une autorisation du Commissaire de la République».

Un avenant en date du dix octobre mil neuf cent vingt-huit a prorogé jusqu'au trente-et-un décembre mil neuf cent vingt-huit le délai au cours duquel cette substitution doit intervenir.

2° - La Société «L'Industrielle coloniale» a été régulièrement constituée au capital originaire de un millions de francs, porté aujourd'hui à deux millions cinq cent mille francs, ainsi qu'il résulte d'une assemblée générale constitutive unique tenue par les actionnaires de ladite Société, le onze avril mil neuf cent vingt-sept, et ce, pour satisfaire aux obligations du cahier des charges sus-énoncé.

Ceci exposé, M. DESMADRYL ès-qualité, cède, transporte et abandonne à la Société «L'Industrielle coloniale» ce qui est accepté pour cette dernière société par M. MARION ès-qualité, tous les droits, sans exception ni réserve que possède la Société Intercontinentale d'Entreprises «OMNIA» à la concession qui lui a été accordée pour la distribution publique d'énergie électrique dans le périmètre urbain de la ville de Lomé, ainsi qu'il a été expliqué en l'exposé qui précède.

La Société «L'Industrielle Coloniale» disposera de tous les droits cédés et transportés, comme de chose lui appartenant en pleine propriété et jouissance à compter du seize octobre mil neuf cent vingt-huit et elle aura droit à tous les bénéfices de ladite concession à partir de la même date de même qu'elle en supportera toutes les charges et obligations.

De même ladite Société devra exécuter dans toute sa forme et teneur le cahier des charges établi pour ladite concession.

Le tout sans aucun recours ni aucune réclamation contre la Société cédante pour quelque motif que ce soit.

A l'effet de quoi M. DESMADRYL ès-qualité met et subroge, sans aucune autre garantie que celle de l'existence de ladite concession et de sa validité, la Société «L'Industrielle Coloniale» dans les droits et actions de la Société Intercontinentale d'Entreprises «OMNIA».

La présente cession est faite à titre purement gratuit et pour se conformer aux obligations du cahier des charges sus-énoncé, mises à la charge de la Société cédante.

M. DESMADRYL ès-qualité, subroge la Société «L'Industrielle Coloniale» dans tous les droits de la Société Intercontinentale d'Entreprises «OMNIA» à l'effet de se faire remettre partout où il appartiendra, tous titres et pièces concernant la concession cédée.

Les frais des présentes seront supportés par la Société cessionnaire, ainsi que M. MARION l'y oblige.

Pour faire signifier ces présentes, à qui besoin sera, tout pouvoir est donné au porteur d'une expédition.

Et pour leur exécution les parties élisent domicile à Lomé (Togo).

Fait en double à Lomé le seize octobre mil neuf cent vingt-huit.

Lu et approuvé, Signé : E. MARION.

Lu et approuvé, Signé : G. DESMADRYL.

Annexé à la minute d'un acte de dépôt reçu par le Greffier soussigné le quatorze novembre mil neuf cent vingt-huit.

Signé : E. MARION; LAFONTAINE.

Enregistré à Lomé (Togo) Folio 46 case 624 le dix-sept octobre mil neuf cent vingt-huit.

Reçu : six francs.

Signé : CERVEAUX.

Pour expédition certifiée conforme.

LAFONTAINE.

Avenant au cahier des charges en date du seize octobre mil neuf cent vingt-six pour la concession d'une distribution publique d'énergie électrique dans le périmètre urbain de la Ville de Lomé.

(Territoire du Togo placé sous le mandat de la France).

Entre les soussignés :

M. L. PÈTRE, Commissaire de la République par intérim au Togo, agissant en vertu des pouvoirs qui lui sont conférés par le décret du vingt-trois mars mil neuf cent vingt-et-un,

d'une part,

Et M. MARION Eugène et Gabriel DESMADRYL, représentants à Lomé de la Société «OMNIA», agissant en vertu des pouvoirs qui leur ont été conférés par délibérations du Conseil d'Administration en date du douze février mil neuf cent vingt-sept et du douze février mil neuf cent vingt-sept,

d'autre part;

Il a été convenu ce qui suit :

L'article huit, premier alinéa, du cahier des charges en date du seize octobre mil neuf cent vingt-six, est modifié comme suit :

«La Société Intercontinentale d'Entreprises «OMNIA» s'engage à constituer avant le trente-et-un décembre mil neuf cent vingt-huit, une Société d'Ex-

ploitation avec un capital minimum de cinq cent mille francs, souscrits en numéraire»;

Le reste de l'article subsiste sans changement.

Les frais de timbre et d'enregistrement du présent avenant seront supportés par la Société «OMNIA».

Fait en triple exemplaire à Lomé le dix octobre mil neuf cent vingt-huit. Approuvé en Conseil d'Administration à Lomé, le treize octobre mil neuf cent vingt-huit. Le Commissaire de la République. p.i.

Signé : L. PÊTRE; Société «OMNIA»; Le Directeur, E. MARION Le Chef des Services Administratifs, G. DESMADRYL.

Enregistré à Lomé (Togo), Folio quarante-six, numéro six cent dix-sept, le quinze octobre mil neuf cent vingt-huit.

Reçu ; six francs;

Signé : CERVEAUX.

Annexé à la minute d'un acte de dépôt reçu par le Greffier soussigné, le quatorze novembre mil neuf cent vingt-huit.

Signé : E. MARION; LAFONTAINE.

Pour expédition certifié conforme :  
LAFONTAINE.

#### AVIS

Les COMPTOIRS COLONIAUX et Monsieur Paul P. CASOIN, ont l'honneur d'aviser toutes les personnes intéressées, que Messieurs DEVAUX et PRAUD ne font

plus partie de leur personnel et que les procurations qui leur avaient été données sont devenues sans effet.

## Comptoir d'Importation et d'Exportation Franco Africain

Société anonyme au capital de 600.000 francs.

SIÈGE SOCIAL : ATAKPAMÉ

Assemblée générale extraordinaire du 23 novembre 1928.

Les actionnaires se sont réunis en Assemblée générale extraordinaire pour accepter la démission des cinq Administrateurs.

Résolution votée à l'unanimité.

Ensuite nomination de trois Administrateurs.

Résolution votée à l'unanimité.

*pour Le Conseil d'Administration*  
RODIER

« La Société Africaine Financière et Agricole «SOCAFA» Société anonyme au capital de trois millions, siège social ATAKPAMÉ Togo se substituera à compter du premier janvier 1929 au Comptoir d'Importation et d'Exportation Franco Africain CIEFA «Société anonyme au capital de six cent mille francs, siège social Atakpamé Togo.

*Un Administrateur*  
M. RODIER.

Pour propager nos affaires nous offrons au prix de réclame de 50 francs (cinquante) seulement nos pélerines imperméables de peau de baleine imitée (Fischhaut-Imitation), et du même matériel en forme de manteau à 90 francs (quatre vingt-dix).

Les deux pièces ne sont pas seulement un abri absolu contre la possibilité d'être trempé, mais aussi très pratiques pendant l'usage, car on peut les plier comme un portefeuille et les porter en poche. Si elles ne conviennent pas nous garantissons l'échange. Le prix de trois pélerines s'élève à 120 Frs., de 3 manteaux à 210 Frs. Tous les prix ne sont valables que contre paiement d'avance. On est prié de faire les commandes sur le coupon du mandat de poste. (Ecrivez l'adresse très distinctement.)

## LAVU-EXPORT BONN (ALLEMAGNE).

100.000 Pièces ont été vendues dans un court délai.

# BANQUE FRANÇAISE DE L'AFRIQUE

Anciennement « Banque Française de l'Afrique Equatoriale »

Fondée en 1904

Siège Social: 23, Rue Taitbout, — PARIS (9<sup>e</sup>)

CAPITAL : . . . . . Frs. 50.000.000

RÉSERVES : . . . . . » 14.800.000

*Délivrance de chèques sur les Colonies, la France & l'Etranger*

AVANCES — ACCREDITIFS — ESCOMPTES — DEPOTS  
TRANSFERTS DE FONDS — CHANGE

*Crédits documentaires — Avances sur marchandises*

## AGENCES EN AFRIQUE :

SÉNÉGAL . . . . .	DAKAR, RUFISQUE — KAOLACK ST. LOUIS
SOUDAN . . . . .	BAMAKO, KAYES
GUINÉE FRANÇAISE . . . . .	CONAKRY
COTE D'IVOIRE . . . . .	GRAND-BASSAM, ABIDJAN
TOGO . . . . .	LOMÉ
DAHOMÉY . . . . .	COTONOU, PORTO-NOVO
CAMEROUN . . . . .	DOUALA, YAOUNDÉ
GABON . . . . .	LIBREVILLE, PORT-GENTIL
CONGO FRANÇAIS . . . . .	BRAZZAVILLE, BANGUI

## AGENCES EN FRANCE :

BORDEAUX . . . . .	37, ALLÉES DE TOURNY
MARSEILLE . . . . .	33, RUE DE LA DARSE
LE HAVRE . . . . .	10, RUE EDOUARD LARUE

CORRESPONDANTS DANS LE MONDE ENTIER.

R. C. Seine 119.515

Adresse télégraphique : EQUATBANK.

# WOERMANN - LINIE

*Deutsche Ost-Afrika Linie*

*Hamburg Amerika Linie (Service d'Afrique)*

*Hamburg Bremer Afrika Linie*

---

SERVICES RÉGULIERS DE COURRIERS, PASSAGERS ET CARGO

entre

**Hambourg, Brême, Rotterdam, Anvers, Southampton, Lisbonne,  
Madères et les Canaries, la Côte occidentale d'Afrique,  
l'Angola, le Sud Ouest, l'Afrique du Sud et de l'Est.**

---

Les nouveaux paquebots "Ussukuma et Wagoni"  
partent le 21 de chaque mois de Lomé à Southampton et Boulogne s. m.

---

CONFORT, SERVICE SÉRIÉUX, TABLE EXCELLENTE.

Les cargos n'ont pour le passagers qu'un accommodement limité (classe unique)

Tous renseignements au sujet des dates d'arrivée et de départ,  
ainsi que toutes informations en général, peuvent être obtenus au bureau :

*Avenue du Maréchal Foch,  
Lomé.*

**Adresse Télégraphique: WESTLINIE.**

La première voiture française construite en grande série

# CITROEN

La plus puissante industrie automobile d'Europe

Agent exclusif pour le Togo : J. B. CARBOU :: LOME

Pièces de rechange

Ateliers de réparations

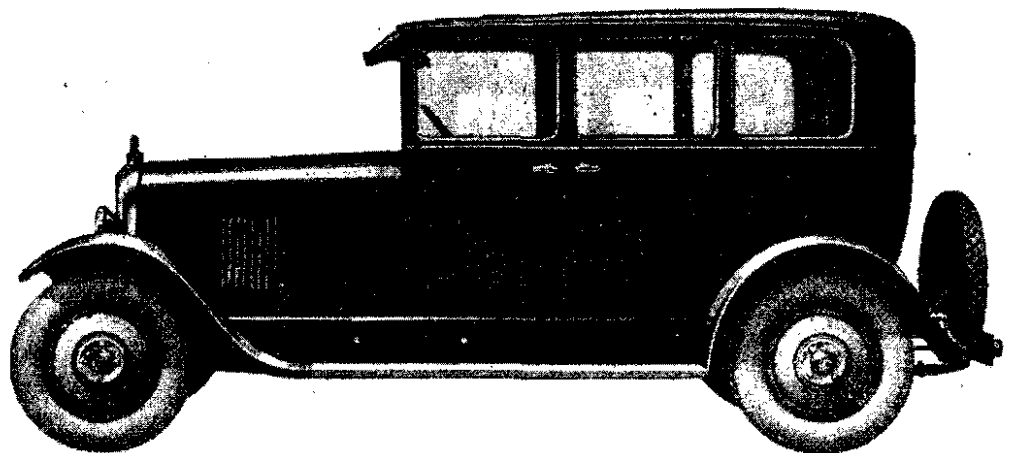
## LA CONDUITE INTERIEURE

(4 places)

10 cv B. 14, 1928

32.000 frs.

L'incomparable succès obtenu par la 10 CV B. 14, dont plus de 100.000 exemplaires ont été vendus en un an, a décidé les usines Citroen à poursuivre *uniquement* la fabrication de ce modèle, à l'exclusion de tout autre.

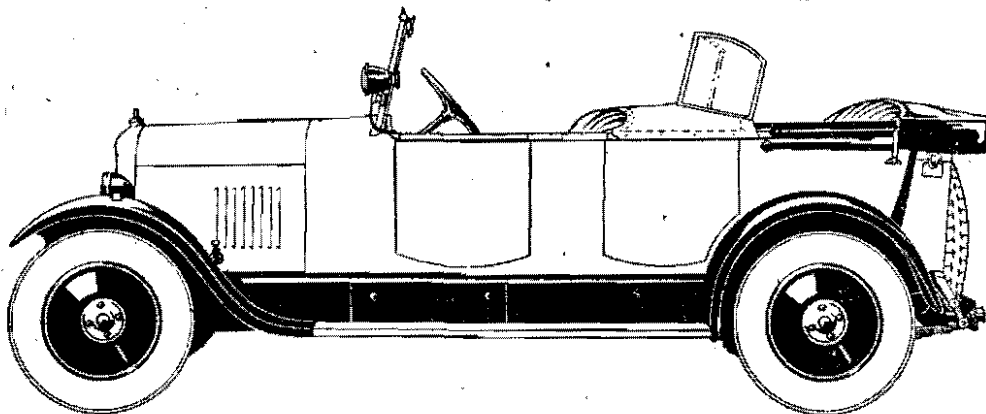


## AMÉLIORATIONS APPORTÉES A LA 10 CV B. 14 MODÈLE 1928

Jeu complet de filtres pour l'huile, l'essence, l'air, empêchant l'entrée des poussières dans le moteur et lui assurant une plus longue durée.  
Suspension améliorée par l'allongement des ressorts arrière et l'emploi d'amortisseurs d'un type nouveau.

Carrosseries TOUT ACIER surbaisées (tout en conservant la même hauteur intérieure) aux formes arrondies particulièrement élégantes.

Equilibrage rigoureux de toutes les pièces en mouvement supprimant d'une façon absolue toutes les vibrations.  
Commande centrale sur le volant de direction des avertisseurs (de ville et de route) et des appareils d'éclairage (lanternes, phares, code)



## Le « TORPÉDO LUXE »

4-5 places

Prix : 26.000 francs

## Le « CABRIOLET »

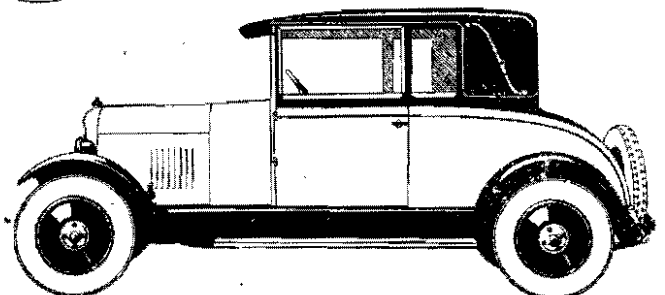
2 places — 3 places — 4 places

DECAPOTABLE

Prix : 32.500 francs

NON DECAPOTABLE

Prix : 33.000 francs



Demander des renseignements à la maison J. B. CARBOU, à Lomé, pour tous autres modèles désirés.

La première voiture française construite en grande série

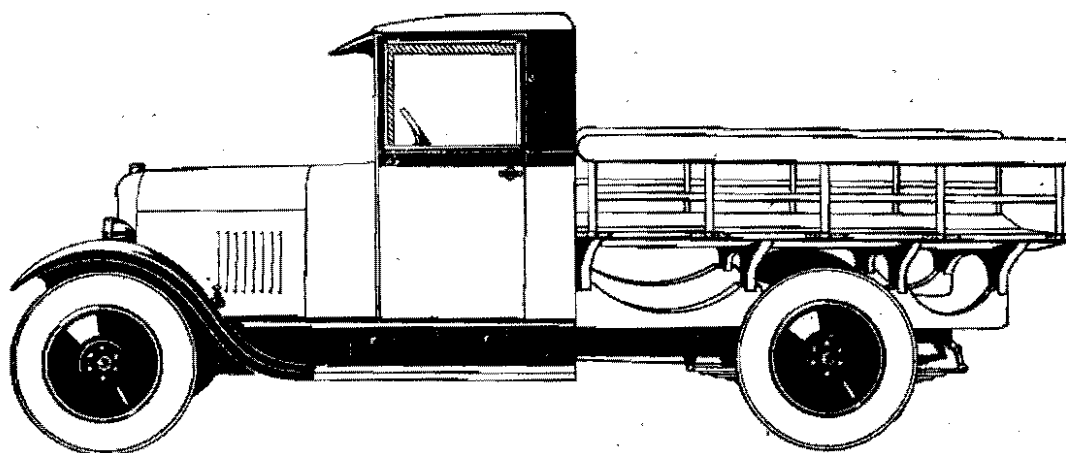
Les voitures utilitaires

# CITROËN

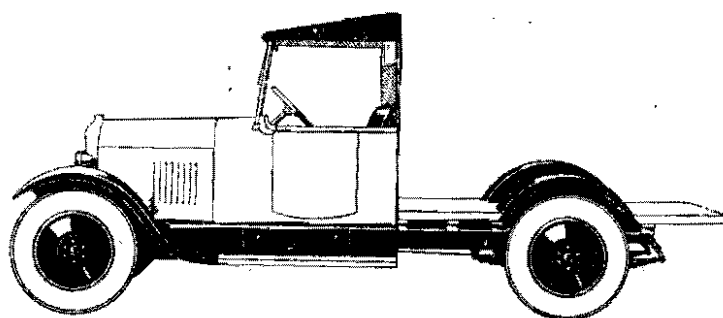
Châssis B. 15

Charge utile 1.000 kilos

Même équipement que les voitures du Tourisme — Eclairage et démarrage électriques — Roue de secours garnie — Limiteur de vitesse — Pare-Prise — Capotage avec rideaux de côté — Siège à 2 places.



La « Plateforme » 1.000<sup>K</sup>  
avant de conduite intérieure  
*Prix : 32.000 frs.*



La « Camionnette Bâchée » 1.000<sup>K</sup>  
avant de conduite intérieure  
*Prix : 34.000 frs.*

Le « Plateau » de 1.000<sup>K</sup>  
avant de Torpédo  
*Prix : 27.000 frs.*

Agent exclusif pour le Togo : *J. B. Carbou* — Lomé

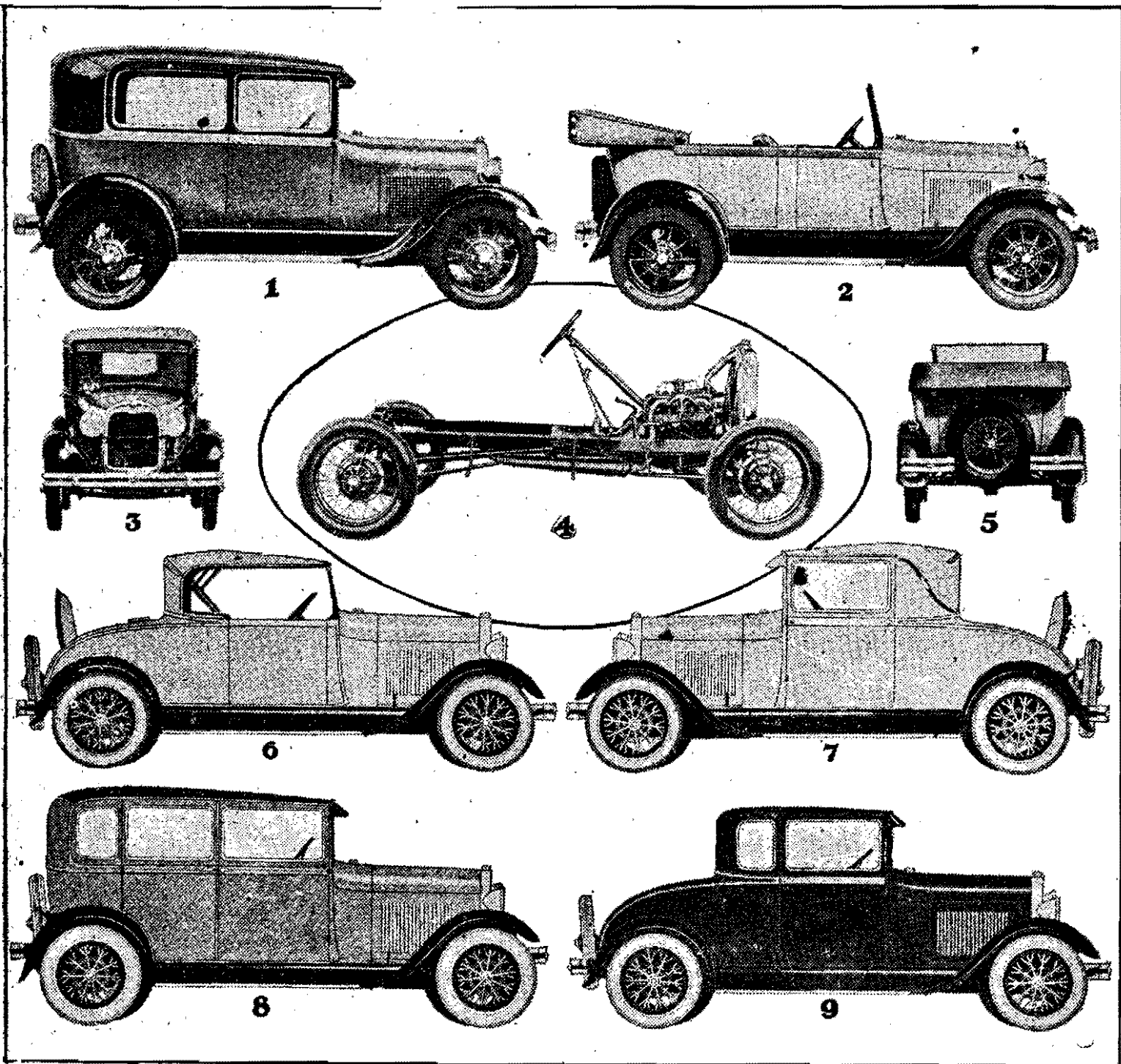
Stock très complet de pièces de rechange.

Atelier de réparations.

*Demander des renseignements à la maison J. B. CARBOU, à Lomé, pour tous autres modèles désirés*

# FORD

Il est maintenant reconnu que les nouveaux véhicules FORD sont les seuls capables de donner entière satisfaction en Afrique; ils sont robustes, rapides, souples, confortables et surtout économiques (Consommation maxime 13 litres aux 100 Kilomètres.) Prix très avantageux.



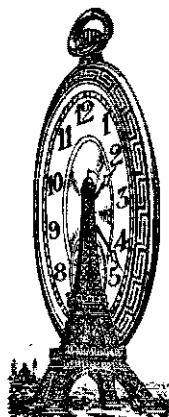
- |   |   |
|---|---|
| 1. La Conduite Intérieure 2 portes "Tudor" £ 210.-- | 7. Le Coupé "Sport" £ 225.--                        |
| 2. La Touriste "Phaeton" £ 190.--                   | 8. La Conduite intérieure 4 portes "Tudor" £ 240.-- |
| 3. Vue avant de la "Tudor"                          | 9. Le Coupé £ 210.--                                |
| 4. Le Nouveau Chassis, 1 Tonne £ 158.--             | Le Chassis une tonne et demie est                   |
| 5. Vue arrière de la Touriste "Phaeton"             | vendu à £ 185.--                                    |
| 6. Cabriolet 3 places "Sport Roadster" £ 190.--     | La Camionnette £ 183.--                             |

*Pour tous renseignements s'adresser chez :*

Messrs. G. B. OLLIVANT & Co. Ltd. Agent de Messrs. FORD, pour le Togo.

COMPTOIR D'HORLOGERIE SOIGNÉE

"A la Tour Eiffel"



**JOYEROT & JACOT**

5, Grande Rue - BESANÇON - France

Catalogue général d'Horlogerie  
Bijouterie - Orfèvrerie, adressé  
gratis et franco.

Envois de choix sur demande à MM. les fonctionnaires

Facilités de paiement

Représentants sont demandés

De Tout  
Pour Tous  
c'est la devise de

**la Semaine  
Vermot**

28 pages, grand format : 1 fr. 50

Rédaction et Administration :  
38, Rue Gay-Lussac, PARIS (5<sup>e</sup>)

## LA SOCIÉTÉ MINIÈRE & AGRICOLE DE MARCORY

à COCOVILLE par Grand-Bassam, Côte d'Ivoire,  
tient, en quantités illimitées, à la disposition des planteurs :

**A — des noix de cocos sélectionnées à 0,75 pièce.**

**B — des plants de cocotiers de 15 à 18 mois à 5 frs. le pied par unité  
et à 4 frs. pour les commandes de 100 et au delà.**

Ces prix s'entendent pour noix & plants pris à la plantation de la Société.

Référence: BANQUE COMMERCIALE AFRICAINE à GRAND BASSAM.

**INCANDESCENCE**  
par le pétrole ordinaire sans pression

# ***Aladdin***

**LA LAMPE MERVEILLEUSE**  
Sans fumée, sans odeur  
Ni pompe, ni gicleur  
S'allume avec une allumette.  
Aucun chauffage préalable du bec.

**Intensité 100 bougies**  
**Aucun danger**  
**d'incendie ou d'explosion**

94 % d'air contre 6 % de pétrole ordinaire

ABSOLUMENT INDÉRÉGLABLE  
ENTIÈREMENT GARANTIE

*En vente partout ou directement*  
aux **INDUSTRIES ALADDIN**  
148, Boulevard Ney, PARIS-18



REX PUBLICITÉ