

2^e Direction.

ORDRE DE SERVICE

1 Annexe.

N^o 206.

Appareil Saxby et Farmer établi à l'entrée de la station de Bruges (côté vers Gand). — Emplacement des signaux et excentriques qui en dépendent. — Instructions réglant la manœuvre.

Le 10 août 1871.

Le signaleur de la cabine manœuvre :

1^o Les excentriques indiqués au plan ci-annexé sous les nos 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10 et 11.

2^o Les signaux *g* et *G*, *b* et *B* ainsi que les cinq palettes du sémaphore.

Les signaux *g* et *G* ferment la voie d'arrivée de Gand, les signaux *b* et *B* ferment la voie de départ de Bruges.

Les bras du sémaphore se rapportent : ceux de gauche à la voie de gauche (entrée dans la station de Bruges) ; ceux de droite à la voie de droite (départ de Bruges).

Ces bras sont peints en rouge du côté vers lequel ils commandent et portent en lettres blanches le nom de la direction à laquelle ils se rapportent.

Dés trois palettes commandant aux trains ou machines se dirigeant vers Bruges, la palette supérieure se rapporte à la direction vers la voie de garage n^o 7, la palette du milieu aux voies principales et la palette inférieure à l'entrée de la gare aux marchandises. Ces palettes portent respectivement les inscriptions : *garage, voyageurs, marchandises.*

Les deux bras sémaphoriques de droite correspondent : le bras supérieur aux voies principales, le bras inférieur à la sortie

de la cour aux marchandises. Ils portent les inscriptions : *voyageurs, marchandises*.

La nuit, les bras du sémaphore sont remplacés par des feux rouges ou verts.

Dans leur position normale, tous les signaux sont à l'arrêt, les bras du sémaphore dans une position horizontale ou les feux rouges.

Lorsque le disque *g* est au passage, l'un des bras est incliné ou le feu correspondant est vert pour indiquer la direction ouverte au train.

Lorsque le disque *b* est au passage, la palette correspondante (voyageurs) est inclinée ou le feu vert.

La palette inférieure de droite abaissée indique que la sortie de la cour aux marchandises peut s'effectuer sans danger et que les excentriques sont dans la position voulue à cet effet.

Avant d'arriver au signal *G*, les trains de voyageurs ou autres devant suivre les voies principales s'annoncent par un coup de sifflet allongé pour demander passage au milieu. Les trains qui doivent être garés dans la cour aux marchandises siffent deux coups pour demander passage à droite.

Lorsque le signal *K* est fermé, (ce signal est manœuvré par le garde excentrique de la bifurcation de la ligne de Bruges-Courtrai) le signaleur de la cabine doit arrêter devant le disque *g* les trains qui doivent suivre les voies principales.

Pour donner accès à la cour aux marchandises, le signaleur manœuvre d'abord les excentriques des voies de garage qui doivent diriger le train sur la voie qui lui est destinée. Ce n'est qu'après s'être assuré que tous ces excentriques sont dans la position voulue qu'il manœuvre les excentriques 1, 2, 3, 4, ainsi que les signaux.

De même pour permettre à un train de marchandises de sor-

tir de la gare, le signaleur s'assure tout d'abord que les excentriques de la gare sont convenablement disposés, ce n'est qu'après cela qu'il manœuvre les excentriques 3, 4 et les signaux.

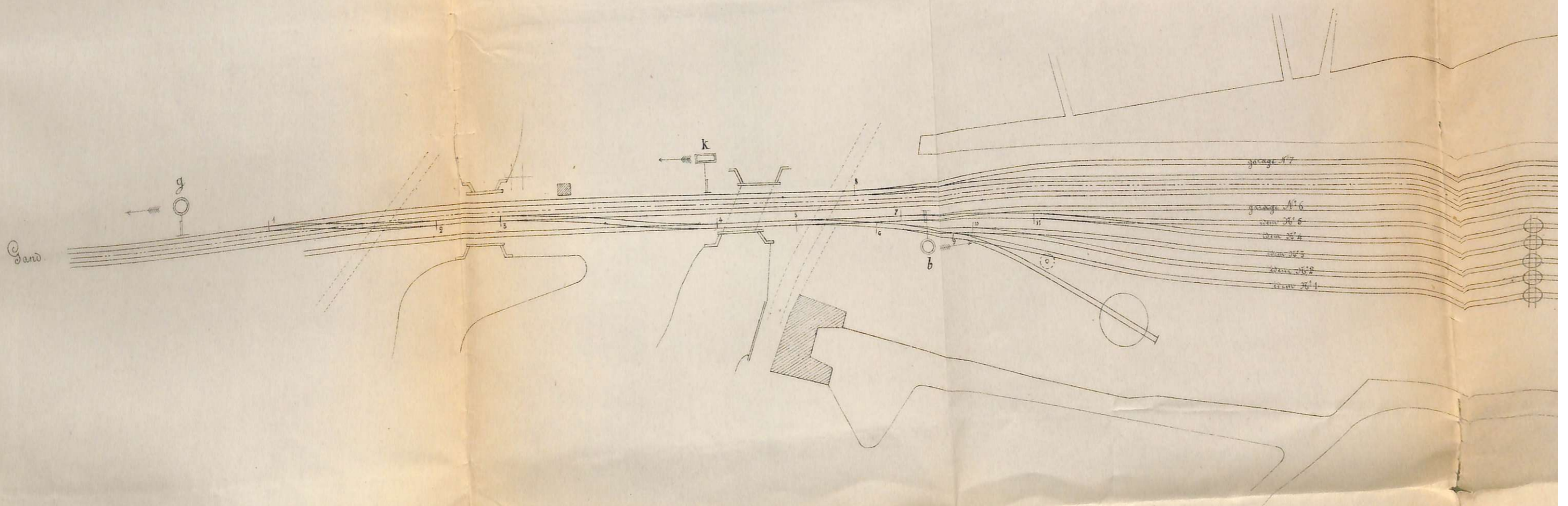
En ce qui concerne les manœuvres pour le classement des wagons, le garage et la formation des trains, le signaleur se conforme aux instructions qui lui sont données par le chef de la station.

Le Directeur Général,

FASSIAUX.

Annexe à l'ordre de service N° 206 de 1871.

Appareil Saxby et Farmer, établi à l'entrée de la Station de Bruges. (côté vers Gand.)



Echelle de 1/1000 par mètre

