

N° 130.

Ordre de Service.

10 Octobre.

Année 1883.

Chauffage des Trains.

Pendant le courant de l'hiver prochain, et à partir du jour qui sera ultérieurement porté à la connaissance du personnel, les voitures seront chauffées, soit au moyen de bouillottes mobiles, par les gares, soit par des appareils fixes dits: Thermo-siphons, par des chauffeurs de route, suivant les indications portées aux tableaux A, B et C qui suivent.

Ce chauffage aura lieu conformément aux instructions de l'Ordre Général N° 13 (Articles 24 à 53 et Annexes II et III), qui sont modifiées de la manière suivante:

Le service des appareils Thermo-siphons est assuré par des chauffeurs de route appartenant au Service du Matériel et de la Traction.

Ces chauffeurs de route sont responsables de l'entretien et du bon fonctionnement des appareils dans les gares et en cours de route. Ils prennent place dans le fourgon de queue du train qu'ils accompagnent.

Le combustible (coke, coqueaux et petit bois) est fourni aux chauffeurs de route par le Service de l'Exploitation, dans les gares de Paris, Meaux, Château-Thierry, Epernay, Châlons, Blesme, Bar-le-Duc, Commercy, Nancy, Lunéville, Aricourt, Érouville, Verdun, Stenay, Sedan, Gretz et Coulommiers.

Ce combustible sera préparé avant l'arrivée des trains et réparti le long du quai dans les seaux affectés à ce service conformément aux règles suivantes :

Lors de la formation des trains chauffés, le chef de service de la gare de départ devra veiller attentivement à ce que les foyers soient tous placés du même côté du train. Pour les trains montants, les foyers seront placés du côté extérieur de la voie I, et pour les trains descendants à l'intérieur de la voie II.

Avant l'arrivée des trains en gare, les seaux à combustibles devront être amenés sur le quai ou dans l'entrevoie suivant la direction du train attendu et d'après les règles prescrites ci-dessus pour l'orientation des foyers. Les seaux seront placés de façon à ne pas gêner les voyageurs et espacés entre eux de la longueur de deux voitures. Le nombre de seaux préparés sera toujours plus considérable que ne le nécessite la composition du train attendu.

Un seau rempli de petit bois et de copeaux sera amené sur le quai au passage de chaque train, en prévision des foyers éteints en cours de route.

En dehors de la préparation du combustible, les gares de Meaux, Château-Thierry, Epervain, Châlons, Blesme, Bar-le-Duc, Commercy, Nancy, Lunéville, Stenay et Grez, devront, au passage de tous les trains, détacher un agent qui, sous la responsabilité du chauffeur de route, prêterait la main à l'entretien des appareils.

Les chauffeurs de route auront toujours avec eux deux seaux renfermant le coke et le petit bois nécessaires à l'entretien des foyers dans les gares intermédiaires. Ils auront

la facilité d'échanger ces seaux vides contre des seaux dans toutes les gares. Dans ce cas, les visiteurs de service dans les gares devront remettre chaque jour à 6 heures du matin et à 6 heures du soir, au chef de gare, un bon signé par eux comportant la quantité de seaux de coke et de copeaux et petit bois dépensée pendant la nuit pour le bon du matin et dans la journée pour le bon du soir. Ces quantités seront constatées contradictoirement au passage de chaque train par les visiteurs et par un agent de l'Exploitation.

Un seau de coke rempli jusqu'à la partie inférieure du bec sera compté pour 13 litres $\frac{1}{2}$, et un seau moitié copeaux et moitié petit bois bien entassés pour 2 kilogr.

Au commencement de la saison du chauffage, toutes les gares désignées ci-dessus, recevront par les soins du Service du Mouvement, les seaux à combustible, et une première fourniture de coke, copeaux et bois d'allumage.

Lorsque ces gares auront besoin de combustible, elles devront en faire la demande par bon modèle 737 qui ne devra pas comprendre d'autres articles. Ces bons devront être établis et envoyés au Mouvement au moins 15 jours avant l'époque présumée de l'épuisement de l'approvisionnement.

Elles devront, en outre, établir et envoyer chaque jour au Mouvement un rapport (mod. 2158) indiquant :

- 1° - Les quantités reçues en coke et en bois d'allumage;
- 2° - Les quantités fournies aux chauffeurs de route par train.

a - au passage,

b - en stationnement;

3° - Le nombre total d'heures employées par les agents de l'Exploitation, pour l'entretien des foyers et la préparation du coke;

4° - Les observations auxquelles ce mode de chauffage peut donner lieu et spécialement les extinctions des foyers, et joindre à ce rapport les reçus délivrés par les visiteurs de service dans les gares.

Quoique la responsabilité de l'entretien des appareils incombe au chauffeur de route, les chefs de service de l'Exploitation ne sont pas dispensés de surveiller les conditions dans lesquelles aura lieu le chauffage des trains. Ils devront, au besoin, donner au chauffeur de route les ordres nécessaires pour assurer la régularité et la bonne exécution du service du chauffage.

Il sera fait mention sur l'état quotidien modèle 2158 des observations des chefs de gare touchant le service des chauffeurs de route.

Ces états seront communiqués à M. l'Ingénieur en Chef du Matériel et de la Traction.

A l'exception des gares de Paris, Nancy, Aricourt et Verdun, où le renouvellement des chauffeurs de route est assorti, les gares intermédiaires, c'est-à-dire Meaux, Château, Thierry, Epervain, Châlons, Blesme, Bar-le-Duc, Commercy, Lunéville, Metz, Coulommiers, Étouville, Stenay et Sedan, devront, dans le cas où le train arriverait sans être accompagné, procéder à l'entretien dans les conditions de l'Ordre Général N° 13 et prévenir télégraphiquement les gares

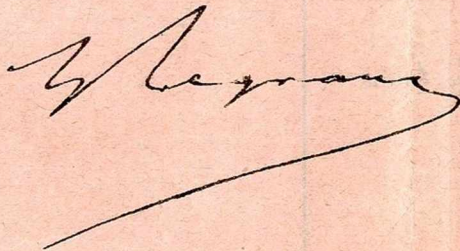
suivantes d'avoir à faire leurs préparatifs pour le chauffage dans les mêmes conditions.

Dans le cas d'addition ou de retrait de voitures chauffées par thermo-siphons fait d'office par les gares de Paris, Châlons, Nancy, Lunéville, Arvicourt, Coulmignies, Lérerville, Verdun et Sedan, le chef du poste des visiteurs de la gare devra être prévenu au moins une heure avant le départ du train afin qu'il ait le temps nécessaire pour préparer le ou les véhicules.

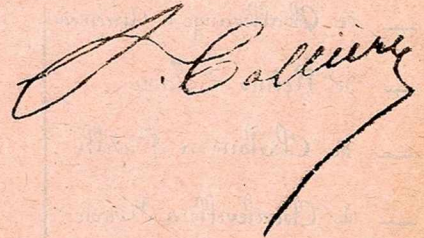
Toutes les voitures circulant dans les trains chauffés par thermo-siphons et non pourvues d'appareils fixes, recevront des chauffeuses mobiles par les soins exclusifs du service de l'Exploitation.

Les prescriptions des articles 22, 23 et 24 (§. 4 de l'annexe de l'Ordre Général N° 13) sont annulées en ce qui concerne les agents des trains.

L'Ingénieur en chef
 du Matériel et de la Traction,



Le Chef de l'Exploitation,



Chauffage des Trains.



Etat A. - Annexe à l'Ordre de Service N° 130
du 10 Octobre 1883.

Indices	Lignes et Embranchementa.	Trains dont tous les compartiments des voitures de 1 ^{ère} , 2 ^e et 3 ^e classes doivent être chauffés.	Trains dont les compartiments de 1 ^{ère} classe et ceux portant les plaques : Damas ou Service en 2 ^e et en 3 ^e classes doivent être seuls chauffés.	Trains dont les compartiments de 1 ^{ère} classe et ceux portant la plaque : Service en 2 ^e classe doivent être seuls chauffés.
1	2	3	4	5
	Ligne de Paris à Avricourt.	1, 6, 9, 16, 19, 22, 25, 26, A, B, C, D, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 36 ^{bis} , 37, 37 ^{bis} , 38, 39, 40, 41, 42, 43, 44, 45, 46, 47, 49 (Blome à Nancy) 50, 51, 52, 53, 56, 57, 59, 62, 63, 76. Nota. - Dans les trains N° 9, 40, 41, 42, 43, 44, 45, 46, 47, 56 et 62 se trouvent également des voitures munies d'appareils fixes dits : Thermo-siphons.	2, 3, 4, 5, 8, 10, 13, 14, 15, 17, 18, 21, 24, 27, 28, 29, 49 (Paris à Neauze) 54, 55, 58, 60, 61, 64, 65, 66, 67, 69, 74, 75.	
1	Emb ^t d'Épernay à Reims	Tous les trains	"	"
2	— de Soissons à Charleville d°	"	"
2 ^{bis}	— de Bazancourt à Bethenville	"	"	Tous les trains
2 ^{ter}	— d'Amagne à Révigny	Tous les trains, à l'exception des 2 ^{ter} 20 et 2 ^{ter} 21.	"	2 ^{ter} 20 et 2 ^{ter} 21
	— de Challerange à Apremont	"	"	Tous les trains
3	— de Reims à Laon	Tous les trains	"	"
4	— de Châlons à Batilly	d°	"	"
5	— de Charleville à Hirson	d°	"	"
6	— de Charleville à Givet	d°	"	"
7	— de Charleville à Audun- le-Roman	d°	"	"
7 ^{ter}	— de Sedan à Raucourt	"	"	Tous les trains



Indices 1	Lignes et Embranchements 2	Trains dont tous les compartiments des voitures des 1 ^{re} , 2 ^e et 3 ^e classes doivent être chauffés. 3	Trains dont les compartiments de 1 ^{re} classe et ceux portant les plaques : Dames ou Service en 2 ^e et en 3 ^e classes doivent être seuls chauffés. 4	Trains dont les compartiments de 1 ^{re} classe et ceux portant la plaque : Service en 2 ^e classe doivent être seuls chauffés. 5
8	Emb ^t de Longuyon à Longwy	(8)14, (8)38, (8)39, (8)43	"	Tous les trains, à l'exception des (8)14, (8)38, (8)39 et (8)43.
8 bis	— de Longwy à Villersupt-	"	"	Tous les trains
9	— de Châlons à Reims	Tous les trains	"	"
10	— de Bléneau à Chaumont	{ (10)30, (10)A, (10)B, (10)C, (10)D, (10)33, (10)34, (10)36, (10)40, (10)41, (10)45, (10)47, (10)SM, (10)85. }	{ (10)70, (10)76, (10)81 (10)91 }	"
11	— de St-Dizier à Doulevant	Tous les trains	"	"
12	{ — de Nancy à Pagny. s. M ^{lle} et à Longuyon	d ^o	"	"
13	— de Nancy à Moncel	{ Tous les trains composés de voitures allemandes sont- chauffés par Briquettes. }	"	"
14	— de Nancy à Chalindrey (par Nirecourt)	{ (14)10, (14)11, (14)12, (14)13, (14)14, (14)16, (14)30, (14)33, (14)34, (14)36, (14)38, (14)39, (14)47, (14)49 }	"	{ (14)15, (14)41, (14)43, (14)46 (14)52 }
15	{ — de Toul à Nirecourt — de Toul à Favières	Tous les trains "	" "	" Tous les trains
16	{ — de Nancy à Vesoul (par Epinal)	{ (16)30, (16)33, (16)38, (16)39, (16)41, (16)43, (16)44, (16)49, (16)50, (16)52, (16)88 }	{ (16)71, (16)75, (16)80 }	"
17	{ — d'Epinal à St-Maurice (par Remiremont)	Tous les trains	"	"
18	{ — de Blainville et de Lunéville à St-Dié	d ^o	"	"
19	— de Charms à Rambervillers	"	"	Tous les trains
20	{ — de Nançois. le. Petit à Neufchâteau (par Gondreville)	Tous les trains	"	"
21	— d'Avricourt à Cirey	"	"	Tous les trains
22	— d'Aillevillers à Luxe	"	"	d ^o
23	— d'Aillevillers à Plombières	"	"	d ^o
24	{ — de Neufchâteau à Epinal (par Nirecourt)	Tous les trains	"	"

Indices	Lignes et Embranchements	Grains dans tous les compartiments des voitures de 1 ^{re} , 2 ^e et 3 ^e classes doivent être chauffés.	Trains dans les compartiments de 1 ^{re} classe et ceux portant les plaques: Dames ou Service en 2 ^e et en 3 ^e classes doivent être seuls chauffés.	Trains dans les compartiments de 1 ^{re} classe et ceux portant la plaque: Service en 2 ^e classe doivent être seuls chauffés.
1	2	3	4	5
25	Emb ^t de Conflans. Jarny à Briey	"	"	Tous les trains
26	de Remiremont à Cornimont	"	"	d ^o
27	d'Orville à Thiaucourt	"	"	d ^o
28	de Montmédy à Ecouvier	"	"	d ^o
29	de Velosnes. Longuy à Ecouvier	"	"	d ^o
31	d'Aillevillers à Faymont-	"	"	d ^o
32	de Baccarat à Badonviller	"	"	d ^o
33	de Valleroy à Homécourt	"	"	d ^o
34	de Pompey à Nomény	"	"	d ^o
35	de Lunéville à Gerbéviller	"	"	d ^o
40	Ligne de Paris à Petit-Croix	<p>(40)11, (40)13, (40)15, (40)16, (40)18, (40)21, (40)22, (40)23, (40)24, (40)26, (40)A, (40)B, (40)C, (40)D, (40)30, (40)31, (40)33, (40)34, (40)36, (40)37, (40)38, (40)39, (40)40, (40)41, (40)42, (40)43, (40)44, (40)45, (40)46, (40)47, (40)48, (40)49, (40)50, (40)51, (40)52, (40)55, (40)56, (40)57, (40)60, (40)61, (40)62, (40)63. (40)141 (de Ronchamp à Petit-Croix) (40)162 - Dans les trains (40-41)63 et (41-40)16 se trouvent des voitures chauffées par Thermo-diphono.</p>	<p>(40)12, (40)14, (40)17, (40)19, (40)20, (40)25, (40)27, (40)28, (40)29, (40)58, (40)64, (40)65, (40)66, (40)71, (40)73, (40)74, (40)75, (40)76, (40)78.</p>	"
41	Emb ^t de la Ferté-Gaucher	Tous les trains	"	Tous les trains
42	de Longueville à Provins	"	"	d ^o
43	de Flamboin à Montereau	"	"	d ^o
44	d'Épernay à Romilly	Tous les trains à l'exception des (44)47 et (44)48	"	(44)47 et (44)48
45.	de Troyes à Is.s. Tille	Tous les trains	"	"
53	et de	Tous les trains	"	"
	Châtillon-s. Seine à Chaumont	Tous les trains	"	"
46	de Langres à Dijon	d ^o	"	"

Indice	Lignes et Embranchements	Trains dont tous les compartiments des voitures des 1 ^{re} , 2 ^e et 3 ^e classes doivent être chauffés.	Trains dont les compartiments de 1 ^{re} classe et ceux portant les plaques: Dames ou Service en 2 ^e et en 3 ^e classe doivent être seuls chauffés.	Trains dont les compartiments de 1 ^{re} classe et ceux portant la plaque: Service en 2 ^e classe doivent être seuls chauffés.
47	Embr ^t de Chaumont à Pagny-s-Meuse (par Neufchâteau)	Eous les trains	"	"
48	— de Chalindrey à Gray	Eous les trains	"	"
49	— de Vesoul à Gray	Eous les trains	"	"
50	— de Belfort à Delle	(50)C, (50)D (Calais-Bâle)	"	Eous les trains, à l'ex- ception des (50)C et (50)D. Eous les trains
51	— de Aibeiy à Bourbonne	"	"	"
52	— de Langres à Andilly	(52) 36, (52) 49.	"	(52) 11, (52) 13, (52) 33 (52) 34, (52) 42 et (52) 44.
54	— de Langres (Marne) à Poinçon-les-Francoy	Eous les trains	"	"
	— de Langres (Marne) à Langres (Ville)	"	"	Eous les trains
55	— de Belfort et Bas-Etelle à Giromagny	"	"	Eous les trains
	Ligne de Lécrouville à Sedan	Eous les trains (Chauffage par Chemo-Diphons)	"	"
	Arches à St-Dic et Embranchements sur Gérardmer et Fraize	3, 4, 5, 6, 8, 9.	"	{ 1, 2, 7, 11, 12, 13, 14, 15, 16 17, 18, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27 }
	Ligne de Grande-Ceinture	Eoutes les voitures des trains (C) 5, 6, 10, 13, 14, 20, 25, 29, dépassant Juvisy. La partie du train laissée à Juicy ou à Juvisy ne sera chauffée qu'en 1 ^{re} classe, Dames seules et Service.	(C) 2, 4, 7, 12, 17, 28, 31, 35	"

Nota: Les trains de voyageurs facultatifs, ainsi que ceux mis en marche les Dimanches et jours de fête, devront être assimilés, pour le chauffage, aux trains réguliers auxquels ils correspondent comme parcours, à l'exception, toutefois, des trains dits de plaisir ou d'excursion qui, dans aucun cas, ne doivent être chauffés.

Dans les trains dont les voitures de 1^{re} classe sont seules chauffées, lorsqu'il y aura un compartiment de 2^e classe occupé par un courrier-convoyeur de la Poste, ce compartiment devra être également chauffé, mais au moyen d'une seule bouillotte.

Chauffage des Trains

Etat B. — Annexe à l'Ordre de Service N° 130
du 10 Octobre 1883.

Gares	Relais des Chauffettes
Château-Chierry	Train omnibus de la ligne principale.
Epervain	Train Poste et Express de la ligne principale.
Châlons	Trains omnibus de la ligne principale, à l'exception des A, B, C et D.
Blesme	Trains A (10) A, B (10) B, C (10) C et D (10) D.
Bar-le-Duc	Tous les trains, sans exception, de la ligne principale.
Nancy	D° —————, ————— D° —————, ————— D° —————
Longueville	D° —————, de la ligne N° 40, à l'exception des trains (40) 30, — (40) 31, (40) 37 et (40) 38.
Croyes	Tous les trains de la ligne N° 40 et les trains (40-45) 47 et (45-40) 48.
Chaumont	D° ————— (10) C et (10) D (Calais-Bâle).
Langres	Trains (40-46) A et (46-40) B.
Vesoul	Tous les trains de la ligne 40, sans exception, et ceux des lignes 46 et 49.
Petit-Croix	Trains (40) 30, (40) 31, (40) 37 et (40) 38 (Paris-Bâle).
Reims	Tous les trains des lignes 1 et 2, à l'exception des trains (1-2) 31, (1-2) 37 et (2-1) 32.
Charleville	Tous les trains des lignes N° 2, 5, 6 et 7.
Verdun	D° ————— de la ligne 4 et de la ligne de Lérrouville à Sedan.
Conflans-Jarny	D° ————— de la ligne 12, à l'exception des trains E et F.
Mirecourt	Trains (14) 33, (14) 34, (14) 36, (14) 39, (14) 47 et (14) 49.
Epinal	Tous les trains de la ligne 16.
Neufchâteau	D° ————— 47.
Châtillon	Tous les trains des lignes 45 et 53.
Longuyon	Tous les trains de la ligne 7, y compris les trains E et F (Lille-Nancy).
St ^e Menchould	Trains (2 ^{ter}) 31 et (2 ^{ter}) 41.

Chauffage des Trains.

Appareils à Thermo-Siphon.

Stat C. — Annexe à l'Ordre de Service N° 130
du 10 Octobre 1883.

Gares chargées de la formation des trains.	Gares chargées de préparer et de fournir aux chauffeurs de route le combustible pour entretenir les foyers des voitures en stationnement ou les regarnir au passage des trains.
Paris Châlons Lunéville Aricourt Lécrouville Verdun Sedan Coulommiers	Paris Meaux Château-Thierry Epervain Châlons Blasme Bar-le-Duc Commercy Nancy Lunéville Aricourt Lécrouville Verdun Menay Sedan Grez Coulommiers