



- DIVISION DE MONTRÉAL
 MONTREAL DIVISION**
- | Réf. N° | Subdivision |
|---------|---------------|
| 19 | BUCKINGHAM |
| 20 | LACHUTE |
| 21 | M & O |
| 22 | PARK AVENUE |
| 23 | STE-AGATHE |
| 24 | VAUDREUIL |
| 25 | ST-LUC BRANCH |
| 26 | MANIWAKI |
| 27 | WALTHAM |
| 28 | WESTMOUNT |
- CHÉMIN DE FER QUÉBEC CENTRAL

- | Réf. N° | Subdivision |
|---------|-------------|
| 18 | BEEBE |
| 17 | CHAUDIÈRE |
| 16 | LÉVIS |
| 15 | STANSTEAD |
| 14 | TRING |
| 13 | VALLÉE |

- DIVISION DE QUÉBEC
 QUEBEC DIVISION**
- | Réf. N° | Subdivision |
|---------|------------------|
| 1 | ADIRONDACK |
| 2 | DRUMMONDVILLE |
| 3 | LYNDONVILLE |
| 4 | NEWPORT |
| 5 | SHERBROOKE |
| 6 | STANBRIDGE |
| 7 | ST-GUILLAUME |
| 8 | BERTHIÉVILLE |
| 9 | PILES |
| 10 | ST-GABRIEL |
| 11 | ST-AURICE VALLEY |
| 12 | TROIS-RIVIÈRES |

- SPUR TRACKS
 VOIES D'EMBRANCHEMENT**
- | | |
|---|---|
| A | STAYNERVILLE |
| B | VOIE DE RAQUETTE DE TROIS-RIVIÈRES / LOOP LINE |
| C | CAP DE LA MADELEINE |
| D | ANSE AU FOULON / WOLFE'S COVE |
| E | SOUTH BANK BRANCH |
| F | VOIE DE RAQUETTE DE LASALLE / LASALLE LOOP LINE |
| G | THETFORD MINES |



Région de l'Atlantique

Divisions de Québec et de Montréal
 Chemin de fer Québec Central

Supplément N° 1 de l'Indicateur

Atlantic Region

Quebec and Montreal Divisions
 Quebec Central Railway

Supplement No. 1 to Time Table

21

Remplace les pages 4-6-7-8-9-10-11-12
 13-14-15-99-101 et 103

Superseding pages 4-6-7-8-9-10-11-12
 13-14-15-99-101 and 103

Entrant en vigueur à
 0100 heure normale de l'Est,
 le dimanche 30 octobre 1977.

Taking Effect at
 0100 Eastern Standard Time,
 Sunday October 30, 1977.

Normes régissantes:
 heure normale de l'Est entrant en vigueur à
 0100 le dimanche 30 octobre 1977 et
 heure avancée de l'Est entrant en vigueur à
 0300 le dimanche 30 avril 1978.

Governed by:
 Eastern Standard Time beginning at
 0100 Sunday October 30, 1977 and by
 Eastern Daylight Saving Time beginning at
 0300 Sunday April 30, 1978.

L'indicateur sert strictement à informer
 et à guider le personnel.

For the Information and Guidance
 of Employees Only.

Sécurité = pas d'accident

Safety is no Accident

G. E. BENOIT
 Vice-président / Vice-President

R. A. SWANSON
 Directeur général, Exploitation et entretien / General Manager, Operation and Maintenance

C. H. MASSICOTTE
 Surintendant, Transport / Superintendent, Transportation

DIVISION DE MONTRÉAL / MONTREAL DIVISION

SUBDIVISION (ou embranchement/or spur) Page		Milles/Miles	
Adirondack	44	Mille/Mileage 39.0	à/to Breslay 11.3
Buckingham	19	Buckingham Jct.	à/to Buckingham 4.0
Farnham Connection	17	Wentworth	à/to South Jct. 2.5
Lachute	28	Mille/Mileage 20.3	à/to Lemieux Island 99.0
Maniwaki	36	Laman	à/to Maniwaki 79.1
M & O	24	Vaudreuil	à mille/to mileage 82.5 82.5
Park Avenue	20	Place Viger	à mille/to mileage 20.3 20.3
Ste-Agathe	38	Ste-Thérèse	à/to Mont-Laurier 138.2
St-Luc Branch	16	St-Luc Jct.	à/to Ballantyne 2.1
Trois-Rivières	82	St-Martin Jct.	à mille/to mileage 0.6 0.6
Vaudreuil	*4	Montréal-Ouest/West	à mille/to mileage 20.0 20.0
Waltham	33	Wamo	à/to Waltham 77.5
Westmount	*4	Montréal	à/to Montréal-Ouest/West 4.6
North Jct. Lead	44	Montréal-Ouest/West	à/to North Jct. 1.1
South Jct. Lead	44	Montréal-Ouest/West	à/to South Jct. 0.7
Grovehill Spur	*13	Mille/Mileage 0.0	à fin de voie/to end of track 1.8
Hilton Mines Spur	35	Wyman	à/to Hilton Mines 4.7
Lachine Spur	*13	Mille/Mileage 0.0	à fin de voie/to end of track 1.3
LaSalle Loop Spur	52	LaSalle	à/to Power Jct. 4.4
Meadowbrook Spur	*13	Mille/Mileage 0.0	à fin de voie/to end of track 0.7
Staynerville Spur	32	Staynerville	à/to Brownsburg 2.1
South Bank Branch Spur	53	LaSalle	à/to Côte-St-Paul 6.0
St-Lin Spur	41	Mille/Mileage 0.0	à mille/to mileage 5.0 5.0

569.5

*Supplément N° 1
 *Supplement No. 1

J. L. FORTIN { Surintendant, Park Avenue.
 Superintendent, Park Avenue.

G. MAHEUX { Surintendant-adjoint, Park Avenue.
 Asst. Supt., Park Avenue.

R. P. PRÉMONT { Surintendant-adjoint, Park Avenue.
 Asst. Supt., Park Avenue.

M. G. MUDIE { Surintendant-adjoint, Park Avenue.
 Asst. Supt., Park Avenue.

R. O. MARTINELLI { Surintendant-adjoint, Park Avenue.
 Asst. Supt., Park Avenue.

Régulation à/Dispatching Office at ST-LUC, Tél. (514) 861-6811, Poste/Local 2134 ou/or 596 ou/or 432.

(514) 487-7130 Poste/Local 54

from/de Area (514) 1-800-361-6422 Poste/Local 54

from/de Areas (418) (613) (819) 1-800-361-5290 Poste/Local 54

Soirs, fins de semaines et jours fériés/Night hours, weekends and holidays: Tél. (514) 861-7102 ou/or 861-2251 ou/or 861-8137.

J. M. AUDET, agent Transport/Transportation Officer.

J. CREVIER " " " "
 D. N. DROUIN, " " " "
 D. V. DROUIN, " " " "

G. H. O'NEILL, C. DOYON, J. P. LACERTE, J. MERCIER, { Régulateurs
 G. M. GAGNÉ, F. A. MARCOTTE, M. TRÉPANIER, M. J. JULIEN. { Train
 Dispatchers

J. P. DROUIN, J. G. DION, G. GÉLINAS, M. PARIS. { Superviseurs
 J. G. MORIN, G. B. BOURDON, C. BOUCHER, { Traffic
 Supervisors

TRAINS VERS L'OUEST — WESTWARD TRAINS

PREMIÈRE CLASSE — FIRST CLASS

	255	253	42	156	251	167	133	214	181	291	249	247	273	245	271	243
	Voy. Quot. sauf dim.	Voy. Quot. sauf sam.	Voy. Quot.	Voy. Quot.	Voy. Quot. sauf sam. et dim.	Voy. ven.	Voy. Quot.	Voy. Quot. sauf sam. et dim.	Voy. Quot. sauf sam. et dim.	Voy. sam.	Voy. Quot. sauf sam. et dim.	Voy. Quot. sauf sam. et dim.	Voy. Quot. sauf sam. et dim.	Voy. Quot. sauf sam. et dim.	Voy. Quot. sauf sam. et dim.	Voy. Quot. sauf sam. et dim.
	Psg. Daily ex. Sun.	Psg. Daily ex. Sat.	Psg. Daily	Psg. Daily	Psg. Daily ex. Sat. and Sun.	Psg. Fri.	Psg. Daily	Psg. Daily ex. Sat. and Sun.	Psg. Daily ex. Sat. and Sun.	Psg. Sat.	Psg. Daily ex. Sat. and Sun.	Psg. Daily ex. Sat. and Sun.	Psg. Daily ex. Sat. and Sun.	Psg. Daily ex. Sat. and Sun.	Psg. Daily ex. Sat. and Sun.	Psg. Daily ex. Sat. and Sun.
	2340	2130	1950	1835	1820	1815	1750	1735	1730	1725	1725	1720	1715	1645	1625	1530
S	2345	2135	* 1957	* 1840	S 1826	S 1820	* 1755	S 1740	S 1736	S 1730	S 1731	* 1726	* 1721	S 1651	S 1631	S 1536
S	2350	2140	* 2005	* 1845	S 1832	S 1825	* 1800	S 1746	S 1742	S 1735	S 1737	1731	* 1727	S 1657	S 1637	S 1542
	2354	2144			1835					1739	1739	1733	1729	1700	1640	1545
F	2356	F 2146			S 1837					F 1741	S 1742			S 1702	S 1642	F 1547
F	2358	F 2148			S 1839					F 1743	S 1744	1735	1731	S 1704	S 1644	F 1549
F	0001	F 2151			S 1842					S 1746	S 1749	1737	1733	S 1708	S 1648	S 1552
F	0004	F 2154			S 1845					F 1750	S 1752			S 1711	S 1651	F 1555
F	0006	F 2156			S 1847					F 1752	S 1755			S 1713	S 1654	F 1557
F	0009	F 2159			S 1849					F 1755	S 1757	S 1744		S 1715	S 1656	F 1559
F	0011	F 2201			S 1851					F 1757	S 1800	S 1747		S 1717	S 1659	F 1601
F	0013	F 2203			S 1854					F 1759	S 1803	S 1752		S 1720	S 1702	F 1604
F	0015	F 2205			S 1856					F 1801	S 1806	S 1756		S 1723	S 1704	F 1606
F	0018	F 2208			S 1859					F 1804	S 1809	S 1800	S 1740	S 1726	S 1708	S 1609
F	0022	F 2212			S 1902					F 1807	S 1813		S 1745	S 1729	S 1712	F 1612
F	0025	F 2215			S 1906					F 1810	S 1817	S 1806		S 1732	S 1717	F 1616
F	0029	F 2219			S 1909					F 1813	S 1821	S 1810	S 1754	S 1736	S 1722	S 1619
F	0032	F 2222			S 1912					F 1815	F 1824					F 1622
F	0035	2225			S 1915					F 1817	S 1827	S 1815		F 1743	F 1727	F 1625
					1920					S 1820	1830	1820	1800	1750	S 1730	1630
	Quot. sauf lun.	Quot. sauf sam.	Quot.	Quot.	Quot. sauf sam. et dim.	Ven.	Quot.	Quot. sauf sam. et dim.	Quot. sauf sam. et dim.	Sam.	Quot. sauf sam. et dim.	Quot. sauf sam. et dim.	Quot. sauf sam. et dim.	Quot. sauf sam. et dim.	Quot. sauf sam. et dim.	Quot. sauf sam. et dim.
	Daily ex. Mon.	Daily ex. Sat.	Daily	Daily	Daily ex. Sat. and Sun.	Fri.	Daily	Daily ex. Sat. and Sun.	Daily ex. Sat. and Sun.	Sat.	Daily ex. Sat. and Sun.	Daily ex. Sat. and Sun.	Daily ex. Sat. and Sun.	Daily ex. Sat. and Sun.	Daily ex. Sat. and Sun.	Daily ex. Sat. and Sun.
	255	253	42	156	251	167	133	214	181	291	249	247	273	245	271	243

DIRECTIVES PARTICULIÈRES AUX SUBDIVISIONS DE WESTMOUNT ET VAUDREUIL

GÉNÉRALITÉS —

La division de Montréal s'étend jusqu'au mille 20.0.

Les règles 251-257 s'appliquent aux voies vers l'est et vers l'ouest entre Dorval et Vaudreuil.

Les régulateurs de la division de Toronto émettront des ordres de marche pour les trains de la division de Smiths Falls entre le mille 18.9 et le mille 20.0 de la subdivision de Vaudreuil sur demande de la division de Montréal.

Suite page 5

WESTMOUNT AND VAUDREUIL SUBDIVISIONS FOOTNOTES

GENERAL —

Montreal Division extends to mileage 20.0.

Rules 251-257 apply on eastward and westward tracks between Dorval and Vaudreuil.

Toronto Division Train Dispatchers will issue train orders affecting Smiths Falls Division trains between mileage 18.9 and mileage 20.0 Vaudreuil Subdivision on request of Montreal Division.

Continued on Page 5

SUBDIVISIONS DE WESTMOUNT ET/AND VAUDREUIL SUBDIVISIONS

GARES — STATIONS

	283	154	263	1	68	281	152	241	Milles depuis Montréal-Ouest Miles from Montreal-West	Zone de triage Yard Limits	Signaux d'appel Office Signals	Max. wagons — voie d'évitement Car Capacity Sidings	Longueur en pieds — voie d'évitement Length of Siding in Feet
	Voy. Quot. sauf dim.	Voy. Quot.	Voy. Quot.	Voy. Quot.	Amtrak Voy. Quot.	Voy. sam.	Voy. Quot. sauf dim.	Voy. Quot. sauf sam. et dim.					
	Psg. Sat. Sun.	Psg. Daily	Psg. Daily	Psg. Daily	Amtrak Psg. Daily	Psg. Sat.	Psg. Daily ex. Sun.	Psg. Daily ex. Sat. and Sun.					
	1500	1330	1215	1115	1000	0945	0815	0710					
S	1505	S 1335	S 1221	S 1121	* 1006	S 0950	S 0820	S 0715					
S	1510	S 1340	S 1226	* 1127	* 1012	S 0955	S 0825	S 0720	0.0				
	1514		1229	1130		0959		0724	1.4				
F	1516		S 1231			F 1001		F 0726	2.2				
F	1518		S 1233	1131		F 1003		F 0728	2.9				
S	1521		S 1236	* 1133		S 1006		S 0731	3.3				
F	1524		S 1239			F 1009		F 0734	4.8				
F	1526		S 1241			F 1011		F 0736	6.0				
F	1529		S 1243			F 1014		F 0739	6.7				
F	1531		S 1245			F 1016		F 0741	7.3				
F	1533		S 1247			F 1018		F 0743	7.9				
F	1535		S 1249			F 1020		F 0745	8.7				
F	1538		S 1251	1139		F 1023		F 0748	9.2				
F	1542		S 1255			F 1027		F 0752	10.2				
F	1545		F 1259			F 1030		F 0755	12.1				
F	1548		S 1302	1144		F 1033		S 0759	13.8				
F	1550		F 1304						14.0				
F	1552		F 1307			F 1037			15.6				
	1555		S 1310	* 1153		1040		0805	16.6				
									18.2				
									18.9				
									20.2				
	Sam. dim.	Quot.	Quot.	Quot.	Quot.	Sam.	Quot. sauf dim.	Quot. sauf sam. et dim.					
	Sat. Sun.	Daily	Daily	Daily	Daily	Sat.	Daily ex. Sun.	Daily ex. Sat. and Sun.					
	283	154	263	1	68	281	152	241					

DIRECTIVES PARTICULIÈRES AUX SUBDIVISIONS DE WESTMOUNT ET VAUDREUIL — Suite

Les régulateurs de la division de Québec émettront des ordres de marche pour les trains de la division de Québec entre Adirondack Jct. et Montréal ou le triage St-Luc sur demande de la division de Montréal.

Suite page 6

WESTMOUNT AND VAUDREUIL SUBDIVISIONS FOOTNOTES — Continued

Quebec Division Train Dispatchers will issue train orders affecting Quebec Division trains between Adirondack Jct. and Montreal or St. Luc Yard on request of Montreal Division.

Continued on Page 6

Milles depuis Montréal-Ouest Miles from Montreal West	Zone de triage Yard Limits	SUBDIVISIONS DE WESTMOUNT ET/AND VAUDREUIL SUBDIVISIONS		Signaux d'appel Office Signals	Max. Wagons - voie d'évitement Car Capacity Sidings	Longueur en pieds - voie d'évitement Length of Siding in Feet	240	242	213	244	272	180	246	290	274
		Voy. Quot. sauf sam. et dim. Psgr. Daily ex. Sat. and Sun.	Voy. Quot. sauf sam. et dim. Psgr. Daily ex. Sat. and Sun.				Voy. Quot. sauf sam. et dim. Psgr. Daily ex. Sat. and Sun.	Voy. Quot. sauf sam. et dim. Psgr. Daily ex. Sat. and Sun.	Voy. Quot. sauf sam. et dim. Psgr. Daily ex. Sat. and Sun.	Voy. Quot. sauf sam. et dim. Psgr. Daily ex. Sat. and Sun.	Voy. Quot. sauf sam. et dim. Psgr. Daily ex. Sat. and Sun.	Voy. Quot. sauf sam. et dim. Psgr. Daily ex. Sat. and Sun.	Voy. Quot. sauf sam. et dim. Psgr. Daily ex. Sat. and Sun.		
0.0	Sub. de Westmount Sub.	MONTREAL .....KW	1.9	W J	Triage Yard	.....	0655	0745	0750	0755	0805	0820	0825	0825	0830
		WESTMOUNT .....XY	2.7		Triage Yard	.....	\$ 0650	\$ 0739	\$ 0743	\$ 0749	\$ 0759	\$ 0814	\$ 0819	\$ 0820	\$ 0824
		MONTREAL-OUEST/WEST X	2.7		Triage Yard	.....	\$ 0645	\$ 0733	\$ 0737	\$ 0743	\$ 0753	\$ 0807	\$ 0813	\$ 0815	\$ 0818
		Jct. avec South Jct. et North Jct. Lead et sub. de Vaudreuil Jct. with South Jct. and North Jct. Lead and Vaudreuil Sub.			Triage Yard	.....								
1.4		SORTIN .....X	1.4		Triage Yard	.....								
2.2		BALLANTYNE .....X	0.8		Nul Nil	.....								
		Jct. avec la sub. de St. Luc Branch Jct. St. Luc Branch Sub.			Nul Nil	.....								
2.9		LACHINE .....XY	0.7		Triage Yard	.....	\$ 0638			\$ 0735			\$ 0807	F 0808	
3.3		GROVEHILL .....XY	0.4		Triage Yard	.....	\$ 0636	\$ 0725					\$ 0805	F 0806	
4.8		DORVAL .....X	1.5	D R	Nul Nil	.....	\$ 0633	\$ 0721		\$ 0730			0801	F 0803	\$ 0805
		Jct. avec le C.N. Jct. with C.N.R.			Nul Nil	.....								
6.0		PINE BEACH .....X	1.2		Nul Nil	.....	\$ 0630	\$ 0718					\$ 0757	F 0800	\$ 0802
6.7		STRATHMORE .....X	0.7		Nul Nil	.....	\$ 0628	\$ 0716			\$ 0738			F 0758	
7.3		VALOIS .....X	0.6		Nul Nil	.....	\$ 0626	\$ 0714		\$ 0724			\$ 0753	F 0756	\$ 0757
		LAKESIDE .....X	0.8		Nul Nil	.....	\$ 0624	\$ 0712			\$ 0733			F 0754	
8.7		CEDAR PARK .....X	0.5		Nul Nil	.....	\$ 0622	\$ 0708		\$ 0720			\$ 0749	F 0752	
9.2		POINTE CLAIRE .....X	1.0		Nul Nil	.....	\$ 0620			\$ 0717			\$ 0746	F 0750	\$ 0751
10.2		BEACONSFIELD .....PX	1.0		Nul Nil	.....	\$ 0617	\$ 0704			\$ 0726			F 0747	\$ 0748
		BEAUREPAIRE .....X	1.9		Nul Nil	.....	\$ 0614			\$ 0712			\$ 0739	F 0744	
13.8		BAIE D'URFE .....X	1.7		Nul Nil	.....	\$ 0611			\$ 0708			\$ 0735	F 0741	
15.6		STE. ANNES .....PVX	1.8		Nul Nil	.....	\$ 0607	\$ 0656			\$ 0718			F 0737	\$ 0740
16.6		BRUCY .....X	1.0		Nul Nil	.....	\$ 0605							F 0735	
18.2		ILE PERROT .....X	1.6		Nul Nil	.....	\$ 0602			\$ 0700			\$ 0723	F 0732	
18.9		VAUDREUIL KPWXVYZ	0.7		Nul Nil	.....	0600	0648		0657	0710		0720	\$ 0730	\$ 0733
		Jct. avec les subs. de M.&O. et Winchester Jct. with M.&O. and Winchester Subs.			Nul Nil	.....								

TRAINS VERS L'EST — EASTWARD TRAINS																									
PREMIERE CLASSE — FIRST CLASS																									
41	248	132	151	282	262	153	284	250	69	2	252	172	134	292	155	254									
Voy. Quot.	Voy. Quot. sauf sam. et dim.	Voy. Quot.	Voy. Quot. sauf dim.	Voy. Quot. sam. dim.	Voy. Quot.	Voy. Quot.	Voy. Quot. sam.	Voy. Quot. sauf sam.	Amtrak Voy. Quot.	Voy. Quot.	Voy. Quot. sauf sam. et dim.	Voy. dim.	Voy. dim.	Voy. sam.	Voy. Quot.	Voy. Quot. sauf sam. et dim.									
Psgr. Daily	Psgr. Daily ex. Sat. and Sun.	Psgr. Daily	Psgr. Daily ex. Sun.	Psgr. Sat. Sun.	Psgr. Daily	Psgr. Daily	Psgr. Sat.	Psgr. Daily ex. Sat.	Amtrak Psgr. Daily	Psgr. Daily	Psgr. Daily ex. Sat. and Sun.	Psgr. Sun.	Psgr. Sun.	Psgr. Sat.	Psgr. Daily	Psgr. Daily ex. Sat. and Sun.									
0850	0925	1030	1130	1145	1445	1650	1700	1800	1935	2005	2040	2100	2105	2135	2145	2330									
\$ 0842	\$ 0920	\$ 1023	\$ 1122	\$ 1140	\$ 1439	\$ 1642	\$ 1655	\$ 1755	* 1927	\$ 1958	\$ 2035	\$ 2052	\$ 2058	\$ 2130	\$ 2137	\$ 2325									
\$ 0835	\$ 0915	\$ 1016	\$ 1116	\$ 1135	\$ 1433	\$ 1635	\$ 1650	\$ 1750	* 1920	\$ 1950	\$ 2030	\$ 2045	\$ 2053	\$ 2125	\$ 2130	\$ 2320									

DIRECTIVES PARTICULIÈRES AUX SUBDIVISIONS DE WESTMOUNT ET VAUDREUIL — Suite

Les mouvements au-delà de l'embranchement du Seaway, mille 38.38 de la subdivision Adirondack, doivent obtenir une feuille de libération à Montréal ou à St-Luc approuvée par le régulateur de la division de Québec.

WESTMOUNT AND VAUDREUIL SUBDIVISIONS FOOTNOTES — Continued

Movements going beyond Seaway Spur, mileage 38.38 Adirondack Sub., must obtain a clearance at Montreal or St. Luc OK'd by Quebec Division Train Dispatcher.

DIRECTIVES PARTICULIÈRES AUX SUBDIVISIONS DE WESTMOUNT ET VAUDREUIL — Suite

Les trains en provenance de ou arrivant à St-Luc doivent s'enregistrer à St-Luc.

Les trains en provenance de ou arrivant à Hampstead doivent s'enregistrer à Hampstead.

Les horloges réglementaires et les bulletins destinés aux chefs de train, agents de manœuvre, mécaniciens et aide-mécaniciens se trouvent aux endroits suivants: cantine du bureau de triage St-Luc, faisceau de départ de St-Luc, bureau de butte de St-Luc, tour de Hampstead, terminal ferroviaire de Lachine, bureau du triage Glen, atelier Glen et atelier diesel de St-Luc.

WESTMOUNT AND VAUDREUIL SUBDIVISIONS FOOTNOTES — Continued

Trains originating or terminating at St. Luc must register at St. Luc.

Trains originating or terminating at Hampstead must register at Hampstead.

Standard Clocks and Bulletins for Conductors, Yardmen, Engineers and Firemen are located at: St. Luc Yard Office mess room, St. Luc Departure Yard, St. Luc Hump Office, Hampstead Tower, Lachine Piggyback Yard, Glen Yard Office, Glen Shop and St. Luc Diesel Shop.

**DIRECTIVES PARTICULIÈRES AUX SUBDIVISIONS
DE WESTMOUNT ET VAUDREUIL — Suite**

Le matériel roulant dont les signaux de queue incorporé présentent soit un feu jaune ou un feu rouge devra lorsque nécessaire présenter un feu jaune au lieu d'un feu vert afin de se conformer à la règle 19.

Les signaux par sifflet de locomotive, règle 14(L) sont interdits aux passages à niveau publics dans les limites de la Ville de Montréal-Ouest, Ville de Côte St-Luc, Ville de Mont Royal, Ville de Lachine et Ville de Montréal.

L'utilisation de la cloche de locomotive est interdite aux passages à niveau publics dans les limites de la Ville de Montréal.

Les signaux par sifflet de locomotive, règle 14(L), sont interdits à l'approche des passages à niveau publics entre les milles 2.48 et 3.92; entre les milles 6.76 et 9.56; à l'avenue Woodland, mille 12.15; au boulevard Perrot, mille 16.62; à la troisième avenue, mille 18.07; et entre les milles 18.44 et 20.0 de la subdivision de Vaudreuil.

MONTREAL —

Les trains n°s 240, 241, 250, 251, 254, 255, 282, 283, 284, 291 et 292 peuvent s'enregistrer à Montréal par billet d'enregistrement. Les trains n°s 262 et 263 peuvent s'enregistrer à Montréal par billet d'enregistrement que le samedi et le dimanche.

Les deuxième et troisième alinéas de la règle 211 du Règlement unifié d'exploitation ne s'appliquent pas dans le cas des trains au départ de Montréal (gare Windsor). Ces trains reçoivent une feuille de libération qui doit être approuvée par le régulateur.

Il existe un dégagement réduit le long des voies n°s 3, 4, 7 et 8 à la gare Windsor à cause des bras transversaux des appareils d'éclairage sur les quais. Il est interdit aux employés de voyager sur les côtés des locomotives et des véhicules le long de ces voies.

La règle 31 du Règlement des freins à air, imprimé 582 (essai en marche) oblige les mécaniciens de tous les trains de voyageurs à faire fonctionner les freins pour s'assurer qu'ils fonctionnent bien à l'approche de la gare de Montréal. Afin d'uniformiser cette pratique dans ce territoire, les essais doivent être effectués entre la tour de Westmount et les signaux 14, 14-1, 14-2, près de l'avenue Greene.

Le Turboliner ne doit pas dépasser la vitesse de 10 mi/h lorsqu'il franchit le pont-poutre sur la voie n° 3 ou la voie d'accès arrière des voies de gare 6, 7 et 8, mille 0.28 de la subdivision de Westmount, à cause du dégagement réduit.

Les agents de trains qui viennent régulièrement à la gare Windsor de Montréal doivent signer un registre spécial au bureau du chef de gare pour indiquer qu'ils ont la compétence voulue pour s'occuper des refoulements entre la gare Windsor de Montréal et le triage Glen et qu'ils connaissent parfaitement le fonctionnement des refoulements par conduite d'air pour la marche arrière et qu'ils ont les connaissances voulues en matière de signalisation par conduite d'air, d'aiguillage et de règlements régissant les mouvements entre ces points. Il incombe aux chefs de trains de s'assurer que les agents de trains désignés pour les refoulements soient inscrits. Si aucun agent de train compétent n'est disponible, le chef de train doit avertir le bureau du surintendant pour que des dispositions soient prises pour que le refoulement soit confié à un agent compétent. Conformément à la règle 9 du Règlement des freins à air, imprimé 582, qui concerne l'exploitation des trains commandés par l'arrière, dans le cas de trains circulant entre la gare Windsor de Montréal et le triage Glen, l'agent de train, au moyen de la conduite d'air de marche arrière, serre les freins du véhicule de tête avant de refouler. Une fois prêt à refouler, l'agent de train signale trois coups, serre les freins et doit être sûr que les freins sont appliqués sur le véhicule de tête de la rame, avant de donner le signal manuel de refoulement. Il est interdit au mécanicien de procéder au refoulement avant d'être sûr que les freins ont été appliqués sur sa locomotive par l'agent de train au moyen de la conduite d'air de refoulement et, dans le cas où le véhicule de tête de la rame est une voiture panoramique, le mécanicien ne peut procéder au refoulement avant d'avoir reçu une deuxième série de signaux (3 coups), après que les freins auront été serrés.

Suite page 9

**WESTMOUNT AND VAUDREUIL SUBDIVISIONS
FOOTNOTES — Continued**

Equipment with built-in markers equipped to display either yellow or red to the rear will, when necessary, display yellow instead of green to comply with Rule 19.

Whistle signal 14(L) is prohibited within the limits of the Town of Montreal West, City of Cote St. Luc, Town of Mount Royal, City of Lachine and City of Montreal.

The ringing of engine bell is prohibited for public crossings at grade within the limits of the City of Montreal.

Whistle signal 14(L) is prohibited approaching public crossings at grade between mileage 2.48 and 3.92; between mileage 6.76 and 9.56; Woodland Ave., mileage 12.15; Perrot Blvd., mileage 16.62; Third Ave., mileage 18.07; and between mileage 18.44 and 20.0, Vaudreuil Sub.

MONTREAL —

Nos. 240, 241, 250, 251, 254, 255, 282, 283, 284, 291 and 292 may register at Montreal by register ticket. Nos. 262 and 263 may register at Montreal by register ticket on Saturday and Sunday only.

Second and third paragraphs of Rule 211, Uniform Code of Operating Rules do not apply for trains leaving Montreal (Windsor Station). Such trains will be authorized by clearance which must be OK'd by Train Dispatcher.

Restricted horizontal clearance exists on station tracks Nos. 3, 4, 7 and 8 at Windsor Station on account of cross arms on lighting standards on platforms. Employees are prohibited from riding on sides of engines and cars while operating on these tracks.

Under Air Brake Rule 31, form 582 (Running Test), it is necessary for enginemen on all passenger trains to make sufficient application of the brakes to ascertain that brakes are in operating condition approaching Montreal Station. In order to have uniform practice in this territory, this test is to be made between Westmount Tower and signals 14, 14-1, 14-2 near Greene Avenue.

Movements of Turboliner equipment must not exceed 10 mph when passing bridge girder on track No. 3 or on back lead to station tracks 6, 7 and 8 mileage 0.28 Westmount Sub. account restricted clearance.

Trainmen who run regularly in and out of Montreal Windsor Station, will be required to sign special register provided for in Station Master's Office to certify that they are competent to handle drafts between Montreal Windsor Station and Glen Yard, having properly qualified in the operation of back-up hose and possess full knowledge of hose signal, switches and rules governing movements between these points, and it will be the duty of conductors to ascertain if the trainmen assigned to back up drafts have registered. In the event of trainmen not having qualified, advice should be sent to office of Superintendent by conductor so that arrangements can be made to have draft handled by qualified man. In accordance with Air Brake Rule 9, form 582, which covers the operation of trains with control from the rear, when backing trains from Montreal Windsor Station to Glen Yard, the brakes are to be applied by the Trainman, by using standard back-up hose, on the leading car before backing out. When trainman is ready to back out, he will give three blasts with the communicating signal, then apply brakes and he must know that brake is applied on the leading car of the draft, before giving hand signal to back up. Engineman must not back up until he knows that brakes have been applied on his engine by the Trainman using the back-up hose and, where a solarium car is the leading car of draft, Engineman will not back up until he receives a second three blasts of communicating signal, after the brakes have been applied.

Continued on Page 9

**DIRECTIVES PARTICULIÈRES AUX SUBDIVISIONS
DE WESTMOUNT ET VAUDREUIL — Suite****WESTMOUNT-ET TRIAGE GLEN —**

*Les trains n°s 68, 42, 133, 156, 247 et 273 n'arrêtent à Westmount que pour prendre des voyageurs.

*Le train n° 69 n'arrête à Westmount que pour laisser des voyageurs.

L'ordonnance 53086 de la CCT limite les manœuvres sur la voie particulière à la compagnie Imperial Tobacco, à Saint-Henri, à la soirée et à la nuit, soit entre 1830 et 0500, et aucun véhicule ne peut se trouver sur le tronçon de voie de la rue Saint-Antoine. Avant de permettre à un véhicule ou à une locomotive de traverser la rue Saint-Antoine, ou de se déplacer le long de la rue Bourget, un membre de l'équipe doit précéder le mouvement pour s'assurer que la voie est libre avant de donner au mécanicien le signal d'avancer. Les mouvements dans ces rues doivent être protégés par un membre de l'équipe.

Les mouvements vers l'est sur la troisième voie entre Montréal-Ouest et Westmount doivent s'arrêter avant l'aiguillage conduisant à la voie en raquette du triage Glen et n'avancer que sur le signal manuel d'un aiguilleur au sol.

Les mouvements sur la voie en raquette du triage Glen sont régis comme suit:

Le signal 01 commande les mouvements des voies n°s 3 à 27, voies en raquette.

Le signal 02 commande les mouvements de la voie n° 2, voies en raquette.

Le signal 03 commande les mouvements de la voie n° 1, voies en raquette.

Le signal 04 commande les mouvements de la voie n° 1, ancien triage.

Le signal 05 commande les mouvements de la voie d'accès ouest, ancien triage.

Les aiguilles doivent être orientées par les équipes et remises en position normale après avoir été franchies.

Les mouvements doivent être effectués en vitesse de marche à vue, ne dépassant pas 8 mi/h. Si le signal reste à l'indication ARRET pendant 5 minutes, les équipes doivent s'assurer que leur itinéraire est bien orienté, après quoi ils peuvent avancer sous la protection d'un signaleur.

Dans le cas de trains en refoulement, le responsable doit s'assurer que la poignée du robinet de commande de la conduite d'air est ouverte avant de quitter le train pour prendre ces dispositions.

Le téléphone destiné à communiquer avec le superviseur de secteur la tour de Westmount ou l'aiguilleur, se trouve sur le signal 03 et sur le poteau côté sud de la voie, 100 pieds au-delà du signal 05.

Avant d'utiliser l'aiguille manœuvrée à la main pour la voie n° 1 de l'ancien triage Glen, il faut en avoir reçu l'autorisation du superviseur de secteur ou du préposé aux signaux de service.

MONTREAL-OUEST —

*Les trains n°s 68, 42, 133, 156 et 273 ne s'arrêtent à Montréal-Ouest que pour prendre des voyageurs.

*Le train n° 69 ne s'arrête à Montréal-Ouest que pour laisser des voyageurs.

*Le train n° 1 s'arrête sur signal à Montréal-Ouest que pour prendre des voyageurs à destination des gares d'Ottawa et à l'ouest d'Ottawa.

Les voyageurs en provenance de l'est désirant se rendre dans l'ouest changent de train à Montréal-Ouest, à moins que le train de l'est puisse arriver à Montréal 15 minutes avant l'heure de départ du train vers l'ouest. Si un train ayant à son bord des voyageurs désirant faire la correspondance est retardé après avoir quitté Montréal-Ouest, le train vers l'ouest doit être retenu à Montréal ou à Westmount pour assurer la correspondance.

Suite page 10

**WESTMOUNT AND VAUDREUIL SUBDIVISIONS
FOOTNOTES — Continued****WESTMOUNT AND GLEN YARD —**

*Nos. 68, 42, 133, 156, 247 and 273 will stop at Westmount to entrain only.

*No. 69 will stop at Westmount to detrain only.

In Switching Imperial Tobacco Company's Track, St. Henry, CTC Order 53086 restricts switching to night hours — 1830 to 0500 — no car to be allowed to stand on portion of track on St. Antoine Street. Before any car or engine shall cross St. Antoine Street, or move along Bourget Street, member of crew will precede the movement to see that streets are clear before giving Engineman signal to proceed. Movements over such streets must be protected by member of crew.

Eastward movements on third track extending between Montreal West and Westmount must stop clear of switch leading to loop track, Glen Yard and only proceed on hand signal from switchman on ground.

Movements over loop track, Glen Yard, will be governed as follows:

Signal 01 governs movements from tracks Nos. 3 to 27 loop yard.

Signal 02 governs movements from track No. 2, loop yard.

Signal 03 governs movements from track No. 1, loop yard.

Signal 04 governs movements from track No. 1, Old Yard.

Signal 05 governs movements from west end lead, Old Yard.

Switches must be lined by crews and restored to normal position after being used.

Movements must be made at restricted speed, not exceeding 8 mph. In the event that signal remains at STOP for 5 minutes, crews must know that the route for their movement is properly lined after which movement may proceed under protection of flagman.

In the case of drafts backing up, person in charge must be sure to leave valve handle of air hose controller in open position before leaving draft to make such arrangements.

Telephones for communicating with Area Supervisor, Westmount Tower or Switchtender are located on signal 03 and on post, South side of track, 100 feet beyond signal 05.

Before using hand throw switch leading to No. 1 track, Old Yard, Glen Yard, authority must be received from the Area Supervisor or the Leverman on duty.

MONTREAL WEST —

*Nos. 68, 42, 133, 156 and 273 will stop at Montreal West to entrain only.

*No. 69 will stop at Montreal West to detrain only.

*No. 1 will flag stop at Montreal West to entrain for advertised stops Ottawa and West only.

Transfer of passengers from eastward to westward trains will be made at Montreal West, unless eastward train can arrive Montreal fifteen minutes before departure time of westward train. Should a train with passengers for connection be delayed after leaving Montreal West, westward train must be held for connection at Montreal or Westmount.

Continued on Page 10

**DIRECTIVES PARTICULIÈRES AUX SUBDIVISIONS
DE WESTMOUNT ET VAUDREUIL — Suite**

Les trains de voyageurs vers l'est seront informés à Montréal-Ouest du numéro de voie qu'ils doivent utiliser à Montréal afin de s'assurer que les agents de trains à l'arrivée puissent ouvrir les portes des voitures du côté des quais afin de laisser descendre les voyageurs. A Montréal, le chef de gare ou son représentant communique ce renseignement à Montréal-Ouest.

Les mouvements vers l'est qui s'arrêtent à la gare de Montréal-Ouest ne peuvent franchir le passage à niveau de l'avenue Elmhurst tant que la protection du passage à niveau n'y est pas assurée par un tour de clé d'aiguillage dans une des boîtes marquées P B placées sur ou non loin du quai le long du train. Après avoir fait faire un tour d'environ 30 degrés dans le sens des aiguilles d'une montre, la clé peut être retirée et la protection du passage à niveau est assurée. Une fois les barrières abaissées, ou après 20 secondes, le signal donne la voie libre et le mouvement est autorisé. Si les signaux donnent la voie libre mais que pour une raison ou pour une autre les barrières ne sont pas à l'horizontale ou s'il est nécessaire d'obtenir l'autorisation de franchir les signaux d'enclenchement indiquant ARRÊT, le passage à niveau doit être protégé par un membre de l'équipe.

Les mouvements vers l'ouest qui s'arrêtent à la gare de Montréal-Ouest ne doivent pas franchir le passage à niveau de l'avenue Westminster tant que les barrières ne sont pas abaissées et ils doivent actionner la cloche de la locomotive ou, si nécessaire, faire clignoter le phare avant pour indiquer au préposé aux signaux dans la tour que le train est prêt à avancer.

SORTIN —

Aucune locomotive ne peut franchir la fosse de déchargement de la voie d'accès « voie Panama », triage Sortin. Cette fosse se trouve à environ 250 pieds à l'est de l'aiguille F-5 qui mène à la voie particulière à Mussen.

BALLANTYNE — DORVAL —

Les mouvements qui circulent sur la voie n° 1 entre Dorval et Ballantyne doivent s'arrêter avant le passage pour piétons ou effectuer une coupure du train pour permettre aux voyageurs de la voie n° 2 de traverser, à moins qu'on sache qu'il n'y a pas de voyageurs désirant utiliser le passage pour piétons. Les équipes s'assureront par radio que les trains de voyageurs sont à l'heure.

Tous les mouvements au passage à niveau entre les rues Marshall et Michel Jasmin, voie Texaco à Dorval, doivent être protégés par un membre de l'équipe.

*Le train n° 1 ne s'arrête sur signal à Dorval que pour prendre des voyageurs à destination des gares d'Ottawa et à l'ouest d'Ottawa.

VAUDREUIL —

Si le signal d'ordre de marche de Vaudreuil donne l'indication ARRÊT, les trains vers l'ouest arrêteront avant d'obstruer l'aiguille de liaison au mille 18.9 et les trains vers l'est arrêteront avant d'obstruer l'aiguille de liaison au mille 19.0 et ils ne devront pas avancer avant d'avoir obtenu une feuille de libération de l'opérateur.

Les trains réguliers en direction et en provenance de la sub. M & O et les trains en direction et en provenance de la sub. Winchester peuvent s'enregistrer à Vaudreuil par billet d'enregistrement.

Jct. avec les subdivisions de M & O et Vaudreuil à Vaudreuil — Enclenchement.

*Le train n° 1 ne s'arrête sur signal à Vaudreuil que pour prendre des voyageurs à destination des gares d'Ottawa et à l'ouest d'Ottawa.

ZONES D'ENCLÈCHEMENT — VAUDREUIL

VERS L'OUËST — Entre les signaux 189 - 189B et les signaux 190 - 190B de la subdivision de Vaudreuil et 008 de la subdivision M & O.

VERS L'EST — Entre les signaux 008 de la subdivision M & O et les signaux 190 - 190B - 189 - 189B de la subdivision de Vaudreuil.

Les signaux 200 et 216 vers l'est à l'ouest de Vaudreuil sont des signaux de protection de gare.

Les signaux 183 et 165 vers l'ouest à l'est de Vaudreuil sont des signaux de protection de gare.

Suite page 11

**WESTMOUNT AND VAUDREUIL SUBDIVISIONS
FOOTNOTES — Continued**

Eastward passenger trains will be advised at Montreal West the track number to be used at Montreal. This is to ensure that trainmen on arrival may be in position to open all vestibule doors and direct passengers to detrain on the platform side. The Station Master at Montreal or his representative will communicate this information to Montreal West.

Eastward movements stopping at Montreal West station must not move over Elmhurst Avenue crossing until crossing protection is activated by inserting a switch key in one of the boxes marked P B located on or next to the platform adjacent to train. After key has been turned approximately 30 degrees clockwise it may be removed and crossing protection will commence to operate. When gates are horizontal, or 20 seconds have elapsed, signal will clear and movement may proceed. If signals clear but for some reason gates are not horizontal, or when necessary to obtain authorization to pass interlocking signals indicating STOP, crossing must be protected by member of crew.

Westward movements stopping at Montreal West Station must not move over Westminster Avenue crossings until gates have been lowered and will ring engine bell or, if necessary, blink headlight to indicate to towerman that train is ready to proceed.

SORTIN —

No engine is allowed to travel over unloading pit installed on switching lead (Panama track), Sortin Yard. This pit is located approximately 250 feet East of F-5 switch leading to Mussen's private track.

BALLANTYNE — DORVAL —

Movements on track no. 1 between Dorval and Ballantyne will stop clear of or make a cut at pedestrian crosswalks to allow passengers to get access to and from passenger trains on track no. 2 unless it is known no passengers will use crosswalk. Radio will be used by crews to ascertain if passenger trains operate on time.

All movements over crossing between Marshall and Michel Jasmin Streets, Texaco Oil track at Dorval must be protected by member of crew.

*No. 1 will flag stop at Dorval to entrain for advertised stops Ottawa and West only.

VAUDREUIL —

When train order signal at Vaudreuil indicates STOP westward trains will stop before fouling crossover switch at mileage 18.9 and eastward trains will stop before fouling crossover switch at mileage 19.0 and must not proceed until clearance is obtained from Operator.

Regular trains to and from M&O Sub. and trains to and from Winchester Sub. may register at Vaudreuil by register ticket.

Jct. with M&O and Winchester Subs. at Vaudreuil — Interlocking.

*No. 1 will flag stop at Vaudreuil to entrain for advertised stops Ottawa and West only.

INTERLOCKING LIMITS — VAUDREUIL

WESTWARD — Between signals 189 - 189B and signals 190 - 190B Vaudreuil Subdivision and 008 M&O Subdivision.

EASTWARD — Between signals 008 M&O Subdivision and 190 - 190B - 189 - 189B Vaudreuil Subdivision.

Eastward signals 200 and 216 West of Vaudreuil are Station Protection Signals.

Westward signals 183 and 165 East of Vaudreuil are Station Protection Signals.

Continued on Page 11

**DIRECTIVES PARTICULIÈRES AUX SUBDIVISIONS
DE WESTMOUNT ET VAUDREUIL — Suite****ZONES D'ENCLÈCHEMENT —****Entre MONTRÉAL et DORVAL**

Les règles 605 - 673 s'appliquent à la voie d'accès de South Jct, de North Jct, la voie d'accès indépendante sud de Ballantyne et à toutes les voies principales entre Montréal et les signaux 50 et 50B à Dorval.

Dans le territoire mentionné ci-dessus, s'il est nécessaire de franchir des signaux d'enclenchement portant l'indication ARRÊT qui ne commande pas d'aiguilles à double commande, la règle 663 s'applique, mais, lorsque des signaux d'enclenchement portant l'indication ARRÊT commandent les mouvements aux aiguilles à double commande, la règle 104B s'applique en plus de la règle 663 sauf que si les signaux tombent en panne et que l'on a été informé que toutes les aiguilles à double commande affectées par un ou plusieurs signaux d'enclenchement ont été placées en positions manuelles et orientées pour l'itinéraire à utiliser, le préposé aux signaux peut autoriser verbalement le franchissement du signal ou des signaux en cause sur cet itinéraire conformément à la règle 663 seulement. S'il n'existe aucun moyen de communication, les opérations doivent être dirigées par un « préposé aux signaux » sur les lieux qui se conformera à ces instructions.

Dans le territoire mentionné ci-dessus, les mouvements des locomotives peuvent se faire sur indications des signaux et les trains facultatifs peuvent être autorisés par une feuille de libération approuvée par le régulateur.

Les trois voies principales en service entre le mille 0.3 et le mille 1.9 de la subdivision de Westmount et entre Ballantyne et Dorval sont numérotées 1, 2 et 3 du sud au nord.

Les deux voies principales en service entre le mille 1.9 de la subdivision de Westmount et Ballantyne portent la désignation de voie nord et de voie sud.

Les aiguilles à verrou électrique à l'embranchement Meadowbrook, mille 3.68, raccordement CN, mille 4.27, sub. de Vaudreuil et à la voie d'accès de St-Henri, mille 1.1, voie n° 1, sub. de Westmount sont manœuvrées à la main. Les mouvements ne doivent ni entrer ni obstruer le territoire d'enclenchement ni y entrer à nouveau après l'avoir franchi, sauf par indication de signaux ou après en avoir reçu la permission du préposé aux signaux.

Les mouvements ne doivent pas libérer la voie principale aux aiguilles manœuvrées à la main sans verrous électriques aux milles 4.33, 4.42, 4.46, 4.62 et 4.64, voie n° 3, sub. de Vaudreuil et au mille 0.48 de la voie d'accès North Jct. Lorsque ces aiguillages servent à des mouvements de manœuvre, l'aiguille doit rester ouverte jusqu'à ce que les mouvements de manœuvre aient pris fin et soient retournés à la voie principale.

Dans un territoire où les règles 605-673 sont en vigueur si une partie quelconque d'un train ou d'une locomotive brûle un signal donnant l'indication ARRÊT, l'avant du train ou de la locomotive doit être protégé immédiatement comme la règle 99 prescrit de le faire à l'EXTÉRIEUR D'UN CANTONNEMENT AUTOMATIQUE, et un membre de l'équipe doit immédiatement communiquer avec le préposé aux signaux puis se conformer à ses instructions.

Dans un territoire où s'appliquent les règles 605-673, lorsqu'un signal sonore ou lumineux, clignotant ou non, donne l'indication « appel d'employé » au-dessus d'une armoire à relais, cela signifie que tout employé se trouvant dans les environs, sauf l'équipe d'un train en mouvement, doit répondre au téléphone à cet endroit.

Les aiguilles à manœuvre électrique situées à Montréal, Westmount et Montréal-Ouest ne sont pas des aiguilles à double commande. La règle 104B ne s'applique pas.

Les itinéraires des mouvements de triage en provenance de la gare Windsor ne doivent pas être orientés et aucune indication de signal ne doit être donnée tant qu'un membre de l'équipe n'a pas informé le préposé aux signaux à la tour de Westmount que le mouvement est prêt à avancer.

Les signaux 22B - 44D vers l'est et le signal 39B vers l'ouest entre Montréal-Ouest et Westmount se trouvent à la gauche de la voie qu'ils commandent.

Suite page 12

**WESTMOUNT AND VAUDREUIL SUBDIVISIONS
FOOTNOTES — Continued****INTERLOCKING LIMITS —****Between MONTREAL and DORVAL.**

Rules 605 - 673 apply on South Jct. Lead, North Jct. Lead, South Independent Lead at Ballantyne and on all main tracks between Montreal and signals 50 and 50B at Dorval.

In above territory, when necessary to pass interlocking signals indicating STOP which do not govern movements over dual control switches, Rule 663 will apply; but, when interlocking signals indicating STOP govern movements over dual control switches, Rule 104B must apply in addition to Rule 663 except that, in the event of signals becoming inoperative and information has been received that all dual control switches affected by one or more interlocking signals have been placed in HAND position and lined for the route to be used, signalman may verbally authorize movements to pass signal or signals involved over that route in accordance with Rule 663 only. When there is no means of communication, operations must be directed by a 'Signalman' on the ground who will be governed by these instructions.

In above territory, engine movements may be made by signal indication and extra trains may be authorized by a clearance which must be OK'd by train dispatcher.

Three main tracks in service between mileage 0.3 and mileage 1.9, Westmount Sub. and between Ballantyne and Dorval numbered 1, 2 and 3 from south to north.

Two main tracks in service between mileage 1.9, Westmount Sub. and Ballantyne designated as north track and south track.

Electrically locked hand operated switches at Meadowbrook Spur mileage 3.68, C.N.R. connection mileage 4.27, Vaudreuil Sub. and at St. Henry Lead mileage 1.1, track No. 1, Westmount Sub. Movements must not enter on nor foul interlocking territory nor re-enter interlocking territory after having cleared it, except by signal indication or until permission has been received from the signalman.

Movements must not clear the main track at non-electrically locked hand operated switches at mileages 4.33, 4.42, 4.46, 4.62 and 4.64, track No. 3, Vaudreuil Sub. and at mileage 0.48 North Jct. Lead. When switching movements are made through such switches, the switch must be left open until switching completed and movement has returned to the main track.

In territory where Rules 605-673 are effective, if any part of a train or engine overruns a signal indicating STOP, front of train or engine must be protected immediately as prescribed by Rule 99 for OUTSIDE ABS TERRITORY, and member of crew must immediately communicate with the signalman and be governed by his instructions.

In territory where Rules 605-673 are effective, when "Employee call" located on signal bungalows is operating either by a steady or a flashing light or sounding horn, or both, it is an indication for any employee in the vicinity, except crews on moving trains, to answer the signalman's phone at that location.

Power switches at Montreal, Westmount and Montreal West are not Dual Control Switches. Rule 104B does not apply.

Routes for yard movements originating from Windsor Station are not to be lined nor signal indication given until a member of the crew has advised the Leverman located at Westmount Tower that the movement is ready to proceed.

Eastward signals 22B - 44D and westward signal 39B between Montreal West and Westmount are located to the left of the track they govern.

Continued on Page 12

DIRECTIVES PARTICULIÈRES AUX SUBDIVISIONS DE WESTMOUNT ET VAUDREUIL — Suite

Les téléphones destinés à la communication avec le préposé aux signaux à Westmount se trouvent près des signaux 01, 01-4, 03-3, 04-2, 04-3, 13 et 15.

Les téléphones destinés à la communication avec le préposé aux signaux de Montréal-Ouest et le préposé aux signaux de Westmount se trouvent sur l'armoire à relais au signal 43 et à l'extrémité est du quai entre les voies 2 et 3 à Montréal-Ouest.

Les téléphones destinés aux communications avec le préposé aux signaux de St-Luc se trouvent sur les boîtes de commutateurs électriques menant à l'embranchement Meadowbrook et au raccordement CN; sur les signaux 50 et 45 à Dorval; sur l'armoire à relais des signaux 33B, 33C et sur les signaux 33 et 34 de Grovehill; sur les signaux 29, 29B, 29E, 30 et sur l'armoire métallique à relais de Lachine; sur les signaux 21, 21C, 24 et sur l'armoire métallique à relais de Ballantyne.

Le téléphone destiné aux communications avec le préposé aux signaux de Montréal-Ouest se trouve sur le signal 02B.

Les mouvements en provenance des voies de triage « Nun's Yard », gare Windsor, ne doivent pas orienter les aiguilles pour entrer ou obstruer le territoire d'enclenchement sans en avoir reçu la permission du préposé aux signaux de la tour de Westmount, et ensuite, les équipes doivent se conformer aux indications des signaux.

Vitesses maximum sauf indication contraire — MI/H

Trains de voyageurs: (tous)	75
Trains de marchandises: n° 928-929-930-931	65 (Note)
Autres	50

Note — Doivent également se conformer aux limites de vitesse des trains de voyageurs.

Restrictions permanentes de vitesse dans les deux directions

Mille	Lieu	Vitesse permise milles à l'heure	
		Trains de voyageurs	Trains mixtes et de marchandises
<u>Subdivision de Westmount</u>			
0.0 à 0.3	Zone d'enclenchement	10	10
0.6 à 2.4	Dans les courbes	70	—
	Quais de la gare Westmount (refoulement)	10	10
	Quais de la gare de Montréal-Ouest	15	15
	Quais de la gare de Montréal-Ouest (refoulement)	10	10
	Liaisons et branchements des enclenchements à Westmount et Montréal-Ouest	15	15
<u>Subdivision de Vaudreuil</u>			
0.0 à 2.0	Dans les courbes	55	—
15.0 à 18.0	Dans les courbes	50	—
<u>South Jct. Lead</u>			
0.0 à 0.7	.....	25	25
<u>North Jct. Lead</u>			
0.0 à 1.1	.....	25	25

DIRECTIVES PARTICULIÈRES AU TRIAGE ST-LUC, PAGE 50 DE L'INDICATEUR N° 21

WESTMOUNT AND VAUDREUIL SUBDIVISIONS FOOTNOTES — Continued

Telephones for communicating with signalman at Westmount are located near signals 01, 01-4, 03-3, 04-2, 04-3, 13 and 15.

Telephones for communicating with signalman Montreal West and signalman Westmount located on relay case at signal 43, and at east end of platform between tracks 2 and 3, Montreal West.

Telephones for communicating with signalman St. Luc located on electric switch locks leading to Meadowbrook Spur and C.N.R. Connection; on signals 50 and 45 Dorval; on relay case at signals 33B, 33C and on signals 33 and 34 Grovehill; on signals 29, 29B, 29E, 30 and on steel relay house Lachine; on signals 21, 21C, 24 and on steel relay house Ballantyne.

Telephone for communicating with signalman Montreal West located on signal 02B.

Movements from Nun's yard tracks, Windsor Station, must not line either switch to enter or foul interlocking territory until permission has been received from signalman Westmount Tower, after which crews will be governed by indication of signal.

Maximum speeds unless otherwise restricted — MPH

Passenger trains: (All)	75
Freight trains: Nos. 928-929-930-931 ...	65 (Note)
Other	50

Note—Will also be governed by speed restrictions for passenger trains.

Permanent Slow Orders, both directions

Mileage	Location	Permissible Speed Miles per Hour	
		Passenger Trains	Freight and Mixed Trains
<u>Westmount Subdivision</u>			
0.0 to 0.3	Interlocking limits	10	10
0.6 to 2.4	On curves	70	—
	Westmount Station platforms (backing-up)	10	10
	Montreal West Station platforms	15	15
	Montreal West Station platforms (backing-up)	10	10
	Westmount and Montreal West interlockings through turnouts and crossovers ..	15	15
<u>Vaudreuil Subdivision</u>			
0.0 to 2.0	On curves	55	—
15.0 to 18.0	On curves	50	—
<u>South Jct. Lead</u>			
0.0 to 0.7	.....	25	25
<u>North Jct. Lead</u>			
0.0 to 1.1	.....	25	25

ST. LUC YARD FOOTNOTES ON PAGE 50 OF TIME TABLE No. 21

DIRECTIVES PARTICULIÈRES AUX SUBDIVISIONS DE WESTMOUNT ET VAUDREUIL — Suite

WESTMOUNT AND VAUDREUIL SUBDIVISIONS FOOTNOTES — Continued

EMBRANCHEMENT DE MEADOWBROOK

Vers le nord — mille 3.68, subdivision de Vaudreuil, à la fin de la voie 0.7 milles

La règle 105 s'applique. Les manœuvres aux passages à niveau publics doivent être protégées par un membre de l'équipe.

Le signal par sifflet de locomotive, règle 14(L) est interdit dans les limites de la ville de Lachine.

MEADOWBROOK SPUR

Northward — Mileage 3.68 Vaudreuil Sub. to end of track 0.7 miles

Rule 105 applies. Switching movements over all public crossings must be protected by member of crew.

Whistle signal 14(L) is prohibited within the limits of the City of Lachine.

EMBRANCHEMENT DE GROVEHILL

Vers le nord — mille 3.33, subdivision de Vaudreuil, à la fin de la voie 1.8 milles

La règle 105 s'applique. Les mouvements ne doivent pas dépasser 20 mi/h dans les courbes. Les manœuvres à tous les passages à niveau doivent être protégées par un membre de l'équipe.

Le signal par sifflet de locomotive, règle 14(L) est interdit dans les limites de la ville de Lachine.

GROVEHILL SPUR

Northward — Mileage 3.33 Vaudreuil Sub. to end of track 1.8 miles

Rule 105 applies. Movements must not exceed 20 mph on curves. Switching movements over all crossings must be protected by member of crew.

Whistle signal 14(L) is prohibited within the limits of the City of Lachine.

EMBRANCHEMENT DE LACHINE

Vers le nord — mille 3.12, subdivision de Vaudreuil, à la fin de la voie 1.3 milles

La règle 105 s'applique. Les mouvements ne doivent pas excéder 20 mi/h dans les courbes.

Dans le terminal ferroutier de Lachine, il est interdit de marcher ou de se tenir debout sur les rampes ou sur les véhicules pendant les opérations de marche arrière des remorques. A l'extrémité "voie" des rampes, des échelles permettent d'utiliser les passerelles.

Les rampes du terminal ferroutier des voies 22 à 27 inclusivement sont munies de dispositifs d'attelage à l'extrémité en cul-de-sac.

LACHINE SPUR

Northward — Mileage 3.12 Vaudreuil Sub. to end of track 1.3 miles

Rule 105 applies. Movements must not exceed 20 mph on curves.

Walking or standing on ramps or on cars in the path of trailer backup movements in the piggyback yard at Lachine is prohibited. Ladders have been provided at the track end of ramps to permit passage to and from catwalks.

Piggyback ramps 22 to 27 inclusive are equipped with coupling devices at stub end.

INSTRUCTIONS SPÉCIALES — Suite

Q—WAGONS DE MINÉRAI

Les trains qui tirent des wagons de la série 370000 à 377249 inclusivement, des wagons courts de ballast 368443 à 368543 inclusivement, et des wagons étrangers de 30 pieds et moins de longueur, ne doivent pas dépasser 30 mi/h en charge, et 25 mi/h à vide sur les subdivisions de M&O, Vaudreuil, Adirondack, Sherbrooke, Newport, Lyndonville, Park Avenue, Lachute et Trois-Rivières, 25 mi/h sur les subdivisions de Vallée, Lévis et St-Maurice Valley, 15 mi/h sur les subs. Waltham et Maniwaki et 20 mi/h sur toutes les autres subdivisions.

Les wagons-trémies de la série CP 381900 à 381959 doivent circuler conformément aux tableaux d'autorisation de matériel de l'ingénieur en chef et ne doivent pas dépasser 50 MI/H; ils ne doivent pas non plus être attelés à un véhicule voisin dont la longueur entre les longrines centrales dépassent 54 pieds.

S—PRESSION NORMALE DE LA CONDUITE GÉNÉRALE DE FREIN

L'instruction 23 de l'imprimé 583 (Conduite des trains et autres instructions relatives aux freins et au matériel de communication par signaux) est modifiée de façon à exiger une pression d'air normale de 75 lb. par pouce carré au lieu de 70 lb. par pouce carré en service marchandises.

T—RÈGLE 99 — EN TERRITOIRE CCC

En territoire CCC, un train ou une locomotive n'a pas à se protéger contre les trains ou les locomotives qui le suivent sur une même voie à moins que les signaux n'aient été déclarés défectueux.

U—DÉTECTEURS DE BOÎTES CHAUDES

Dans les subdivisions où cette instruction spéciale s'applique, il faut suivre les règles suivantes:

LECTEUR—Afin d'éviter qu'une lecture de chaleur anormale soit enregistrée d'une source autre que du matériel défectueux, les mécaniciens, quand c'est faisable devraient éviter l'utilisation prolongée des freins du train à l'approche de cet endroit et toute application des freins lorsqu'une partie du train passe devant le matériel de lecture.

INDICATEUR—Il s'agit d'un FEU BLANC monté sur un mat et NON PAS d'UN SIGNAL DE CANTONNEMENT. La dernière indication s'appliquera comme suit:

FEU CONTINU ou **ÉTEINT**—Arrêter avant de franchir l'aiguille au point d'inspection et communiquer immédiatement avec le régulateur. S'il n'y a pas de communication, vérifier le train à l'arrêt.

CLIGNOTANT—Aucune indication de surchauffe.

Le régulateur donnera les renseignements quant à l'emplacement de la surchauffe. L'essieu doit être vérifié et, si rien n'indique de surchauffe, le véhicule suspect de même que les deux suivants et les deux précédents doivent faire l'objet d'une vérification pour découvrir ce qui a causé la surchauffe, en ouvrant tous les couvercles de boîte d'essieux. Avant de repartir, faire rapport au Régulateur des résultats de la vérification et des mesures qui ont été prises.

V—VOIES D'ÉVITEMENT ET VOIES DE TRIAGE CONTRÔLÉES PAR SIGNAUX

Avant d'entreprendre tout travail qui peut rendre UNE VOIE D'ÉVITEMENT ou UNE VOIE DE TRIAGE CONTRÔLÉE PAR SIGNAUX dangereuse pour la circulation à vitesse normale ou si la voie est devenue dangereuse de quelque façon, les cantonniers, les préposés à l'entretien des ponts ou autres employés doivent en assurer la protection conformément aux règles 40 à 45 inclusivement du Règlement unifié d'exploitation, l'Instruction Spéciale M ou N. Les voies d'évitement et les voies de triage contrôlées par signaux doivent être protégées de la même façon que les voies principales.

SPECIAL INSTRUCTIONS — Continued

Q—ORE CARS

Trains handling cars in series 370000 to 377249 inclusive, short ballast cars 368443 to 368543 inclusive, and foreign cars 30 feet and less in length, must not exceed 30 mph when loaded, and 25 mph when empty on M&O, Vaudreuil, Adirondack, Sherbrooke, Newport, Lyndonville, Park Avenue, Lachute and Trois Rivières Subdivisions, 25 mph on Vallée, Lévis and St. Maurice Valley subdivisions, 15 mph on Waltham and Maniwaki Subs. and 20 mph on all other subdivisions.

Covered Hopper cars in series CP 381900 to 381959 must be operated in accordance with Equipment Authorization Charts, as issued by the Chief Engineer, and must not exceed 50 MPH; and must not be coupled to an adjacent car having a length between end sills in excess of 54 feet.

S—STANDARD TRAINLINE PRESSURE

Instruction 23 of Form 583 (train handling and other instructions relating to brake and communicating signal equipment) is revised to require standard air pressure of 75 lbs. per square inch instead of 70 lbs. per square inch in freight service.

T—RULE 99 WITHIN CTC TERRITORY

Within CTC protection against following trains or engines on the same track is not required except when signals are declared inoperative.

U—HOT BOX DETECTOR SYSTEM

On subdivisions where this Special instruction applies the following will govern:

SCANNER—To avoid abnormal heat indication from a source other than defective equipment, enginemen should when practicable avoid prolonged use of train brakes approaching this point and any application of brakes while a portion of the train is passing scanning equipment.

INDICATOR—This is in the form of a WHITE LIGHT mounted on a mast and IS NOT A BLOCK SIGNAL. The last indication displayed will apply as follows:

STEADY BURNING or **UNLIGHTED**—Stop before fouling switch at the inspection point and immediately communicate with the train dispatcher. If communication fails, perform standing train inspection.

FLASHING—No evidence of overheating.

The train dispatcher will provide information as to the location of overheating. The journal is to be inspected and, if no evidence of overheating is found, that car and at least two cars on each side must be inspected for any condition which may be responsible for the abnormal heat condition, opening all journal box lids as part of the inspection. Before proceeding, the train dispatcher must be informed of the result of the inspection and any action taken.

V—SIGNALLED SIDINGS AND SIGNALLED YARD TRACKS

Before undertaking any work which may render a SIGNALLED SIDING or SIGNALLED YARD TRACK unsafe for movements at normal speed or if rendered unsafe from any cause, trackmen, bridgemen or other employees must provide protection in accordance with U.C.O.R. Rules 40 to 45 inclusive, Special Instruction M or Special Instruction N. Signalled sidings and signalled yard tracks must be protected in the same manner as main tracks.

