

PRENEZ GARDE—SURETÉ AVANT TOUT

LA CIE DU CHEMIN DE FER
ROBERVAL-SAGUENAY

HORAIRE

49

Prenant effet à 12.01 A. M.

JEUDI, LE 29 DECEMBRE 1927

Le mouvement des trains est gouverné par le temps réglementaire de l'Est
POUR L'INFORMATION DES EMPLOYÉS SEULEMENT
DÉTRUISEZ TOUS LES HORAIRES PRÉCÉDENTS

Les règlements de la Compagnie sont publiés séparément sous forme de livret.
Tout employé dont les devoirs se rapportent au mouvement des trains doit en avoir
une copie, il doit avoir aussi, en tout temps devant lui, une copie de l'horaire courant.

EMPLOYÉS, ATTENTION!

Des changements importants ont été faits et ajoutés
aux règles et instructions. Lisez attentivement
les instructions spéciales.

J.-A. VALLERAND,

GÉRANT

RESTRICTIONS POUR LA VITESSE.

1.—A une distance convenable avant de commencer la descente des rampes rapides, et en approchant des croisements de voies près des rampes, jonctions, ponts-levis, et à d'autres endroits où les trains se rencontrent et se croisent, et où à tout autre endroit, un défaut dans les freins serait dangereux, un serre-frein doit se tenir à l'arrière train à portée de la valve de sureté, et appliquer les freins dès qu'un train dépasse la limite de vitesse autorisée.

2.—Les conducteurs et les ingénieurs ne doivent pas permettre que les trains soient conduits à une vitesse excessive, spécialement en descendant les rampes, en tournant les courbes prononcées ou dans les cours. Un train ne doit pas dépasser une vitesse de huit (8) milles à l'heure dans les "Y" ou les "croisements de voies".

3.—Les locomotives marchant à reculons, avec ou sans wagons, ne doivent pas excéder une vitesse de huit (8) milles à l'heure, la même règle s'applique aux engins sans trucs protecteurs.

4.—Les trains, conduisant une grue à vapeur auxiliaire, ne doivent pas excéder une vitesse de plus de douze (12) milles à l'heure sur une voie unie et dans les pentes ascendantes, et une vitesse de plus de huit (8) milles à l'heure dans les pentes descendantes et en tournant les courbes. Pour manœuvrer cette grue, on devra tourner les bras vers l'arrière du train et les abaisser sur les chars.

5.—Les trains de voyageurs ne doivent pas excéder une vitesse de (15) quinze milles à l'heure entre la traverse du Rang Nicet et le sommet de la pente du "Fer à Cheval", et (20) vingt milles à l'heure entre le sommet du "Fer à Cheval" et Cimon, milage 17. 5.

6.—Les trains de fret ne doivent pas excéder une vitesse de cinq (5) milles à l'heure entre la voie d'évitement au Ruisseau Rouge, milage 12.3 et le sommet de la pente du "Fer à Cheval" et dix (10) milles à l'heure entre le sommet de la pente du "Fer à Cheval" et Cimon, milage 17. 5.

7.—Les trains de fret de deuxième classe ou extra traînant des chars plate-forme chargés de pulpe ne doivent pas excéder une vitesse de douze (12) milles à l'heure entre Labrosse Jct. et Port Alfred.

8.—Les trains mixtes, extras ou de travail ne doivent pas excéder une vitesse de huit (8) milles à l'heure en passant dans les limites de la cour de Labrosse Jct.

9.—Les trains de travail, extras, ou de travail (ballast) marchant entre Diamond Crossing et Laterrière station (voie principale) ne devront pas excéder une vitesse de 15 (quinze) milles à l'heure: et par ailleurs devront suivre le règlement de l'horaire en ce qui regarde la vitesse dans les cours.

10.—Les trains de fret ou de travail (ballast) marchant entre la station Laterrière et le Portage des Roches: ne devront pas excéder une vitesse de 8 (huit) milles à l'heure en tout temps.

11.—Les trains de fret ou engins d'aiguillage ne devront pas excéder une vitesse de huit (8) milles à l'heure dans toutes les parties des Cours de Port Alfred et Arvida, en aucun temps.

12.—Tous les trains de première et de seconde classes, comme les trains extra, ne devront pas excéder une vitesse de dix (10) milles à l'heure en passant sur les ponts de Port Alfred et Pont Arnaud, aucun train avec deux locomotives accouplées ensemble ne doivent être permis de passer sur le Pont Arnaud (milage 2.2).

13.—L'aiguille au sud de l'Y de la jonction Laterrière doit être gardée sous clef pour la protection des convois, et tenue en position pour les trains allant de l'est au sud pour l'embranchement Laterrière.

14.—Les conducteurs sur tous les trains, doivent voir à chaque voyage que leur convoi soit muni d'un sifflet d'alarme (air whistle) placé à l'arrière du train autorisé à marcher à reculons, tel que prévu dans cet horaire.

15.—L'aiguille au nord de l'Y à la jonction Labrosse doit être gardée sous clef pour la protection des convois, et tenue en position pour les convois; locomotives ou moteurs allant ou venant de l'embranchement de Chicoutimi.

16.—Les trains ou les locomotives de manœuvre ne doivent pas dépasser une vitesse de plus de quatre (4) milles à l'heure entre Chicoutimi-Ouest et le Bassin.

17.—Les conducteurs des trains entre Chicoutimi et Labrosse Jct., doivent voir à chaque voyage que leur convoi soit muni d'un double accouplement avec chaînes, ainsi qu'un sifflet d'alarme (air whistle) placé à l'arrière du train. Ceci doit être strictement observé.

18.—L'aiguille de la voie de garage à Chicoutimi-Ouest au bas de la rampe de l'embranchement de Labrosse Jct., doit être tenue fermée à clef pour la protection des convois.

INSTRUCTIONS GENERALES.

A.—Les conducteurs ou les mécaniciens ne doivent jamais se hasarder à manœuvrer des convois sur un embranchement avant de s'être familiarisés avec la voie, les lieux et les signaux employés.

B.—COURS. Les limites des cours à Diamond Crossing Chicoutimi-Ouest, Labrosse, Laterrière, Port Alfred et Bethanie sont indiquées par des bornes à cet effet.

Tous les trains exceptés ceux de première classe, doivent, à moins d'instructions spéciales, approcher et franchir ces limites à petite vitesse, toujours prêts à arrêter, à moins qu'il soit bien évident que la voie est libre.

DURANT LES JOURS OBSCURS, BRUMEUX OU ORAGEUX, les trains de manœuvre agissant sur la voie principale dans les cours ou près des gares doivent toujours être en garde et se protéger.

C.—Tous wagons laissés sur les voies de garages ou les voies principales doivent être pourvus d'un nombre de freins à main suffisant pour les empêcher de mouvoir.

D.—Des dérailleurs sont placés à Chicoutimi-Ouest, Diamond Crossing, voies d'évitements rang St-Paul et Ruisseau Rouge. On devra en faire souvent l'inspection afin de s'assurer qu'ils sont en bon état. Les employés doivent savoir où se trouvent ces dérailleurs et voir à ce qu'ils soient mis sous clef, que les wagons sient en garage ou non.

E.—Les équipes de tous les trains, sans exception doivent en tout temps tenir les lampes à signaux en bon état et prêtes à être mises en usage suivant les signaux à déployer le jour ou la nuit.

F.—PERMIS D'ABSENCE:—Les permis pour absence ne seront accordés que par le Surintendant ou le Bureau de l'Expéditeur en Chef des Trains. Ils ne devront être demandés que pour des raisons graves. On devra avertir assez longtemps à l'avance pour permettre de trouver un remplaçant.

G.—EMPLOYES DE SECTION:—Ces équipes lorsqu'en service, sont transportées sans permis spécial, cependant à part ces occasions, les employés de section doivent être munis d'un permis régulier ou spécial.

H.—MALLES:—Les sacs de malle doivent être manœuvrés avec tout le soin possible. On devra les mettre dans un endroit sûr et ne permettre à personne autre que les employés proposés au bagage de les garder en leur possession. Ces sacs ne devront pas être jetés sur la plateforme mais remis soigneusement à qui de droit.

Instructions concernant le personnel des trains

F. Gares d'arrêt facultatif, sur signal seulement. Gare sans agent.

A. Gares régulières avec agents.

1.—Tous les trains de l'embranchement de Chicoutimi-Ouest apparaissant sur l'horaire font raccordement avec tous les trains de la voie principale à Labrosse Jonction.

2.—Les trains allant vers l'ouest ou le Sud sont considérés marchant en direction supérieure et ont droit de passage sur ceux de la même classe allant en direction contraire.

3.—Les trains No. 1, 2, 4, 5, 9 et 10 transporteront les sacs de malle fermés entre Arvida, Port-Alfred et Bagotville.

4.—Les trains Nos. 1, 3 et 5 n'arrêteront pas à Cimon ou à Marceau en allant vers l'ouest et le sud.

5.—Les trains Nos. 1, 3, 5 et 9 sont les seuls autorisés par cet horaire à marcher à reculons entre la Jonction Labrosse et Arvida. Toute autre train devra se procurer un ordre écrit de l'Expéditeur des Convois pour faire exception à ce règlement.

6.—Un employé des trains doit être placé sur la passerelle du dernier char à l'arrière de tous les convois marchant à reculons entre Port Alfred et Bagotville, Jonction Labrosse et Arvida, Labrosse et Chicoutimi—Le Bassin.

7.—Le et après jeudi le 29 décembre, 1927, le train No. 9 laissant Bagotville à 5.45 P. M., transportera les voyageurs à destination de Chicoutimi, faisant raccordement à la Jonction Labrosse avec le train No. 33.

Règles spéciales concernant le maniement des freins à air comprimé.

POUR TOUS LES EMPLOYÉS

1. Les employés doivent connaître très bien le fonctionnement des freins et des signaux et rapporter promptement toute défectuosité.

RESPONSABILITE.

2. Le mécanicien et le conducteur sont dans l'obligation de savoir si l'on a fait avant de quitter la station "Terminus" l'essai des freins qui doit se faire à cet endroit. Les mécaniciens doivent eux-mêmes manier la valve aux freins durant tous les essais.

ESSAI DES FREINS AU TERMINUS

3. Quand une locomotive a été attachée à un convoi en partance, le conducteur, en l'absence de l'inspecteur, devra faire un essai spécial des freins du convoi et en communiquer le résultat au mécanicien qui ne doit pas partir avant d'avoir reçu cette information.

ESSAI DES FREINS SUR UN TRAIN EN MARCHE.

4. Chaque fois qu'un train laisse un terminus ou qu'il quitte une gare après que la disposition de ses wagons a été changée, l'ingénieur doit faire un essai spécial des freins pour s'assurer de leur parfait fonctionnement. Le train devra dans cet essai avoir une vitesse d'au moins 15 milles à l'heure, si toutefois la chose est possible.

ESSAI DES FREINS DURANT LE TRAJET.

5. Si l'on a séparé les parties du conduit à air comprimé, l'ingénieur avant de partir devra appliquer et enlever les freins pour constater si la réunion des parties du tube a été faite correctement. Les employés du train doivent voir si les freins qui sont à la suite du point de disjonction fonctionnent régulièrement.

CONVOI TRAINÉ PAR PLUSIEURS LOCOMOTIVES

6. Lorsque deux ou plusieurs locomotives sont attachées à un convoi, 1o les conduits à air comprimé doivent être reliés à la locomotive d'avant; 2o c'est en outre cette même locomotive qui devra éprouver les freins et les mettre en opération durant le trajet; 3o sur chaque locomotive on devra conserver le maximum de pression pour l'air; 4o les valves des freins seront fermées sur toutes les locomotives excepté sur celle d'en avant; 5o si la locomotive d'en avant quitte le train avant destination, on devra éprouver les freins commandés par la locomotive qui reste attachée au train.

APPLICATION DES FREINS D'URGENCE

7. Ces freins d'urgence ne doivent être appliqués qu'en cas de nécessité pour éviter un accident. Alors le levier de la valve du frein doit être placé dans la position voulue et y rester jusqu'à l'arrêt du train.

SURVEILLANCE DES MANOMETRES A AIR.

8. Les manomètres (air gauges) sur locomotive doivent être souvent consultés pour que la pression maximum soit maintenue tout le temps.

ENLEVEMENT DES FREINS.

9. On ne doit pas sans nécessité empêcher l'air de pénétrer dans les freins d'un wagon, et jamais pour deux wagons qui se suivent. Les freins du premier wagon après la locomotive doivent toujours être prêts à fonctionner.

ENLEVEMENT DES CHARS

10. Quand une locomotive laisse un wagon en quelque endroit que ce soit, les réservoirs d'air doivent être vidés et les freins à main appliqués.

ARRÊT PROLONGÉ SUR UNE PENTE

11. Lorsqu'il y a nécessité pour un convoi de stationner plus de cinq minutes sur une pente, il faut relâcher les freins à air et se servir des freins à main.

ORDRE D'APPLICATION DES FREINS.

12. Lorsqu'une locomotive donne le signal d'appliquer les freins, les hommes du train doivent immédiatement ouvrir les valves à air et ensuite appliquer les freins à main. On ne doit pas fermer les valves à air avant que le train soit arrêté.

Le signal d'une demande d'application des freins est d'un coup bref de la sirène de la locomotive.

VALVES DE RALENTISSEMENT

14. On doit se servir des valves de ralentissement lorsque le convoi s'engage sur une pente de 1.5% ou plus pour les convois de voyageurs, et sur une pente de 1% ou plus pour les convois mixtes ou convois de fret, à moins que la pente soit courte et qu'il n'y ait pas d'arrêt au pied de la pente.

Horaire No 49, prenant effet à 12.01 a. m., jeudi, 29 décembre 1927

ALLANT VERS L'OUEST					Appels Télégraphiques	MILLES	VOIE PRINCIPALE	GARES	DEPARTS-ARRIVEES	Numéro des Stations	Bureaux où il y a le téléphone privé	ALLANT VERS L'EST				
Lisez de haut en bas												Lisez de bas en haut				
DIRECTION SUPERIEURE												DIRECTION INFERIEURE				
11 Fret Spécial quot. excepté le Dim.	9 Mixte quotidien excepté le dimanche	5 Voyageur dimanche seulement	3 Voyageur dimanche seulement	1 Voyageur Quot. excepté le dim.	2	10	4	6	12 Fret spécial quot. excepté le Dim.							
3e classe		2e classe		1ère classe			1ère classe			3e classe						
P. M.	P. M.	P. M.	A. M.	A. M.		P. M.	A. M.	A. M.	P. M.	P. M.						
—	6.00	7.30	7.00	6.15	BA 19.8	A.....BAGOTVILLE... 0.8	1	D	9.25	9.30	9.30	9.55	—			
7.00	6.03	7.32	7.02	6.17	SY 19.0	A....PORT-ALFRED..w. y. 1.5	2	D	9.22	9.25	9.27	9.52	11.55			
—	—	—	—	—	CN 17.5	F.....Cimon..... 5.2	—	—	—	—	—	—	—			
7.40	6.28	7.50	7.20	6.33	RU 12.3	F..Ruisseau Rouge.... 2.8	4	D	9.08	9.05	9.08	9.33	11.15			
—	—	—	—	—	OU 9.5	F....St-Louis..... 0.8	5	D	8.57	—	9.01	9.26	—			
—	—	—	—	—	RO 8.7	F....St-Roch..... 1.5	—	—	8.55	—	8.59	9.24	—			
8.05	6.35	8.05	7.35	6.46	FA 7.2	F....Ste-Famille..... 0.7	—	—	8.51	—	8.55	9.20	—			
—	—	—	—	6.46	JC 6.5	F..LATERRIERE JCT. w. y. 1.7	6	D	D 8.50 A 8.05	—	8.53	9.18	10.45			
—	—	—	—	7.39	MA 4.8	F....St-Thomas..... 1.3	—	—	8.00	—	8.48	9.13	—			
—	6.45	8.15	7.45	7.45	OS 3.5	A..LABROSSE JCT.. y. 1.3	11	D	7.55	—	8.45	9.10	10.20			
—	—	—	—	7.48	PA 2.2	F...Pont Arnaud..... 2.2	14	D	7.52	—	8.42	9.07	—			
8.55	7.00	8.24	7.54	7.54	HA 00.0	A...DIAMOND CROSSING... 2.2	15	D	7.46	8.36	8.36	9.01	10.15			
—	7.10	8.30	8.00	8.00	DA	A..... ARVIDA	16	D	7.40	8.30	8.30	8.55	—			

ALLANT VERS LE SUD					Appels Télégraphiques	MILLES	EMBRANCHEMENT LATERRIERE	GARES	DEPARTS-ARRIVEES	Numéro des Stations	Bureaux où il y a le téléphone privé	ALLANT VERS LE NORD	
Lisez de haut en bas												Lisez de bas en haut	
DIRECTION SUPERIEURE												DIRECTION INFERIEURE	
		2	1		1	2							
		Voyageurs quotidien excepté dimanche	Voyageurs quotidien excepté dimanche		Voyageurs quotidien excepté dimanche	Voyageurs quotidien excepté dimanche							
		1ère classe		1ère classe									
P. M.	A. M.	P. M.	A. M.	P. M.	A. M.	P. M.	A. M.	P. M.	A. M.	P. M.	A. M.		
		D 8.05	D 6.50	J C 0	F..Laterrière Jct..w. y. 2.5	4	D	A 7.35	A 8.50				
		8.12	—	RM 2.5	F....Marceau..... 4.5	14	D	7.27	—				
		A 8.25	A 7.10	SR 7.0	A....LATERRIERE..c.w.y.	5	D	D 7.15	D 8.30				

ALLANT VERS LE NORD							Appels Télégraphiques	MILLES	EMBRANCHEMENT CHICOUTIMI-OUEST	GARES	DEPARTS-ARRIVEES	Numéro des Stations	Bureaux où il y a le téléphone privé	ALLANT VERS LE SUD						
Lisez de haut en bas														Lisez de bas en haut						
1e CLASSE														1e CLASSE						
33 Mixte quot. excepté le dim.	31 Voyag. diman. seul.	29 Voyag. diman. seul.	27 Voyag. diman. seul.	25 Voyag. diman. seul.	23 Voyag. quot. except. le dim.	21 Voyag. quot. excepté le dim.	20 Voyag. quot. except. le dim.	22 Voyag. quot. except. le dim.	24 Voyag. diman. seul.	26 Voyag. diman. seul.	28 Voyag. diman. seul.	30 Voyag. diman. seul.	32 Mixte quot. excepté le dim.							
2e Classe		1ère classe					1ère classe					2e Classe								
P. M.	P. M.	P. M.	A. M.	A. M.	P. M.	A. M.	A. M.	P. M.	P. M.	A. M.	P. M.	P. M.	P. M.							
D 6.45	D 9.15	D 8.20	D 8.50	D 7.50	D 8.00	D 7.50	OS 0	F....Labrosse Jct., y. 2.5	2	D	A 7.45	7.55	7.45	8.45	8.15	9.10	6.35			
7.00	A 9.30	A 8.35	A 9.05	A 8.05	A 8.15	8.05	CO 2.5	A. CHICOUTIMI-OUEST .w. y. 0.8	1	D	D 7.30	7.40	7.30	8.30	8.00	8.55	6.20			
A 7.10	—	A 8.40	—	A 8.10	—	A 8.10	3.3	F....Le Bassin.....	0	—	—	D 7.30	—	D 8.25	—	D 8.50	—			
P. M.	P. M.	P. M.	A. M.	A. M.	P. M.	A. M.					A. M.	P. M.	A. M.	A. M.	P. M.	P. M.	P. M.			

POINTS DE BULLETIN

HORLOGE DE COMPARAISON

POINTS D'ENREGISTREMENT

Arvida, Port Alfred,

Arvida

Arvida, Port Alfred,

Chicoutimi-Ouest,—Laterrière

Chicoutimi-Ouest

Traverse à niveau avec le Chemin de Fer

Canadien National Railways à Diamond Crossing

Tous les trains devront s'arrêter aux signaux fixes (sémaphore) placés à l'est et à l'ouest de la traverse à niveau du Chemin de Fer Canadien National à Diamond Crossing, et devront recevoir le signal du signaleur avant de procéder sur la traverse (diamond).

Quand les signaleurs ne sont pas en devoir, les employés des trains devront protéger leurs trains avant de procéder sur cette traverse à niveau (diamond). Voir règle. No. 51.

Les trains ne doivent pas excéder une vitesse de 15 (quinze) milles à l'heure en passant sur la traverse à niveau avec le Chemin de Fer Canadien National à Diamond Crossing

Les signaleurs à la traverse à niveau (Diamond Crossing) sont en devoir de 6.00 A. M. à 11.59 P. M. (Minuit) les jours de semaine; et de 6.00 A. M. à 10.00 P. M. le Dimanche.

DISTANCES LOCALES

Shipsaw — Arvida	-	-	-	-	-	4.2 milles
Arvida à Bagotville	-	-	-	-	-	20.8 "
Laterrière Jct. à Laterrière	-	-	-	-	-	7. "
Laterrière Village à Portage des Roches	-	-	-	-	-	5. "
Labrosse Jct. à Chicoutimi-Ouest	-	-	-	-	-	3.3 "
Port-Alfred à St-Alexis-Grande-Baie	-	-	-	-	-	1. "
						41.1

Expéditeur en chef et maître des Trains	-	-	-	-	-	T. Bouliane,	Port-Alfred.
Expéditeur des Trains	-	-	-	-	-	P.-E Tremblay,	Port-Alfred.
Expéditeur des Trains	-	-	-	-	-	Théo. Boulianne, jr,	Port-Alfred.
Expéditeur remplaçant	-	-	-	-	-	Ed. Carrier,	Port Alfred.

VOIES D'EVITEMENTS

GARE No	Capacité Chars	Privée ou Industrielle	Noms	Distance de Ha Ha Bay
x 13	33	I	Arvida Yard	00.0
x 12	35	P	Q. P. & P. M. Pont Arnaud	2.2
x 2	53	I	Labrosse Jonction	3.5
x 6	21	I	Ruisseau Rouge	12.3
x 20	8	I	Imperial Oil	19.0
x 20	39	I	Grande Baie	19.0
x 20	50	P	Cie Pouliot Limitée	19.0
x 20	140	P	Cie Générale du Port	19.0
x 20	110	P	Port Alfred Pulp & Paper Co.	19.0
x 11	32	I	Station Bagotville	19.8

EMBRANCHEMENT LATERRIERE

Distance de la Jonction Laterrière

x 8		I	Coal Bin	7.0
x 8	6	P	Côté, Boivin & Cie	7.0
x 8	7	I	Laterrière	7.0
x 8	3	P	Price Bros Co. Ltd.	7.0
x 8	42	P	Q. P. & P. M. Bethanie	8.5
x 8	42	I	Ballast Pit	11.2

EMBRANCHEMENT CHICOUTIMI

Distance de la Jonction Labrosse

x 12	50	I	Chicoutimi-Ouest	2.5
x 12	42	P	Quebec Paper & Paper Mills	2.5
x 12	17	P	Le Bassin	3.3
x 12	20	I	Rue Montcalm	3.3
x 13	7	P	Chicoutimi Brick Co.	2.0

Extraits de la loi des Chemins de fer et des ordres généraux émanant des commissaires des Chemins de fer

(Pour renseigner et diriger les employés de chemins de fer).

Section 271. Le chef d'une gare (ou son remplaçant) où un train de passagers doit arrêter est tenu d'inscrire à la craie blanche sur le tableau noir destiné à cette fin, l'heure probable où le train doit arriver. Amende \$5.00.

Section 274. Toute locomotive sur le point de traverser une route publique au niveau de la ligne de chemin de fer, doit faire entendre un coup de sifflet à une distance de pas moins de 80 perches de la traverse. La cloche de la locomotive doit sonner continuellement immédiatement après le coup de sifflet donné, jusqu'à ce que la locomotive ait traversé la route; excepté dans le cas où un règlement municipal en vigueur dans une cité ou une ville défend de faire entendre le sifflet ou de sonner la cloche dans ses limites. Amende, \$8.00 pour chaque offense. (Voir règlement 31).

S. 3 Ry Act. Section 275. Aucun convoi ne pourra traverser une partie fortement peuplée d'une ville, cité ou village à une vitesse de plus de 10 milles à l'heure, à moins que la ligne de chemin de fer ne soit bordée par une clôture ou encore convenablement protégée de la manière exigée par cette loi, ou à moins que permission spéciale n'ait été accordée par décision ou ordre du bureau des Commissaires.

Section 276. (amendée). Chaque fois que dans une ville, cité ou village un convoi poussé par une locomotive doit traverser ou côtoyer une voie publique au niveau de la ligne de chemin de fer, laquelle n'est pas protégée par une barrière ou autre chose, la Compagnie devra placer sur le devant du convoi un employé chargé d'avertir toute personne stationnant sur la ligne, la traversant ou sur le point de la traverser.

La loi générale (No 60) concernant les convois a été amendée comme suit:

Lorsqu'un convoi est poussé par une locomotive (sauf dans le cas où il s'agit d'organiser un convoi dans une cour que ne traverse aucune voie publique ou s'il y a une traverse de voie publique placée au niveau de la ligne mais bien protégée par des barrières ou autre chose,) l'employé placé à l'avant du convoi doit prendre une position bien en vue sur le premier char d'avant.

Chaque fois que dans une cité, ville ou village un convoi poussé par une locomotive doit traverser ou côtoyer une voie publique qui n'est pas suffisamment protégée par des barrières ou autre chose, l'employé placé à l'avant du convoi doit se tenir bien en vue sur le char d'avant, afin d'avertir quiconque stationnerait sur la voie.

(Ordre du bureau des Commissaires de chemins de fer No 256).

Section 279. Tout employé qui délibérément permet à une locomotive ou à tout autre char de stationner plus de cinq (5) minutes sur une voie publique ou une partie de voie publique ou qui encore pour former un convoi laisse obstruer la circulation publique plus de cinq minutes est passible d'une amende n'excédant pas \$50.00. (Voir règlement No 60, page 36, R. & S.)

Section 283 du Code Criminel. (Pour ceux qui mettent en péril la vie des personnes sur les chemins de Fer).

Toute personne est coupable d'une faute punissable et passible de deux ans d'emprisonnement si, par suite d'un acte illégal de sa part ou encore par suite d'omission volontaire ou négligence dans son devoir, elle compromet directement ou indirectement la sûreté de tout passager ou de toute autre personne qui se trouve dans ou sur le convoi.

Section 387. Tout employé d'une Compagnie quelconque qui, ordonne ou permet sciemment qu'un fourgon à bagages, à marchandises ou à bois, faisant partie d'un train de voyageurs soit placé à l'arrière d'un wagon à voyageurs contenant des voyageurs est coupable d'une offense punissable.

Section 413. Tout conducteur, mécanicien, expéditionnaire, opérateur, chef de gare, aiguilleur, signaleur, gardien de pont ou toute autre personne en devoir et chargé de la direction d'un train ou préposé à une fonction quelconque ayant rapport aux allées et venues sur une ligne quelconque de chemin de fer et qui se trouverait en état d'ivresse ou sous l'influence de liqueurs alcooliques, est coupable de faute et punissable d'une amende n'excédant pas \$400.00, ou d'un emprisonnement n'excédant pas cinq ans ou des deux à la fois. (Voir règlement G).

Section 413. Quiconque vend, donne une boisson spiritueuse ou enivrante à un serviteur ou employé d'une compagnie pendant qu'il est de service, ou en trafic avec lui, est passible, sur conviction par voie sommaire, d'une amende d'au plus (\$50.00) cinquante dollars et d'un emprisonnement, avec ou sans travaux forcés, pour un terme d'un mois au plus, ou des deux peines à la fois. (Voir règlement G).

Tableau montrant la vitesse d'un train marchant sur le temps donné d'un mille

Temps au Mille	No de Milles à l'heure	Temps au mille	No. de milles à l'heure	Temps au mille	No. de milles à l'heure
1 Min. 48 Sec.	33.33	2 Min. 36 Sec.	23.08	3 Min. 24 Sec.	17.65
1 " 49 "	33.03	2 " 37 "	22.93	3 " 25 "	17.56
1 " 50 "	32.73	2 " 38 "	22.78	3 " 26 "	17.48
1 " 51 "	32.43	2 " 39 "	22.64	3 " 27 "	17.39
1 " 52 "	32.14	2 " 40 "	22.50	3 " 28 "	17.31
1 " 53 "	31.86	2 " 41 "	22.36	3 " 29 "	17.22
1 " 54 "	31.58	2 " 42 "	22.22	3 " 30 "	17.14
1 " 55 "	31.30	2 " 43 "	22.09	3 " 31 "	17.06
1 " 56 "	31.03	2 " 44 "	21.95	3 " 32 "	16.98
1 " 57 "	30.77	2 " 45 "	21.82	3 " 33 "	16.90
1 " 58 "	30.51	2 " 46 "	21.69	3 " 34 "	16.82
1 " 59 "	30.25	2 " 47 "	21.56	3 " 35 "	16.74
2 " 0 "	30.00	2 " 48 "	21.43	3 " 36 "	16.67
2 " 1 "	29.75	2 " 49 "	21.30	3 " 37 "	16.59
2 " 2 "	29.51	2 " 50 "	21.18	3 " 38 "	16.51
2 " 3 "	29.27	2 " 51 "	21.05	3 " 39 "	16.44
2 " 4 "	29.03	2 " 52 "	20.93	3 " 40 "	16.36
2 " 5 "	28.80	2 " 53 "	20.81	3 " 41 "	16.29
2 " 6 "	28.57	2 " 54 "	20.69	3 " 42 "	16.22
2 " 7 "	28.35	2 " 55 "	20.57	3 " 43 "	16.14
2 " 8 "	28.12	2 " 56 "	20.45	3 " 44 "	16.07
2 " 9 "	27.91	2 " 57 "	20.34	3 " 45 "	16.00
2 " 10 "	27.69	2 " 58 "	20.22	3 " 46 "	15.93
2 " 11 "	27.48	2 " 59 "	20.11	3 " 47 "	15.86
2 " 12 "	27.27	3 " 0 "	20.00	3 " 48 "	15.79
2 " 13 "	27.07	3 " 1 "	19.89	3 " 49 "	15.72
2 " 14 "	26.87	3 " 2 "	19.78	3 " 50 "	15.65
2 " 15 "	26.67	3 " 3 "	19.67	3 " 51 "	15.58
2 " 16 "	26.47	3 " 4 "	19.57	3 " 52 "	15.52
2 " 17 "	26.28	3 " 5 "	19.46	3 " 53 "	15.45
2 " 18 "	26.09	3 " 6 "	19.35	3 " 54 "	15.38
2 " 19 "	25.90	3 " 7 "	19.25	3 " 55 "	15.32
2 " 20 "	25.71	3 " 8 "	19.15	3 " 56 "	15.25
2 " 21 "	25.53	3 " 9 "	19.05	3 " 57 "	15.19
2 " 22 "	25.35	3 " 10 "	18.95	3 " 58 "	15.13
2 " 23 "	25.17	3 " 11 "	18.85	3 " 59 "	15.06
2 " 24 "	25.00	3 " 12 "	18.75	4 " 0 "	15.00
2 " 25 "	24.83	3 " 13 "	18.65	4 " 17 "	14.00
2 " 26 "	24.66	3 " 14 "	18.56	4 " 36 "	13.00
2 " 27 "	24.49	3 " 15 "	18.46	5 " 0 "	12.00
2 " 28 "	24.32	3 " 16 "	18.37	5 " 27 "	11.00
2 " 29 "	24.16	3 " 17 "	18.27	6 " 0 "	10.00
2 " 30 "	24.00	3 " 18 "	18.18	6 " 40 "	9.00
2 " 31 "	23.84	3 " 19 "	18.09	7 " 30 "	8.00
2 " 32 "	23.68	3 " 20 "	18.00	8 " 34 "	7.00
2 " 33 "	23.53	3 " 21 "	17.91	10 " 0 "	6.00
2 " 34 "	23.38	3 " 22 "	17.82	12 " 0 "	5.00
2 " 35 "	23.23	3 " 23 "	17.73		