

avant qu'avis soit donné par l'ingénieur résident ou surintendant du trafic, et que permission soit obtenue pour se servir de la voie.

9. Aucun des rails ne seront enlevés ou la voie ne sera aucunement dérangée de manière à la rendre dangereuse, dans les vingt minutes qu'un train doit arriver, ni avant qu'il soit passé. Tout cet ouvrage devra être fait entre les heures régulières de fonctionnement.

10. Dans aucun cas, excepté dans les cas de nécessité absolue, il ne sera fait aucun ouvrage durant un brouillard ou une tempête de neige qui pourra causer un obstacle au passage des trains.

11. En élevant la voie, et en y mettant l'empierrement, aucune élévation ne sera plus grande que deux pouces dans une traverse de vingt-quatre pieds de long, et les deux rails seront élevés également en même temps, et dans tous les cas ou cela sera praticable, l'élévation sera faite dans la direction dans laquelle le premier train qui doit arriver approche, c'est-à-dire que le train montera la pente au lieu de la descendre.

12. En toute occasion quand la voie devra être élevée, un homme devra être stationné à une distance de 400 verges de chaque côté de l'endroit, avec un signal vert, afin de modérer la vitesse des trains approchant, et en élevant la voie, on devra prendre garde qu'elle soit parfaitement sûre au moins vingt minutes avant qu'un train doive arriver.

13. L'inspecteur des cours de station et des aiguilles est autorisé à se servir d'un ou de deux hommes avec leurs instruments, pris dans le parti le plus proche pour l'aider à faire les réparations dans les dites cours de station, lorsque son propre parti d'hommes sera absent ou pas assez nombreux. Il aura soin de faire mettre des blocs de sûreté sur toutes les voies latérales divergeant de la voie principale, à la distance prescrite de la dite voie.

14. Il ne sera pas jetté de gravier entre les rails à un niveau plus élevé que deux pouces au-dessus du sommet des traverses, et tout gravier renversé par l'entrepreneur le long de la voie, sera renvoyé vers le côté afin de laisser un passage clair pour les trains de pas moins de trois pieds francs, et les rails devront être libres de gravier et d'autre matériaux.

Ils auront bien soin de maintenir les rails au même niveau et de la même jauge; ils balayeront et gratteront les rails quand il sera nécessaire, et les tiendront libres de saleté ou de neige.

Ils éloigneront les restes du bois, des pierres, du fer et des autres matériaux de la voie afin de la tenir libre.

15. L'inspecteur est requis de voir journallement à ce que tous les hommes de quart des ponts et des croisements sont à leurs postes, et que l'approvisionnement d'eau, et les moyens de s'en servir, sont dans un état parfait aux ponts.

16. L'inspecteur sera responsable de la garde sûre de tous les rails, coussinets, lames, chevilles, outils et instruments de tout genre appartenant à la compagnie, et toute perte ou destruction de ces articles devra être rapportée à l'ingénieur dans son rapport semi-mensuel. Tous les outils et instruments, signaux, huile, etc., seront, quand on ne s'en servira pas, tenus sous clé dans une bâtisse ou une boîte.

17. L'inspecteur devra faire rapport par écrit à l'ingénieur résident de tous les cas où les signaux n'ont pas été observés par le conducteur de l'engin.

18. Il devra immédiatement faire rapport de tout accident arrivé à un engin ou à un train, ou de tout affaissement des travaux, par des messagers spéciaux à l'ingénieur résident, et au maître de station le plus voisin, des deux côtés de l'endroit où l'accident a eu lieu; et le signal de danger doit être exhibé à la distance de 800 verges chaque côté.

19. Tous les arbres en dedans des clôtures du chemin de fer, et dans toute la proximité immédiate de la ligne, qui peuvent entraîner du danger en tombant, devront être abattus.