

BUREAU D'INFORMATION

DOSSIER

11566

24 JUL 46

(1939)

Transports militaires de l'armée britannique

---

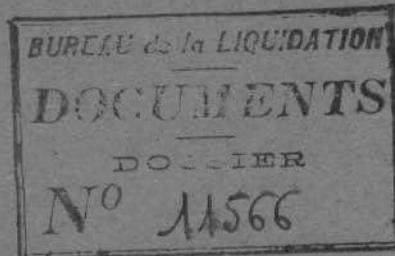
**SOCIÉTÉ  
NATIONALE**  
*des*  
**CHEMINS DE FER  
FRANÇAIS**

**COMMISSION CENTRALE  
DES CHEMINS DE FER**

**Cm**

**INSTRUCTION GÉNÉRALE**

**SÉRIE M. — Transports N° 16**  
**SÉRIE C. — Voyageurs N° 18**  
**SÉRIE C. — Marchandises N° 13**  
**SÉRIE SERVICES FINANCIERS-GARES N° 21**



Paris, le 2 décembre 1939.

Col.

Nm.  
33

**C.C.P. 31**

**TRANSPORTS MILITAIRES BRITANNIQUES**

**DISPOSITIONS GÉNÉRALES**

La présente instruction a pour but de préciser les formalités à remplir par les agents des gares et des trains pour assurer l'établissement régulier des écritures, y compris la taxation, pour constater les modifications survenant en cours de route, pour faire certifier par les Services Militaires destinataires, l'exécution des transports.

Tout transport, quel que soit sa nature et son importance, doit donner lieu à la remise d'un titre accrédité par la S. N. C. F.

**CHAPITRE I**

**TRANSPORTS DE TROUPES**

*1 exemplaire  
Dossier 5.330  
Instructions EX*

**Bons de Chemin de fer et Ordres de transport britanniques.**

**Article 1<sup>er</sup>.** — Les transports britanniques de troupes avec ou sans matériel doivent donner lieu à l'établissement, par les Services expéditeurs, d'imprimés rédigés en langues française et anglaise.

Le mod. 494 A "Bon de Chemin de fer" (General Railway Warrant, Annexe I) est utilisé pour tout élément voyageant sur une seule destination, autrement que par train militaire ou sanitaire.

Le mod. 495 A "Ordre de transport" (Train Warrant, Annexe II) est utilisé pour tout train militaire ou sanitaire, vide ou chargé.

Chacun de ces modèles constitue une piqure formée de 3 exemplaires :

le n° 1 destiné au Chef de gare, qui le remet au Chef de train,

le n° 2 destiné au Chef de détachement ou au Chef de train en cas de rames vides ;  
il est remis à la gare d'arrivée,

le n° 3 conservé par l'Autorité Militaire émettrice.

Le mod. 494 A étant utilisé aussi bien pour un détachement que pour une unité constituée, taxés différemment (Voir Instruction Générale "Service spécial", Série Commerciale N° 1, - Série Services Financiers-Gares N° 1, du 15 avril 1939), la gare expéditrice fera préciser par une mention s'il s'agit de l'un ou de l'autre.

#### *Opérations de la gare expéditrice.*

**Article 2.** — Sur le vu de l'une de ces formules, la gare expéditrice confectionne une piqure mod. 376 cc formée de 4 feuillets se remplissant simultanément par décalque :

a) **la feuille de transport** — à remettre au Chef de train, conjointement avec l'exemplaire n° 1 du Bon de Chemin de fer 494 A ou de l'Ordre de transport 495 A ;

b) **le billet collectif** — à remettre au Chef de détachement qui le joint à l'exemplaire n° 2 du mod. 494 A ou 495 A ;

c) **le décalque de la feuille de transport** — à adresser en fin de décade au Service de la Liquidation à Blois ;

d) **la souche** — à conserver par la gare.

Les divers feuillets du mod. 376 cc doivent reproduire très lisiblement les énonciations figurant sur les titres présentés par les Autorités Britanniques. La gare destinataire à inscrire est celle qui figure sur le 494 A ou 495 A britannique. Les taxes doivent être soigneusement établies et inscrites dans les cadres ad hoc.

Chaque piqure reçoit un numéro d'ordre pris dans une série spéciale affectée à ces transports, qui sont inscrits **pour ordre** sur des comptes mod. 307 cc spéciaux à conserver avec les souches (feuilles 4 de la piqure) " Armée britannique — Transports de troupes ".

#### *Opérations de la gare d'arrivée.*

**Article 3.** — A l'arrivée : (1)

a) Le Chef de train remet à la gare d'arrivée les écritures qui lui ont été confiées au départ, c'est-à-dire l'exemplaire n° 1 du 494 A ou 495 A britannique, et la feuille de transport.

b) Le Commissaire militaire, ou à défaut le Chef de gare, réclame au Chef de détachement l'exemplaire n° 2 du 494 A ou 495 A britannique et le billet collectif. Ces pièces sont conservées par le Commissaire militaire ou à défaut par la gare destinataire qui les classe dans ses archives.

---

(1) Ces dispositions, applicables aux transports britanniques, sont différentes de celles applicables aux transports militaires français et qui figurent au bas du billet collectif.



**Article 4.** — La gare d'arrivée inscrit **pour ordre** sur un compte d'arrivages C.C. 311 spécial aux transports britanniques, toutes les écritures reçues des Chefs de train conformément à l'alinéa *a*) et adresse à la Subdivision de la Liquidation des transports militaires et administratifs à Blois, les 10, 20 et dernier jour du mois les comptes d'arrivages spéciaux établis pour ordre dans lesquels sont insérés :

- les exemplaires n° 1 des Bons de Chemin de fer ou Ordres de transports (mod. 494 A et 495 A).
- les feuilles de transports (1<sup>er</sup> feuillet de la piqure mod. 376 cc).

*Mutations en cours de transport.*

**Article 5.** — Continuation d'un train britannique au delà de la destination indiquée sur les écritures.

Ce cas se produit souvent.

En effet, pour maintenir le secret des opérations, les Ordres de transport (Train Warrant) mod. 495 A sont fréquemment établis pour une gare déterminée, d'où le train est réexpédié vers une nouvelle destination; ce fait peut d'ailleurs se reproduire plusieurs fois jusqu'à la gare de destination définitive.

**Il n'est pas établi de nouvelles écritures.**

Les écritures sont régularisées par le Chef de la gare terminus du parcours pour laquelle elles sont établies. A cet effet, celui-ci porte :

*a*) au verso des exemplaires n° 1 et 2 de l'Ordre de transport mod. 495 A (Train Warrant) ;

*b*) au verso de la piqure mod. 376 cc (Billet collectif) ;

la mention suivante "Train continue sans modification jusqu'à...". Après avoir signé, le Chef de gare demande la signature du Chef de détachement en attirant au besoin son attention sur les renvois figurant au bas du 495 A en sa possession. S'il refuse de signer, le Chef de gare ajoute : "Le Chef de détachement n'ayant pas reçu d'instructions, n'a pas cru devoir signer" et appose son timbre à date.

Cette régularisation doit être faite obligatoirement à toutes les gares terminus du parcours pour lequel les écritures ont été établies.

Les opérations de la gare d'arrivée (art. 3 et 4) incombent à la gare de destination définitive.

**Article 6.** — **Autres mutations.**

Ces mutations peuvent consister en prolongations ou modifications de parcours, ou en changement de composition du détachement du Train, abandon ou reprise de nouveaux éléments.

On opérera d'une façon analogue, c'est-à-dire par mention au dos du 494 A ou 495 A et du billet collectif.

La mention devra décrire exactement et complètement la mutation, de manière à permettre aux Services Financiers de la S. N. C. F. de calculer correctement la taxe et d'encaisser la totalité du prix du Transport.

*Remarque.*

**Article 7.** — L'attention du personnel est vivement attirée sur l'importance de ces opérations pour la liquidation des transports militaires.

S'il arrive que le stationnement à la gare de mutation soit insuffisant pour permettre de prendre le contact utile avec le Chef de détachement, il importe que la mention de mutation soit au minimum inscrite et signée par la gare au dos des écritures détenues par le Chef de train. Dans ce cas, la régularisation définitive a lieu dans la première gare où le train a un arrêt suffisant.

En outre, **toute gare dans laquelle un train militaire a un arrêt assez important doit se faire présenter les écritures par le Chef de train, s'assurer qu'elles sont en règle et, si elles ne le sont pas, prendre immédiatement les mesures utiles en vue de leur régularisation.**

*Rôle des Agents des Trains.*

**Article 8.** — D'une manière générale le Chef de train doit avoir le souci de la régularité des écritures et, le cas échéant, prend toutes mesures en son pouvoir pour en provoquer la régularisation et coopérer avec les gares pour la réaliser.

Dans cet esprit, le Chef de train s'assure au départ qu'il possède bien les écritures régulières.

Si le Chef d'un train militaire sait que le train continuera au delà de la destination figurant sur les écritures (1), il doit alerter dès l'arrivée la gare d'escale à partir de laquelle il n'existe plus d'écritures régulières, afin de provoquer l'application des mesures utiles.

S'il sait que le stationnement sera bref, il fait prévenir à l'avance la gare d'escale par une gare intermédiaire.

Une attention toute particulière doit être apportée en cas de relai. Le Chef de train quittant ses fonctions remet ses écritures à la gare en lui signalant, s'il y a lieu, les particularités de celles-ci. Le Chef de train prenant ses fonctions réclame au besoin ses écritures et s'assure de leur régularité.

Enfin, en cas de circulation d'un train militaire vide, le Chef de train joue le rôle attribué par la présente au Chef de détachement.

---

(1) par exemple, par sa fiche itinéraire.



## CHAPITRE II

### TRANSPORTS DE MATÉRIEL, DENRÉES, ETC.

*Lettre de voiture (Freight Warrant) mod. 497 A — Annexe III.*

**Article 9.** — Tous les transports de matériel, denrées, etc., que les autorités britanniques désirent effectuer, doivent obligatoirement être remis avec une lettre de voiture (Freight warrant) mod. 497 A, certifiée par leur représentant local.

En général, ces lettres de voiture sont établies par les soins d'un Office anglais (désigné par les lettres R. T. O. (1)). Dans le cas où il en serait démuní, le R. T. O. britannique est autorisé à utiliser les lettres de voiture françaises. Les gares doivent alors obligatoirement ajouter en caractères rouges la mention "ARMÉE BRITANNIQUE".

Chaque lettre de voiture mod. 497 A se compose de 4 exemplaires :

- le n° 1 — destiné au Chef de gare,
- le n° 2 — destiné au Chef de train,
- le n° 3 — envoyé par la poste, après timbrage par la gare expéditrice, par les soins de l'autorité britannique, à l'organisme destinataire,
- le n° 4 — formant souche conservée par le service expéditeur.

**Article 10.** — A défaut des titres français et anglais, par exemple parce qu'il n'y a pas à proximité d'intendance française, ni de R. T. O. britannique, les gares peuvent accepter les déclarations commerciales ordinaires revêtues de la mention :

« Lettre de voiture administrative — Transport à régler avec l'Autorité Britannique, délivrée à défaut de l'imprimé réglementaire ».

Cette mention doit être appuyée du cachet de l'intendance ou de l'Autorité Militaire, que la gare d'arrivée doit faire apposer dans le cas où il n'aurait pu l'être au départ.

Il est alors remis à l'expéditeur un récépissé.

Il serait opéré de la même façon s'il était remis par le Service expéditeur une déclaration d'expédition du type commercial avec bande tricolore (N° 165 de la nomenclature militaire française).

#### *Opérations de la gare expéditrice ; préparation des écritures.*

**Article 11.** — Après reconnaissance des marchandises, la gare établit une piqure de couleur mauve (transports administratifs) qui se compose de 4 feuillets :

a) **la feuille d'expédition** - à annexer à l'exemplaire N° 1 de la lettre de voiture britannique mod. 497 A., pièces qui accompagnent le transport et qui doivent être remises à la gare d'arrivée.

b) **la feuille de chargement** - à joindre à l'exemplaire N° 2 de la lettre de voiture britannique, à remettre au Chef de train.

c) **la facture de transport** à joindre également à la feuille d'expédition ci-dessus.

d) **la souche** à conserver par la gare.

(1) Railway Transports Office.

Les divers feuillets de la piqure mauve doivent reproduire exactement les énonciations figurant sur les titres présentés par les autorités britanniques. Les taxes doivent être soigneusement établies et inscrites dans les cadres ad hoc.

Chaque piqure reçoit un numéro d'ordre pris dans une série spéciale (détail ou charges complètes). Ces piqures font l'objet d'inscriptions comptables sur des comptes d'expédition 307 CC spéciaux "Armée britannique. Transports de matériel."

Ces comptes sont envoyés à la Subdivision du Contrôle des Recettes Marchandises à Trouville, à la date et dans les conditions prescrites par le tableau annexe à l'Avis Général - Services Financiers-Gares N° 3.

#### *Taxation.*

**Article 12.** — Afin de permettre la taxation correcte des transports britanniques, les gares s'assurent que les colonnes 1 à 7 de la lettre de voiture mod. 497 A. sont bien remplies.

Lorsqu'il s'agit de trains spéciaux, la taxation est faite dans les conditions prévues aux pages 5 et 6 de l'Instruction Générale - Service Spécial - Série Commerciale N° 1 - Série Services Financiers-Gares N° 1. La mention "Train spécial" doit être portée dans la colonne "Observations" de la lettre de voiture.

Lorsqu'il s'agit de wagons remis pour le transport sans revendication de train spécial, la taxe est établie dans les conditions prévues à la page 5 de l'Instruction ci-dessus rappelée.

En tout état de cause, essence et munitions doivent être taxées comme telles. Pour les autres marchandises, lorsque la nature n'est pas explicitement indiquée, la taxe est établie aux conditions du tarif spécial P. V. N° 1.

**Article 13.** — Lorsque l'Autorité Britannique a donné un poids global pour l'ensemble des wagons inscrits sur une même lettre de voiture, les gares doivent s'efforcer d'obtenir les renseignements complémentaires utiles pour déterminer le poids de chaque wagon afin de faciliter les réexpéditions ou mutations possibles en cours de route.

Dans le cas où, exceptionnellement, il serait impossible de déterminer le poids d'une manière précise, la taxation serait faite d'après le poids probable maximum et, à défaut, d'après la charge inscrite sur la caisse de chaque wagon.

La concordance des poids anglais et des poids français est indiquée sur le tableau figurant à l'annexe IV de la présente instruction

#### *Statistique.*

**Article 14.** — Les gares expéditrices doivent avoir soin d'apposer sur les écritures leur timbre de codification et d'inscrire tous les renseignements utiles pour l'établissement de la statistique, à l'exception toutefois du numéro de code de la marchandise ; ce dernier renseignement est indiqué par la Subdivision de la Liquidation des Transports militaires et administratifs à Blois.



*Opérations de la gare destinataire.*

**Article 15.** — La gare destinataire inscrit les écritures reçues sur des comptes d'arrivages mod. 311 cc (détail ou charges complètes) spéciaux intitulés "Armée Britannique. Transports de matériel".

**Elle comptabilise dans la forme ordinaire le montant des ports dus.**

**Article 16. — Livraison.** — La lettre de voiture britannique mod. 497 A. ne comportant pas de cadre spécial pour la décharge à donner par les Autorités destinataires, la gare d'arrivée colle au verso de la lettre susvisée (exemplaire n° 1) un papillon imprimé en langues française et anglaise libellé de la manière suivante :

« Recu en bon état extérieur les marchandises mentionnées au recto qui ont été  
livrées { en gare  
          sur embranchement

A. . . . . , le. . . . .

Le destinataire,

. . . . .

et fait signer cette pièce par le destinataire.

La gare destinataire conserve trace dans les conditions habituelles des livraisons ainsi faites.

Au cas où l'exemplaire N° 1 de la lettre de voiture britannique manquerait à l'arrivée, la décharge serait requise au dos de l'exemplaire N° 2 joint à la feuille de chargement.

**Article 17.** — La gare destinataire envoie :

1° - les 10, 20 et dernier jour du mois à la Subdivision de la Liquidation des Transports Militaires et des Administrations Publiques à Blois, à l'appui d'un "transfert comptable" :

- les factures de transport (3<sup>e</sup> feuillet de la piqure mauve).
- les exemplaires de la lettre de voiture britannique, exemplaire N° 1 ou N° 2, qui ont reçu la décharge.

2° — en fin de mois, à la Subdivision du Contrôle des Recettes-Marchandises, à Trouville, les comptes d'arrivages mod. 311 cc., auxquels sont annexées les feuilles d'expédition (1<sup>er</sup> feuillet de la piqure mauve)

Les feuilles de chargement ainsi que les deuxièmes exemplaires des lettres de voiture britanniques sont soigneusement conservés par la gare destinataire.

*Frais divers, stationnement, etc.*

**Article 18.** — Les frais divers qui, habituellement, doivent figurer dans la colonne "Transport" des écritures, sont inscrits dans la colonne Transport de la feuille d'expédition et de la facture de transport pour être compris dans le montant du port dû.

Les taxes de pesage, de bâchage, de location de grue, de stationnement en gare,



etc., décomptées au tarif commercial, sont inscrites sur la feuille d'expédition et sur la facture de transport.

Tous ces frais sont détaillés avec toutes les références utiles, sur un bordereau mod. 450 cc spécial intitulé "Armée Britannique".

Ce bordereau, établi au décalque, est envoyé en fin de mois, à la Subdivision du Contrôle des Recettes-Marchandises en gare de Trouville, dans les conditions habituelles.

La souche est conservée par la gare.

*Transports au départ ou à destination des embranchements militaires ou civils, etc., réquisitionnés par les Autorités Britanniques.*

**Article 19.** — Les droits d'embranchements de 1 f, 1 f 25 ou 1 f 50 par tonne sont ajoutés sur les feuilles d'expédition et sur les factures de transports et les frais d'excédent de séjour (indemnité pour retard), de desserte spéciale, de manœuvre à l'intérieur de l'embranchement, de reconnaissance, etc., font l'objet comme d'usage, de relevés spéciaux, établis en double exemplaire, présentés en fin de mois à l'Autorité Britannique aux fins d'acceptation.

Cette formalité remplie, le gare s'en débite par 451 cc puis amortit son découvert en en reprenant le montant par transfert comptable sur la Subdivision de la Liquidation des transports militaires et des Administrations Publiques à Blois. Elle joint au transfert ainsi établi un exemplaire des relevés spéciaux visés à l'alinéa précédent. Elle conserve soigneusement le double dans ses archives.

#### *Réexpéditions.*

**Article 20.** — Deux cas sont à considérer :

**1<sup>er</sup> cas.** — La demande de réexpédition est présentée par l'Autorité Militaire Britannique avant la livraison.

La gare d'arrivée décompte les frais de réexpédition et fait suivre en débours les frais de transport antérieurs dont elle a pris charge ainsi que les frais de magasinage, stationnement, etc... survenus à l'occasion du séjour de la marchandise ou des véhicules en gare.

Les pièces primitives : lettre de voiture mod. 497 A et facture de transports dûment complétées et approuvées par l'Autorité Militaire Britannique, sont adressées à la nouvelle gare destinataire avec la marchandise.

**2<sup>e</sup> cas.** — La demande de réexpédition est présentée après la livraison.

La gare exige de l'Autorité Militaire Britannique la remise d'une nouvelle lettre de voiture mod. 497 A et établit une piqure mauve pour la nouvelle destination.

Les frais de magasinage, stationnement, etc... survenus, le cas échéant, pendant le séjour de la marchandise ou des véhicules en gare, après prise en charge, sont détaillés sur les écritures de réexpédition et font l'objet d'un « débours », approuvé par l'Autorité Britannique.

Dans les deux cas, si le séjour des véhicules s'est produit sur un embranchement les frais divers sont à traiter comme il est dit à l'art. 19.

**Article 21.** — Pour les mutations en cours de route, les agents des gares et des trains doivent opérer comme il est prescrit aux art. 5 à 8 inclus de la présente instruction.

---

### CHAPITRE III

---

#### DISPOSITIONS DIVERSES

---

*A. — Transports remis sans titre régulier.*

**Article 22. — Troupes.** — Les R. T. O. momentanément démunis de mod. 494 A ou 493 A utilisent soit des bons 494 A au lieu de bons 493 A ou inversement, soit des bons de chemins de fer français.

A défaut de tout imprimé, ce qui peut arriver notamment dans le cas où un détachement isolé doit se déplacer, la gare exigera au minimum une feuille signée du Chef de détachement ou du R. T. O. et indiquant les caractéristiques du transport permettant de calculer les taxes telles qu'elles devraient figurer, sur le 494 A. Cette feuille sera établie en 3 exemplaires numérotés 1, 2, 3, qui tiendront lieu des 3 feuillets du 494 A et qui seront annotés : « à défaut de 494 A » et visés par le Représentant de l'Autorité Militaire Britannique.

La gare de départ sur remise de ce document établira la piqure mod. 376 cc.

**Article 23. — Marchandises.** — Etant donné la possibilité d'utiliser, à défaut de lettre de voiture mod. 497 A, une feuille d'expédition ordinaire dûment annotée (ainsi qu'il est prévu au Chapitre II), aucun transport de l'espèce ne doit être accepté sans écritures.

Si, exceptionnellement, certains transports parvenaient sans être accompagnés des pièces prévues, la gare destinataire devrait se mettre immédiatement en rapport avec la gare expéditrice aux fins de régularisation.

*B. — Transports des Postes Britanniques.*

**Article 24. — Sacs postaux convoyés.** — Ces transports donnent lieu à l'établissement par les services expéditeurs d'un bon de chemin de fer mod. 494 A (General Railway Warrant) et d'une piqure mod. 376 cc dont la description et l'emploi sont définis au chapitre 1<sup>er</sup> (articles 1 et 2) de la présente instruction.

Ils sont taxés à raison de 1 f 10 par km et par compartiment.

**Article 25. — Fourgons et Wagons postaux.** — Ces transports donnent lieu à l'établissement par les services expéditeurs d'une lettre de voiture (Freight Warrant) mod. 497 A et d'une piqûre mauve dont l'utilisation est prévue au chapitre II (article 11) de la présente instruction.

Ils sont taxés au tarif général des messageries, sur un minimum de 1.500 kg.

**Article 26. — Trains spéciaux.** — Ces transports donnent lieu à la remise de lettres de voiture mod. 497 A portant l'indication « Train spécial » dans la colonne Observations, et à l'établissement de piqûres mauves.

La taxe à appliquer à ces transports est celle résultant des dispositions du Chapitre IV paragraphe 3 de l'Instruction Générale - Service Spécial - Série Commerciale N°1 - Série Services Financiers-Gares N°1 du 15 avril 1939 (Trains spéciaux à grande vitesse).

### **SURTAXES LOCALES**

**Article 27.** — Les surtaxes locales temporaires doivent être perçues pour les transports de l'Armée anglaise, comme pour les transports commerciaux, dans les conditions fixées par les recueils des Tarifs Voyageurs et Marchandises. Elles sont comptabilisées dans la forme ordinaire sans distinction avec celles afférentes aux transports commerciaux. Les gares reprennent le montant de leur découvert par transfert comptable sur la Subdivision de la Liquidation des transports militaires et des Administrations Publiques à Blois.

*Bulletin hebdomadaire des recettes.*

**Article 28.** — Le montant des taxes des transports britanniques doit figurer sur un relevé mod. 530 cc spécial aux transports de l'Armée Britannique. (voir avis comptabilité du 4 novembre).

Les gares ont donc à fournir à leur Arrondissement éventuellement trois relevés 530 cc, correspondant respectivement aux transports commerciaux, aux transports de la Défense Nationale français et aux transports de l'Armée Britannique.

*Le Commissaire Militaire,*  
**PAQUIN.**

*Le Commissaire Technique,*  
**R. LE BESNERAIS.**



ARMÉE BRITANNIQUE.

Exemplaire N°  
Copy

Army Book 494 A.

BON DE CHEMIN DE FER  
General Railway Warrant

Pour le Transport à Exécuter par train

For the movement by train.

De à

From to

Par d'un Détachement.

Via of a party.

Commandé par

Under the command of

Timbre de la Gare de Départ.  
Departure station stamp.Date d'expédition.  
Date of departure.

|  | Nombre<br>Number | Poids<br>Weight | Essieux<br>Axles | Observations<br>Remarks |
|--|------------------|-----------------|------------------|-------------------------|
| Officiers,<br>Officers . . . . .   |                  |                 |                  |                         |
| Hommes de Troupe,<br>Other ranks . . . . .   |                  |                 |                  |                         |
| Animaux,<br>Animals . . . . .  |                  |                 |                  |                         |
| Voitures Hippomobiles,<br>Horsed vehicles . . . . .  |                  |                 |                  |                         |
| Voitures Automobiles, Camions, Tracteurs et<br>Remorques.<br>Motor cars, trucks, lorries, tractors and trailers. |                  |                 |                  |                         |
| Véhicules Chenilles,<br>Tracked vehicles (carriers, tanks, dragons) . .  |                  |                 |                  |                         |
| Canons.<br>Guns . . . . .  |                  |                 |                  |                         |
| Bagages.<br>Baggage . . . . .  |                  |                 |                  |                         |
| Matériel, Denrées,<br>Stores, supplies, etc. . . . .   |                  |                 |                  |                         |

Certifié.

Signed

R.T.O.

Chef de Gare.

At

A

Date

Date

R.T.O. to fill in for statistics.

Traffic loaded in area.

## PRESCRIPTIONS

On se sert de ce bon de chemin de fer pour tout élément voyageant sur une seule destination, sauf lorsqu'on emploie l'ordre de transport A. B. 495 A.

Exemplaire N° 1. Chef de Gare.

Exemplaire N° 2. Chef de Détachement ou gradé le plus ancien.  
Cette copie sert de billet et doit être rendue au Commissaire Britannique de la Gare (ou en l'absence de ce dernier au Chef de Gare) à l'arrivée à la destination.

Exemplaire N° 3. Souche.

## INSTRUCTIONS

This Warrant is to be used for all parties of personnel travelling to one destination by any train, unless the train warrant A.B. 495 A is used.

Copy N° 1. Station Master.

Copy N° 2. O i/c party or senior passenger. This serves as a ticket, and is given to the R.T.O. (or in his absence to the Station Master) at destination on arrival.

Copy N° 3. File.

ARMÉE BRITANNIQUE.

# ANNEXE II

(Format 29 1/2 x 38 1/2).

|                    |     |
|--------------------|-----|
| Exemplaire<br>Copy | No. |
|--------------------|-----|

Army Book 495A.

## ORDRE DE TRANSPORT TRAIN WARRANT

Timbre de la Gare de Départ,  
Despatching station stamp.

Date d'expédition }  
Date of departure }

1. Nature de l'élément Transporté.  
Description of units, etc., moved.

2. Train No. \_\_\_\_\_  
Train No. \_\_\_\_\_

3. Effectif prévu.  
Strength.

4. Embarquement à  
Entraining at

5. Destination.  
Destination.

6. Certifié  
Signed

R.T.O.

A  
At

Date  
Date

Officers.  
Hommes.  
Other ranks.  
Animaux  
Animals  
Voitures Hippomobiles.  
Horsed vehicles.  
Voitures automobiles, camions, tracteurs, remorques.  
Motor cars, trucks, lorries and trailers.  
Véhicules chenillés, canons.  
Tracked vehicles (carriers, tanks, dragons guns).  
Bagages, matériel, denrées.  
Baggage, stores, supplies

Nombre.  
Number.

Observations.  
Remarks.

R.T.O. to fill in for statistics.

Traffic loaded in area

Nombre.  
Number.

Essieux.  
Axles.

Observations.  
Remarks.

7. Matériel prévu.  
Rolling stock.

Voitures à voyageurs.  
Passenger coaches  
Couverts aménagés.  
Covered wagons for personnel.  
Couverts non aménagés.  
Covered wagons for animals or stores.  
Wagons plats et wagons spéciaux.  
Flat and special wagons.  
Fourgons.  
Brake vans

TOTAL.

8. Itinéraire. Marche du jour.  
Route. Path day.

| Réseaux.<br>System. | Gares.<br>Stations. | Jour.<br>Day. | Heures.<br>Time.    |                    | Observations.<br>Remarks. |
|---------------------|---------------------|---------------|---------------------|--------------------|---------------------------|
| (a)                 | (b)                 | (c)           | Arrivée.<br>Arrive. | Départ.<br>Depart. | (f)                       |
|                     |                     |               | (d)                 | (e)                |                           |
|                     |                     |               |                     |                    |                           |
|                     |                     |               |                     |                    |                           |
|                     |                     |               |                     |                    |                           |

### PRESCRIPTIONS.

On se sert de cet ordre de transport pour tout train militaire ou sanitaire utilisé pour le transport : en outre, pour tout train vide constituant une rame toujours affectée à l'Armée Britannique.

Exemplaire N° 1. Chef de Gare.

Exemplaire N° 2. Chef de Détachement, Conducteur de train vide. Cette copie sera rendue au Commissaire de Gare (ou, en l'absence de ce dernier, au Chef de gare) à l'arrivée à destination. Toute modification d'itinéraire, retrait ou addition de véhicules, pertes, avaries, etc., seront inscrits au verso de cet ordre de transport.

Exemplaire N° 3. Souche.

### INSTRUCTIONS.

This warrant is to be used for loaded ambulance and troop trains : also for any empty train running as a made up set for British Army purposes.

Copy N° 1. to Station Master.

Copy N° 2. to O.C. train, or to guard of empty train. This will be given to the R.T.O. (or in his absence to the Station Master) at destination on arrival. Changes of route or in the composition of the train, casualties, damage, etc., will be noted on the reverse of this warrant.

Copy N° 3. File.

Exemplaire N° \_\_\_\_\_  
Copy

**LETTRE DE VOITURE  
FREIGHT WARRANT**

Timbre de la Gare de Départ.  
Despatching station stamp.

For movement by \_\_\_\_\_ train.

De \_\_\_\_\_ A \_\_\_\_\_  
From \_\_\_\_\_ To \_\_\_\_\_

Date d'expédition }  
Date of despatch. }

Lieu de livraison  
Delivery point

**Certifié  
Signed**

**Chef de Gare.**

R.T.O.

A \_\_\_\_\_  
At \_\_\_\_\_  
Date \_\_\_\_\_  
Date \_\_\_\_\_

A \_\_\_\_\_  
At \_\_\_\_\_  
  
Date \_\_\_\_\_  
Date \_\_\_\_\_

## PRÉSCRIPTIONS.

On se sert de cette Lettre de Voiture pour le transport de tout matériel non-accompagné. Établir une formule séparée pour chaque destinataire.

- |                  |  |
|------------------|--|
| Exemplaire N° 1. | Chef de Gare.  |
| Exemplaire N° 2. | Conducteur du train.   |
| Exemplaire N° 3. | Commissaire Britannique à la Gare<br>destinataire, par la poste. |
| Exemplaire N° 4. | Souche.  |

### INSTRUCTIONS.

This Warrant is to be used for the move of all unaccompanied stores. A separate warrant will be made out for each destination.

- Copy No 1. Station Master.  
Copy No 2. Guard of the train.  
Copy No 3. R.T.O. at destination by post.  
Copy No 4. File.

NOTE. — When train conducting officers, armed train guards, etc., accompany a train, they do not cause the stores to be "accompanied" for the purposes of accounting. The coach or wagon in which the T.C.O. or armed guard is travelling will be accounted for in the same way as the loaded stores wagons on the train.



## MESURES DE POIDS ANGLAISES

(Tableau de concordance avec les mesures de poids françaises)

| ABRÉVIATIONS        | ÉQUIVALENT EN POIDS FRANÇAIS ET ANGLAIS |
|---------------------|---|
| Ton = T             | 1 T = 20 cwt = 1.016 kgs.               |
| Hundredweight = cwt | 1 cwt = 4 q = 50 kgs, 800               |
| Quarter = q         | 1 q = 28 lb = 12 kgs, 700               |
| Pound = lb          | 1 lb = 16 oz = 0 kg, 454                |
| Ounce = oz          | 1 oz = = 0 kg, 028 gr, 375              |

## TABLEAUX DÉVELOPPÉS

| Oz             | lb                | q             | cwt              | T             |
|----------------|-------------------|---------------|------------------|---------------|
| gr.            | kg.               | kg.           | kg.              | kg.           |
| 1 = 28,375     | 1 = 0,454         | 1 = 12,700    | 1 = 50,800       | 1 = 1.016     |
| 2 = 56,750     | 2 = 0,908         | 2 = 25,400    | 2 = 101,600      | 2 = 2.032     |
| 3 = 85,125     | 3 = 1,362         | 3 = 38,100    | 3 = 152,400      | 3 = 3.048     |
| 4 = 113,500    | 4 = 1,816         | 4 = 50,800 ou | 4 = 203,200      | 4 = 4.064     |
| 5 = 141,875    | 5 = 2,270         | 1 cwt         | 5 = 254, »       | 5 = 5.080     |
| 6 = 170,250    | 6 = 2,728         |               | 6 = 304,800      | 6 = 6.096     |
| 7 = 198,625    | 7 = 3,178         |               | 7 = 355,600      | 7 = 7.112     |
| 8 = 227, »     | 8 = 3,632         |               | 8 = 406,400      | 8 = 8.128     |
| 9 = 255,375    | 9 = 4,086         |               | 9 = 457,200      | 9 = 9.144     |
| 10 = 283,750   | 10 = 4,540        |               | 10 = 508, »      | 10 = 10.160   |
| 11 = 312,125   | 11 = 4,994        |               | 11 = 558,800     | 11 = 11.176   |
| 12 = 340,500   | 12 = 5,448        |               | 12 = 609,600     | 12 = 12.192   |
| 13 = 368,875   | 13 = 5,902        |               | 13 = 660,400     | 13 = 13.208   |
| 14 = 397,250   | 14 = 6,356        |               | 14 = 711,200     | 14 = 14.224   |
| 15 = 425,625   | 15 = 6,810        |               | 15 = 762, »      | 15 = 15.240   |
| 16 = 454, » ou | 16 = 7,264        |               | 16 = 812,800     | 16 = 16.256   |
| 1 lb           | 17 = 7,718        |               | 17 = 863,600     | 17 = 17.272   |
|                | 18 = 8,172        |               | 18 = 914,400     | 18 = 18.288   |
|                | 19 = 8,626        |               | 19 = 965,200     | 19 = 19.304   |
|                | 20 = 9,080        |               | 20 = 1.016, » ou | 20 = 20.321   |
|                | 21 = 9,534        |               | 1 T              | 30 = 30.480   |
|                | 22 = 9,988        |               |                  | 40 = 40.640   |
|                | 23 = 10,442       |               |                  | 50 = 50.800   |
|                | 24 = 10,896       |               |                  | 60 = 60.960   |
|                | 25 = 11,350       |               |                  | 70 = 71.120   |
|                | 26 = 11,804       |               |                  | 80 = 81.280   |
|                | 27 = 12,258       |               |                  | 90 = 91.440   |
|                | 28 = 12,712       |               |                  | 100 = 101.600 |
|                | arrondi 12,700 ou |               |                  |               |
|                | 1 q               |               |                  |               |