



SOCIÉTÉ NATIONALE
DES
CHEMINS DE FER BELGES

N° 4

LIVRET
du Service des Trains

SERVICE AU 1^{er} MARS 1952

Tome III

LISTES N^{os} 19-20-29 à 33^B-36 à 43-45 à 61

OBSERVATION IMPORTANTE

MM. les Chefs de gare ont pour obligation de vérifier minutieusement, dès réception, tous les documents du service des trains.

Les erreurs reconnues doivent être signalées d'urgence à MM. les Ingénieurs principaux ou Inspecteurs principaux du service de l'Exploitation afin que les rectifications nécessaires puissent être prescrites avant la date d'entrée en vigueur des documents erronés.

SOMMAIRE

Numéros d'ordre	INDEX	Pages	Numéros d'ordre	INDEX	Pages
19	Liste des gares de formation et de bifurcation..	1	47	Lignes sur lesquelles le nombre de locomotives sous pression, réunies pour circuler haut-le-pied, peut dépasser deux dans les deux sens de marche	56
20	Transport des colis postaux internationaux...	2	48	Sections sur lesquelles le fourgon peut être placé en tête des trains de marchandises.....	58
29	Numérotage des lignes	7	49	Nombre maximum de véhicules dont les trains de marchandises peuvent se composer	59
30	Vitesse maximum autorisée.....	15	50	Dispositions spéciales prescrites pour le classement des wagons dans les trains mixtes et dans les trains de marchandises à l'arrivée dans certaines gares	61
30bis	Passages à niveau munis de poteaux « Siffler-Fluiten » portant un triangle de vitesse de 5 km./h.....	18	51	Gares et dépendances où fonctionne le service de nuit complet	62
31	Vitesse des trains de marchandises	20	52	Lignes sur lesquelles le service de nuit complet est organisé	63
32	Vitesse maximum autorisée pour les trains de voyageurs dont le frein à air comprimé vient à faire défaut	21	53	Lignes sur lesquelles des dispositions spéciales sont d'application pour les demandes de secours	64
33A	Tableau de conversion pour le calcul de la charge maximum des locomotives pour trains de voyageurs	26	54	Intervention des gares et des dépendances dans l'exécution des instructions relatives à la marche des trains	67
33B	Charges de référence de la locomotive type 16 sur les différentes sections de lignes.....	27	55	Tableau indiquant les plus petits rayons des courbes qui peuvent être empruntées par le matériel roulant de la S. N. C. B.....	73
36	Tableau de conversion pour le calcul de la charge maximum des locomotives pour trains de marchandises	31	56	Lignes n'ayant pas d'inclinaison de plus de 7 mm/m.....	74
37	Lignes et sections de ligne pour lesquelles la vérification de la dérive en avant est nécessaire..	32	57	Liste des itinéraires qui peuvent être empruntés sur le seul commandement des signaux.....	75
38	Freinage des trains de marchandises.....	33	58	Voies de garage des gares et des dépendances : A. Lignes à voie unique	76
39	Liste des gares de la catégorie A et des trains devant y subir des essais de frein.....	44		B. Lignes à double voie	86
40	Tableau indiquant les caractéristiques des différents types de locomotives et la vitesse maximum autorisée	45	58C	Gares et dépendances où le chef-garde d'un train reçu sur une voie de garage direct est tenu d'informer le signaleur de ce que ce train est complètement garé	93
40bis	Autorails — Nombre de places offertes	46	59	Règles à observer pour l'espacement des trains.	94
41	Lignes sur lesquelles pour des raisons d'ordre technique (profils, installations, ouvrages d'art, etc.), la double traction en tête est interdite d'une façon absolue pour tous les trains (sens indiqué)	46	60	Prescriptions applicables sur les lignes à voie unique où il existe une gare, une dépendance, une gare privée ou un raccordement desservi par des trains locaux devant rentrer à la gare de départ	97
42	Emplacement des locomotives d'allège aux trains de marchandises (sens indiqué).....	47	61	A. — Gares et dépendances qui, sur les lignes à double voie, constituent à l'exclusion de toutes autres gares, le point terminus tête de ligne d'une ligne à voie unique	98
42bis	Lignes sur lesquelles la locomotive d'allège des trains de voyageurs peut être placée en queue (sens indiqué)	50		B. — Nomenclature des lignes exploitées à voie unique	99
43	Lignes sur lesquelles la triple traction est autorisée (sens indiqué)	50			
45	Circulation des locomotives types 1, 5 et 35...	55			
46A	Lignes, sections de ligne et endroits en voie principale où la circulation des locomotives, du matériel roulant (voitures et wagons à trois essieux) et de la grue à vapeur de 68 t est soumise à certaines restrictions.....	52			
46B	Circulation des locomotives sur les lignes industrielles	54			

19. — Liste des gares de formation et de bifurcation.

(Voir fascicule 122.341.)

Numéros	Noms	Numéros	Noms	Numéros	Noms
11	Schaerbeek (F.).	61	Ronet.	828	Erquelines.
111	Etterbeek.	611	Warnant.	829	Lobbes.
12	Bruxelles (P.I.).	612	Ciney.	83	Mons.
121	Hal.	613	Dinant.	831	Frameries.
122	Clabecq.	614	Houyet-Ardenne.	832	Jurbise.
123	Braine-l'Alleud.	615	Marloie.	84	Saint-Ghislain-Hornu.
124	Enghien.	616	Jemelle.	841	Warquignies (Charbonnages).
22	Louvain (F.).	617	Hastière.	842	Quiévrain.
221	Aarschot.	62	Stockem.	843	Blaton.
222	Ottignies.	621	Marbehan.	844	Ath.
23	Muizen.	622	Athus.	85	Tournai.
24	Anvers (Sud).	623	Libramont.	851	Herseaux.
241	Boom.	624	Bastogne (Sud).	852	Leuze.
25	Anvers (Nord).	63	Latour.	853	Renaix.
251	Lierre.	631	Bertrix.	91	Denderleeuw.
252	Herentals.	71	Monceau.	911	Alost (Est).
26	Landen.	711	La Sambre.	912	Grammont.
261	Saint-Trond.	712	Marchienne-Zône.	913	Lessines.
262	Tirlemont.	713	Jumet-Brûlotte.	92	Termonde.
263	Ramillies.	714	Luttre-Pont-à-Celles.	921	Opwijk.
264	Drieslinter.	715	Baulers.	922	Londerzeel (Ouest).
31	Hasselt.	716	Walcourt.	923	Lokeren.
311	Diest.	717	Thuillies.	924	Saint-Nicolas (Waas).
312	Bourg-Léopold.	718	Mariembourg.	925	Moerbeke (Waas).
313	Neerpelt.	719	Chimay.	926	Sint-Gillis (Waas).
314	Mol.	72	Lodelinsart.	93	Merelbeke (F.).
42	Voroux.	721	Ransart.	931	Zottegem.
421	Ans.	722	Marcinelle.	932	Deinze.
422	Tongres.	723	Fleurus.	933	Audenarde.
43	Kinkempois.	724	Monceau (Faisceau Docherie).	94	Gand (Maritime).
431	Liège (Guillemins).	73	Couillet-Montignies.	941	Eeklo.
432	Flémalle-Haute.	74	Châtelineau-Châtelet.	942	Zelzate.
433	Statte.	741	Acoz.	95	Bruges (Maritime) (F).
44	Angleur (Ourthe).	742	Mettet.	951	Kortemark.
441	Angleur (Aguesses).	743	Ermeton-sur-Biert.	952	Ostende (Maritime).
442	Rivage.	744	Florennes (Central).	953	Dixmude.
45	Verviers (Ouest).	745	Doische.	954	Adinkerke-La Panne.
451	Pepinster.	75	Tamines.	96	Courtrai.
453	Trois-Ponts.	751	Gembloux.	961	Ingelmunster.
454	Wevercé.	82	Haine-Saint-Pierre (F.).	962	Menin.
455	Gouvy.	821	La Louvière (G.I.).	963	Mouscron.
456	Saint-Vith.	822	Piéton.	964	Waregem.
46	Montzen.	823	Manage.	965	Avelgem.
461	Herbesthal.	824	Ecaussinnes (Carrières).	966	Comines.
462	Visé.	825	Faurœulx.	967	Roulers.
463	Raeren.	826	Soignies.	968	Tielt.
47	Bressoux.	827	Braine-le-Comte.	969	Ypres.

20. — Transport des colis postaux internationaux.

(Voir fascicule 122.343.)

A. — COLIS POSTAUX EXPÉDIÉS DE LA BELGIQUE VERS L'ÉTRANGER.

1^o Transmission des colis postaux des bureaux d'acceptation vers les bureaux d'échange belges.

Les colis postaux sont acheminés vers les bureaux d'échange belges *par la voie la plus rapide, par le premier train de voyageurs* partant une demi-heure au moins après la remise au transport, ainsi que par les trains G. V. désignés ci-après lorsque l'utilisation de ces derniers permet un acheminement plus rapide que par les trains de voyageurs : G. V. n^{os} 12155, 14101, 16102, 18104, 19100, 94101 et 99155.

Il est fait exception à cette règle pour les colis postaux à destination des pays d'outre-mer transitant par Anvers (B. E.), lesquels sont acheminés par trains G. V. ou par trains de messageries. Toutefois, les gares non desservies par les trains de ces deux catégories acheminent les colis par trains de voyageurs sur la gare de coïncidence la plus proche desservie par les trains G. V. ou par les trains de messageries. A défaut d'une relation de l'espèce, les gares des lignes aboutissant à Anvers (Central) se trouvant dans la situation susvisée, envoient leurs colis à cette gare, par trains de voyageurs.

Quant aux bureaux de l'agglomération bruxelloise, ils dirigent les dits colis sur Bruxelles (T. T.), Bruxelles (Nord) ou Bruxelles (Midi), d'où ils sont envoyés dans les wagons de messageries à destination d'Anvers (B. E.).

Les bureaux d'acceptation consultent la liste figurant ci-après sub 2, afin de déterminer les meilleures conditions d'acheminement vers les bureaux d'échange.

Les colis *postaux-avion* sont transmis au bureau d'échange de Bruxelles (Nord) (voir rubrique C ci-après).

REMARQUE : Le nom du bureau d'échange de sortie doit *obligatoirement* être mentionné dans la case « ad hoc » du bulletin d'expédition.

2^o Transmission des colis postaux des bureaux d'échange belges aux bureaux d'échange étrangers correspondants.

Bureaux d'échange belges	Désignation des colis postaux qui y sont centralisés	Heure extrême à laquelle les colis doivent y parvenir	Bureaux d'échange étrangers correspondants
<i>a) Relations avec les pays d'outre-mer, via Anvers (B. E.).</i>			
ANVERS (B. E.)	<i>Açores (Iles)</i> (via le Portugal).	12 heures, le jour ouvrable avant le départ du navire.	Lisbonne.
	<i>Afghanistan</i> (via le Pakistan).	"	Karachi.
	<i>Afrique du Sud-Ouest et Baie de la Baleine</i> (via l'Union de l'Afrique du Sud).	"	Cape Town.
	<i>Angola.</i>	"	Lobito.
	<i>Arabie Saoudite</i> (via l'Égypte).	"	Port-Saïd.
	<i>Argentine.</i>	"	Buenos-Aires.
	<i>Baléares</i> (via le Portugal).	"	Lisbonne.
	<i>Béchouanaland</i> (via l'Union de l'Afrique du Sud).	"	Cape Town.
	<i>Brésil.</i>	"	Rio de Janeiro, Santos, Pernambuco, Bahia.
	<i>Canada.</i>	"	Montréal.
	<i>Canaries</i> (via le Portugal).	"	Lisbonne.
	<i>Cap-Vert</i> (via le Portugal).	"	Lisbonne.
	<i>Chili.</i>	"	Antofagasta.
	<i>Chypre</i> (via l'Égypte).	"	Valparaiso.
	<i>Colombie.</i>	"	Port-Saïd.
	<i>Congo-Belge.</i>	Le jeudi pour départ le mardi de la semaine suivante.	Barranquilla, Cartagena, Buenaventura, Bogota.
			a) <i>Via Matadi</i> : Boma, Matadi, Léopoldville.
			b) <i>Via Lobito</i> : Elisabethville, Jadotville, Usumbura et Dilolo.

LISTE 20.

Bureaux d'échange belges	Désignation des colis postaux qui y sont centralisés	Heure extrême à laquelle les colis doivent y parvenir	Bureaux d'échange étrangers correspondants
<p>c) <i>Relations avec la France et les pays au delà en transit par la France</i> (pour les colis pour la Suisse et les pays au delà via la Suisse, voir lettre d ci-après).</p>			
<p>N. B. — Tous les colis à destination d'Israël, via France-Marseille, doivent être dirigés sur le bureau d'échange de <i>Quévy</i>, qui forme des dépêches closes directes pour le pays précité.</p>			
Adinkerke-La Panne	Colis échangés dans les relations pour lesquelles la direction prévue en service international franco-belge est Adinkerke-La Panne-Dunkerque.	15 heures	Dunkerque.
Athus	Colis échangés dans les relations pour lesquelles la direction prévue en service international franco-belge est Athus-Longwy.	8 h. 30.	Longwy.
Blandain	Colis échangés dans les relations pour lesquelles la direction prévue en service international franco-belge est Blandain-Baisieux.	12 heures.	Baisieux.
Bruxelles (Midi)	Colis originaires de l'agglomération bruxelloise à destination de Paris et au delà.	21 heures.	Paris (Nord).
Comines (Belgique).....	Colis échangés dans les relations pour lesquelles la direction prévue en service franco-belge est Comines.	—	Comines (France).
Erquelinnes	Colis échangés dans les relations pour lesquelles la direction prévue en service franco-belge est Erquelinnes-Jeumont.	11 heures.	Jeumont.
Momignies	Colis échangés dans les relations pour lesquelles la direction prévue en service franco-belge est Momignies-Anor.	13 heures.	Anor.
Mouscron	Colis échangés dans les relations pour lesquelles la direction prévue en service franco-belge est Mouscron-Tourcoing.	11 heures.	Tourcoing.
Quévy	Colis échangés dans les relations pour lesquelles la direction prévue en service franco-belge est Quévy-Feignies.	14 heures.	Feignies.
Quiévrain	Colis échangés dans les relations pour lesquelles la direction prévue en service franco-belge est Quiévrain-Blanc-Misseron.	17 heures.	Blanc-Misseron.
<p>d) <i>Relations avec la Suisse et les pays au delà en transit par la Suisse.</i></p>			
<p>1° <i>Suisse.</i></p>			
Arlon ou Athus	Acheminement à désigner par l'expéditeur.	Arlon 6 heures. Athus 8 h. 30.	Bâle 17.
<p>2° <i>Pays au delà, via la Suisse.</i></p>			
Athus	Tous les colis postaux.	8 h. 30.	Bâle 17.
<p>e) <i>Relations avec le Grand-Duché de Luxembourg.</i></p>			
Arlon	Tous les colis postaux.	6 heures.	Luxembourg.
<p>f) <i>Relations avec l'Allemagne et les pays au delà en transit par l'Allemagne.</i></p>			
<p>1° <i>Allemagne.</i></p>			
Herbesthal	Colis postaux destinés au secteur occidental et aux bureaux de poste de Berlin situés en secteur occidental.	11 heures.	Cologne-Deutz.
Herbesthal	Colis postaux destinés au secteur oriental et aux bureaux de poste de Berlin situés en secteur oriental.	11 heures.	Leipzig 18.

Bureaux d'échange belges	Désignation des colis postaux qui y sont centralisés	Heure extrême à laquelle les colis doivent y parvenir	Bureaux d'échange étrangers correspondants
f) Relations avec l'Allemagne et les pays au delà en transit par l'Allemagne (suite).			
2° Pays au delà, via l'Allemagne.			
Herbesthal	Danemark. Tchécoslovaquie et pays au delà. Autriche. Suède (via Allemagne et Danemark).	11 heures. 11 heures. 11 heures. 11 heures.	Kobenhavn Told, Padborg Prahá 120. Salzburg 2. Malmö.
g) Relations avec les Pays-Bas et les pays au delà en transit par les Pays-Bas.			
1° Pays-Bas.			
Essen.....	Colis originaires des gares situées entre Anvers (Est) et Essen.	10 h. 10.	Roosendaal, Rotterdam, La Haye, Amsterdam.
Anvers (Central)	Autres colis échangés dans les relations pour lesquelles la direction prévue en service hollando-belge est Essen-Roosendaal.	—	Roosendaal, Rotterdam, La Haye, Amsterdam.
Lanaeken	Colis expédiés dans la direction de Maastricht via Lanaeken.	13 heures.	Maastricht.
Visé	Colis expédiés dans la direction de Maastricht via Visé.	7 heures.	Maastricht.
2° Pays au delà, via les Pays-Bas.			
Anvers (Central)	Antilles néerlandaises. Costa-Rica. Guyane néerlandaise (Surinam). Mozambique.	—	Amsterdam (C. S.).
B. — COLIS POSTAUX EXPÉDIÉS DE L'ÉTRANGER VERS LA BELGIQUE.			
1° Transmission des colis postaux des bureaux d'échange étrangers vers les bureaux d'échange belges.			
Bureaux d'échange étrangers	Bureaux d'échange belges	Désignation des colis	
a) Colis en provenance des pays d'outre-mer, via Anvers (B. E.), par navire.			
Divers	Anvers (B. E.).		
b) Colis en provenance de la Grande-Bretagne et des pays au delà, via l'Angleterre (via Douvres-Ostende (Q.)).			
Londres.....	Ostende (Q.). Anvers (B. E.). Bruxelles-Entrepôt.		
Douvres			
Birmingham			
Manchester			
c) Colis en provenance de la France et des pays au delà.			
Longwy.....	Athus.	Colis expédiés de toutes les gares de la région Est de la S. N. C. F. Colis à destination de Bruxelles et expédiés des gares et bureaux de ville de Paris, des gares de la banlieue Nord et de toutes les gares des régions Ouest, Sud-Ouest, Sud-Est et Méditerranée de la S. N. C. F.	
Feignies	Quévy.		
Jeumont	Erquelines.	Colis autres que ceux à destination de Bruxelles et expédiés des gares et bureaux de ville de Paris, des gares de la banlieue Nord et de toutes les gares des régions Sud-Est et Méditerranée de la S. N. C. F.	
Tourcoing	Mouscron.	Colis autres que ceux à destination de Bruxelles et expédiés de toutes les gares des régions Ouest et Sud-Ouest de la S. N. C. F.	
Anor, Baisieux, Blanc-Misseron, Comines, Dunkerque, Feignies, Jeumont, Tourcoing		Colis expédiés des gares de la région Nord de la S. N. C. F. autres que celles désignées ci-dessus et suivant leur proximité.	

LISTE 20.

Bureaux d'échange étrangers	Bureaux d'échange belges	Désignation des colis
d) <i>Colis en provenance de la Suisse et des pays au delà.</i>		
Bâle 17	Athus. Bruxelles (E.). Anvers (B. E.). Gand (Entrepôt). Liège (Meuse). Namur.	
e) <i>Colis en provenance du Grand-Duché de Luxembourg.</i>		
Luxembourg	Arlon.	
f) <i>Colis en provenance de l'Allemagne et des pays au delà.</i>		
1° <i>Allemagne.</i>		
Köln-Deutz	Herbesthal.	
Leipzig 18	Herbesthal.	
2° <i>Danemark.</i>		
Kobenhavn	Herbesthal.	
Omsk.....		
Padborg		
3° <i>Tchécoslovaquie.</i>		
Praha 120	Herbesthal.	
4° <i>Autriche.</i>		
Salzburg 2	Herbesthal.	
5° <i>Suède.</i>		
Malmö	Herbesthal.	
g) <i>Colis en provenance des Pays-Bas et des pays au delà.</i>		
Amsterdam	Essen. Lanaeken. Visé.	
La Haye.....		
Rotterdam		
Roosendaal.....		
Maastricht		
2° Transmission des colis postaux par les bureaux d'échange belges aux bureaux-entrepôts et aux gares de destination.		
<p>Les colis postaux sont transmis, par la voie la plus rapide, au bureau-entrepôt désigné pour le dédouanement, à moins que le bureau d'échange ne soit, lui-même, chargé d'effectuer cette opération. Après dédouanement, les envois sont dirigés immédiatement vers la gare chargée de la livraison.</p>		
C. — COLIS POSTAUX AVION.		
<p><i>Bureaux d'échange</i> : Colis au départ de la Belgique = Bruxelles (Nord). Colis à l'arrivée en Belgique = Bruxelles (Entrepôt).</p> <p>Les colis postaux avion acceptés par les gares sont acheminés vers le bureau de Bruxelles (Nord) dans le plus court délai et par trains de voyageurs. Eu égard à leur caractère d'extrême urgence, les colis postaux avion sont traités <i>par priorité</i>.</p>		
D. — RELATIONS EN TRANSIT PAR LA BELGIQUE.		
a) <i>Transit à découvert.</i>		
<p>Les colis postaux reçus à découvert des administrations correspondantes sont traités comme ceux au départ de la Belgique; ils sont dirigés sur le bureau d'échange belge de sortie désigné au tableau « A ». Le cas échéant, le bureau d'entrée complète le bulletin d'expédition par l'indication du bureau de sortie. Faute d'indication à ce sujet, et si plusieurs voies d'acheminement existent au départ de la Belgique, la voie à suivre est celle correspondant au montant des bonifications allouées à notre Société sur la feuille de route CP 11.</p>		
b) <i>Transit en dépêches closes directes.</i>		
<p>Les dépêches closes directes sont acheminées le plus rapidement possible vers le bureau d'échange de sortie en respectant les instructions particulières données aux gares intéressées.</p>		

29. — Numérotage des lignes.

(Voir cartes annexées.)

Bif. = Bifurcation.

Racc. = Raccordement.

Bl. = bloc.

Numéros des sections (V. et E. S.)	SECTIONS	Tableaux du tome I à consulter	
		pour les trains de voyageurs	pour les trains de marchandises
12	Anvers (Central) — Anvers (Est)	12-12A-27	12-27
12	Anvers (Est) — Bif. bloc 6	12-12A	12-15-27-52
12	Bif. bloc 6 — Essen	12	12
$\frac{12}{1}$	Racc. Driehoekstraat — Mariaburg	—	12
12B	Bif. van Holland — Anvers (Bassins-Entrepôt)	—	12-15-27-27A-52
13	Kontich (Casernes) — Lierre	13	15
$\frac{13}{1}$	Racc. Lint. — Bif. Duffel	—	15
15	Bif. bloc 19S — Lierre	15-16	15
15	Lierre — Bif. de Nazareth	15-16	15-16
15	Bif. de Nazareth — Neerpelt	15	15
15	Neerpelt — Hamont	15-19	15-19
16	Bif. de Nazareth — Bif. E. Δ Aarschot	16	16
17	Diest — Bif. v. Bourg-Léopold	17	17
17	Bif. v. Bourg-Léopold — Mol	17-18	17-18
18	Heppen — Bif. v. Beringen (Mines)	18	17
18	Houthalen — Bif. v. Beringen (Mines)	18	18
18	Houthalen — Bif. O. Δ Winterslag	18-19	18
18	Bif. O. Δ Winterslag — Winterslag	18	18
$\frac{18}{1}$	Racc. Bif. v. Bourg-Léopold — Bif. v. Beringen (Mines)	18	18
$\frac{18}{2}$	Racc. Bif. O. Δ Winterslag — Bif. E. Δ Winterslag	18-19	18
19	Hasselt — Bif. v. Zonhoven	19-18-21	19-18-21
19	Bif. v. Zonhoven — Houthalen	19-18	19-18
19	Houthalen — Achel	19	19
20	Bif. v. Beverst — Lanaken	20	20
21	Landen — Hasselt	21	21-19
21A	Bif. v. Zonhoven — Bif. E. Δ Winterslag	21	21
21A	Bif. E. Δ Winterslag — Waterschei	21-19	18-21-24
21A	Waterschei — Maaseik	21	21
21B	As — Eisden (Mines)	21	21-18
21C	Winterslag — Bilzen	21	24
22	Tirlemont (Bif. v. Grimde) — Drieslinter	22-23	22-23
22	Drieslinter — Diest	22	22
23	Drieslinter — Tongres	23	23
24	Tongres — Bif. de Berneau (Cab. III)	24	24
24	Bif. de Berneau (Cab. III) — Montzen	24	24
24	Montzen — Botzelaer — Aix (Ouest)	24	24-40
24A	Bif. de Gueulthal — Aix (Central)	—	24-39A 24-39A
25	Bruxelles (Nord) — Anvers (Central) (ligne électr.)	25	—
26	Schaerbeek (Formation) — Bif. bloc v. Etterbeek	26	26-124-161
26	Bif. v. Etterbeek — Bif. v. Linkebeek	—	26-124
26	Bif. v. Linkebeek et Hal — Hal (Formation)	—	26
$\frac{26}{1}$	Racc. Bif. Cab. X — Bif. Haren (Nord)	—	—
$\frac{26}{2}$	Racc. Bif. v. Etterbeek — Etterbeek	26	26-124
$\frac{26}{3}$	Racc. Bif. v. Watermael — Watermael	—	161
$\frac{26}{4}$	Racc. Etterbeek — Bif. v. Boendael	—	26
$\frac{26}{5}$	Racc. Bif. v. Linkebeek — Linkebeek	—	26
$\frac{26}{6}$	Racc. Bif. Buizingen — Hal	—	26
26A	Schaerbeek — Bif. bloc 3S	—	—
26B	Schaerbeek (F.) — Bif. bloc 3S	—	—
26C	Bif. Pannenhuis — Bruxelles (Tour-et-Taxis)	—	26-28-50-94

LISTE 29.

Numéros des sections (V. et E. S.)	SECTIONS	Tableaux du tome I à consulter	
		pour les trains de voyageurs	pour les trains de marchandises
27	Bruxelles (Nord) — Weerde	25	27-27A-27B
27	Weerde — Bif. Duivenstraat	25	27-27A
27	Bif. Duivenstraat — Bif. Otterbeek	25	27
27	Bif. Otterbeek — Bif. bloc 19S	25	27
27	Bif. bloc 19S — Bif. bloc 21S (Berchem)	25	—
27	Bif. bloc 21S (Berchem) — Anvers (Central)	27-15-16-52	27
27	Racc. bloc 21S (Berchem) — Anvers (Est)	27	—
1			
27A	Weerde — Muizen	27	27-27A-27B
27A	Muizen — Bif. Vrouwvliet	—	27-27A-27B
27A	Bif. Vrouwvliet — Bif. v. Boom et Waarloos (bl. 16)	—	27A-27B
27A	Bif. v. Boom et Waarloos (bloc 16) — Bif. bloc 3bis	52	27A-27B-52
27A	Bif. bloc 3bis (Wilrijk) — Bif. v. Hoboken	52	12-27B-52
27A	Bif. bloc 3bis (Wilrijk) — Bif. bloc 7	52	12-27A-27B-52
27A	Bif. bloc 19S — Bif. bloc 7 (Deurne)	15-16	15-27
27A	Bif. bloc 7 — Anvers (Est)	27-52	12-27-27A-52
27A	Anvers (Est) — Anvers (Nord)	12A	12-15-27-27A-52
27A	Racc. Bif. Duivenstraat — Bif. Elzenstraat	—	27A-27B
1			
27A	Racc. Bif. Vrouwvliet — Bif. Otterbeek	—	27
2			
27A	Racc. Bif. bloc 17 — Bif. bloc 5	52	27A-27B-52
3			
27A	Racc. Bif. bloc 6 — Bif. bloc 19S	—	—
4			
27B	Remise Schaerbeek — Bruxelles (Nord)	—	—
28	Schaerbeek (Formation) — Bif. Pont de la Senne	28-60	26-28-50-60-96
28	Laeken — Bif. v. Pannenhuis	28	28-50
28	Bif. v. Pannenhuis — Bif. v. Cureghem	28-89	28-94-96
28	Bif. v. Cureghem — Bruxelles (Midi)	28-89	28-96
28	Racc. Bif. v. Pannenhuis — Bif. Jette	28-89	28-50
1			
28	Racc. Bif. Cureghem — Bruxelles (Petite-Ile)	28	28-94-96
2			
28	Racc. Bif. Cureghem — Forest (Est)	—	28
3			
29	Bif. S. Δ Aarschot — Bif. N. Δ Aarschot	29-16	29-16
29	Bif. N. Δ Aarschot — Weelde	29-15	29
32	Ans — Glain (Ans) Espérance (Saint-Nicolas) (G.P.)	—	32
	Jemeppe (Etat) — Flémalle-Haute	—	32
32A	Bif. Glain (Montegnée) — Gosson	—	33 32
32B	Ans (Plateau) — Bonnier	—	33A
34	Hasselt — Bif. v. Beverst	34-20	24-20
34	Bif. v. Beverst — Tongres	34	24
34	Tongres — Liège (Vivegnis)	34	34
34	Liège (Vivegnis) — Liège (Guillemins)	34-43-125	34
34A	Liers — Ans	—	34
35	Louvain — Aarschot	35	35-29
35	Aarschot — Bif. S. Δ Aarschot	35-16	35-16-29
35	Bif. S. Δ Aarschot — Hasselt	35	35
35	Racc. Bif. O. Δ Hasselt — Bif. N. Δ Hasselt	35	35
1			
35A	Zichem — Montaigu	30	35
36	Schaerbeek — Ans	36	36
36	Ans — Liège (Guillemins)	36	36 36B
36	Racc. Bif. Cab. X — Bif. Cab. Y	—	36
1			
36A	Fexhe-le-Haut-Clocher — Kinkempois	—	36
36B	Siding-line Ans — Bif. de Voroux	—	36
37	Liège (Guillemins) — Bif. Val-Benoît	36A-125A	36B-34- 38-42
37	Bif. Val-Benoît — Bif. des Aguesses	36A	36B-34- 38
37	Bif. des Aguesses — Angleur	36A	36B-34-38-40-42-43
37	Angleur — Chênée	36A	36B-38
37	Chênée — Pepinster	36A	36B
37	Pepinster — Verviers (Central)	36A	36B-44
37	Verviers (Central) — Welkenraedt	36A-39	36B- 39
37	Welkenraedt — Herbesthal	36A	36B-49- 39

Numéros des sections (V. et E. S.)	SECTIONS	Tableaux du tome I à consulter	
		pour les trains de voyageurs	pour les trains de marchandises
37	Herbesthal — Aix (Central)	36A	37
$\frac{37}{1}$	Racc. Bif. Val-Benoît — Kinkempois	125A	34-36B- 3E
$\frac{37}{2}$	Racc. Kinkempois — Angleur	36A-125A	34-36B-38-40-42-43
$\frac{37}{3}$	Racc. Bif. de Gérardchamps — Verviers (O.)	36A	36B- 3E
$\frac{37}{4}$	Racc. Verviers (O.) — Bif. de la Chic-Chac	36A-39	36B- 3E
37A	Bif. Gérardchamps — Dison	—	—
38	Chênée — Blombières <i>Hindelt Bas</i>	38	38
38	Racc. Hombourg — Hindel (Bas)	—	38
$\frac{38}{1}$			
38A	Micheroux — Micheroux (Charb. de Wérister, puits des Halles et des Xhawirs)	—	38
39	Welkenraedt — Retzheim <i>Montzen</i>	39	39
39	Racc. Bif. de Mülhbach — Montzen	39	39
$\frac{39}{1}$			
39A	Meresnet — La Calamine	39	39
40	Bif. Val-Benoît — Bif. de Froidmont	40-125A-125	40
40	Bif. de Froidmont — Maastricht	40	40
$\frac{40}{1}$	Racc. Bif. des Aguesses — Bif. Garde-Dieu	125A	40
$\frac{40}{2}$	Racc. Liège (Longdoz) — Bif. de Cornillon	40	40
$\frac{40}{3}$	Racc. Visé (Bas) — Bif. de Berneau (Cab. III)	—	24-40
$\frac{40}{4}$	Racc. Bif. de Longchamps (Cab. IV) — Visé (Haut)	—	24
40A	Bif. de Froidmont — Liège (Longdoz)	40-125-125A	40
40B	Bif. Renory — Bif. de Garde-Dieu	125A-125	40
42	Rivage — Trois-Vierges	42	42
43	Angleur — Rivage	43	42-43
43	Rivage — Marloie	43	43
44	Pepinster — Stavelot	44	44
44	Stavelot — Trois-Ponts	44	44-45
45	Stavelot — Waimès	45	45
45	Wevercé — Losheim	45	45
46	Lommersweiler — Steinebrück — Bleialf	47	48
47	Saint-Vith — Lommersweiler	47	48
47	Reuland — Lengeler	—	47
48	Saint-Vith — Waimès	48	48
48	Waimès — Wevercé	48	45
48	Wevercé — Raeren — Walheim	48	49
49	Herbesthal — Raeren	49	49
50	Bruxelles (Nord) — Bif. Pont de la Senne	28-50-60-89	26-28-50
50	Bif. Pont de la Senne — Laeken	28-50-60-89	26-28-50-60-94-96
50	Laeken — Jette	50-60	50-60
50	Jette — Denderleeuw	50-90	50
50	Denderleeuw — Alost (Nord)	50-90	50-57
50	Alost (Nord) — Schellebelle	50	50
50	Schellebelle — Bif. Melle	50-53	50-52-53
50	Bif. Melle — Merelbeke	50-53-122	50-52-53-123
50	Merelbeke — Bloc 30	50-53-122	50A-58A-73-75-86
50	Bloc 30 — Gand (Saint-Pierre)	50-53-55-58-122	50A-58A-73-75-86
50A	Bruxelles (Midi) (Cab. IV) — Gand (Saint-Pierre)	50	—
50A	Gand (Saint-Pierre) — Ostende (Quai)	50	50A
$\frac{50A}{1}$	Racc. Bif. bloc 1 — Bruxelles (Petite-Ile)	—	—
$\frac{50A}{2}$	Racc. Bif. bloc 4 — Denderleeuw	50	—
$\frac{50A}{3}$	Racc. Bif. bloc 6 — Denderleeuw	50	—
$\frac{50A}{4}$	Racc. Bif. bloc 11 — Bif. Melle	50	50
$\frac{50A}{5}$	Racc. Oostkamp — Bruges	50	50A

LISTE 29.

Numéros des sections (V. et E. S.)	SECTIONS	Tableaux du tome I à consulter	
		pour les trains de voyageurs	pour les trains de marchandises
50B	Bif. Pré Catelan — Bruxelles (Allée Verte) . . .	50-60-89	26-28
50C	Siding-line Berchem-Sainte-Agathe — Groot-Bijgaarden	50	50
50D	Siding-line Bif. bloc 24 — Quatrecht	—	50-52-53
50E	Voies de circulation : Merelbeke — Bloc 30	50-53-122	50A-58A-73-75-86
	Bloc 30 — Gand (Saint-Pierre)	50-55-58-122	50A-55-58A-73-75-86
50F	Ostende (Maritime) — Ostende (Quai) (voies de circulation)	50	50A
51	Bruges — Bruges (Maritime)	51-51bis	51
51	Bruges (Maritime) — Blankenberge	51	51
51A	Bruges (Maritime) — Knokke	51bis	51
51B	Bruges (Maritime) — Bruges (Bassins)	—	—
51C	Zeebrugge — Zeebrugge (Quai)	—	51
52	Termonde — Bif. de Willebroek	52	52
52	Boom — Kontich (Casernes)	61	52
52	Racc. Bif. Kontich (Village) — Bif. v. Boom (bl. 16)	52	52
53	Schellebelle — Oudegem	53	53-52
53	Oudegem — Termonde	53-57	53-52-57
53	Termonde — Bif. v. Heike	53	53
53	Bif. v. Heike — Malines	53-54	53-54
53	Malines — Louvain	53	53
53	Racc. Bif. Dijlebrug — Bif. Holsbeek	—	—
53A	Malines — Muizen	—	53
54	Bif. v. Heike — Bornem	54A	54
54	Tamise — Terneuzen	54	54A
55	Gand (Saint-Pierre) — Mariakerke — Bif. bloc 5 Wondelgem	55-58	58A
55	Wondelgem — Sluiskil	55	55
55	Zelzate — Eeklo	—	55A
56	Saint-Nicolas (Waas) — Bif. v. Grembergen	56	56
57	Alost (Nord) — Oudegem	57	57
57	Termonde — Bif. v. Grembergen	56-57	56-57
57	Bif. v. Grembergen — Zelzate (Canal)	57	57
57A	Moerbeke (Waas) — Sint-Gillis (Waas)	57A	57A
58	Bruges — Eeklo — Wondelgem	58	58
58	Wondelgem — Bif. bloc 1	55-58	55-58
58	Bif. bloc 1 — Gand (Maritime)	58	58
58	Gand (Maritime) — Gentbrugge (Sud)	58-59	58A
58	Gentbrugge (Sud) — Bif. bloc 29 (Ledeberg)	—	58A
58	Racc. Gentbrugge (Sud) — Bif. bloc 30 (Ledeberg)	—	58A
58A	Gand (Canal de Terneuzen) — Gand (Rabot)	—	—
58B	Wondelgem — Wondelgem (Racc.)	—	59
59	Gand (Dampoort) — Anvers (Rive Gauche)	59	59
60	Jette — Termonde (Bif. Sint-Gillis-Termonde)	60	60
61	Alost (Nord) — Bif. de Willebroek	61	61
61	Bif. v. Willebroek — Boom	61-52	61-52
61	Boom — Bif. v. Hoboken	52-61	61
61	Bif. v. Hoboken — Anvers (Sud)	61-52	61-12-25-52
61A	Bif. v. Anvers (Kiel) — Anvers (Kiel)	61-52	61-12-25-52
63	Ostende (Quai) — Torhout	62	66
63	Torhout — Ypres	63	63
64	Ypres — Roulers	64	64
65	Roulers — Menin	65	65
65A	Menin — Halluin	65	—
66	Bruges — Torhout — Courtrai	66	66
66	Racc. Courtrai (Formation) — Bif. Leiebrug	—	66
68	Tielt — Meulebeke	—	68
	Ingelmunster — Wielsbeke	—	68
	Sint-Eloois-Vijve — Heirweg	—	68
69	Bif. v. Menin — Ypres — Abele	69	69
69A	Comines — Armentières	67	69
69B	Warneton — Neuve-Eglise	—	69
70	Comines — Lille	70	70
73	Adinkerke-La Panne — Deinze	73	73

Numéros des sections (V. et E. S.)	SECTIONS	Tableaux du tome I à consulter	
		pour les trains de voyageurs	pour les trains de marchandises
74	Nieuport (Bains) — Dixmude	74	73
75	Gand (Saint-Pierre) — De Pinte	75-73-86	75-73-86
75	De Pinte — Deinze	75-73	75-73
75	Deinze — Bif. bloc 20	75	75
75	Bif. bloc 20 — Bif. bloc 21	75-89	75-89
75	Bif. v. Avelgem — Courtrai	75-89-83	75-89-83
75	Courtrai — Mouscron	75	75-78-94A
75	Mouscron — Herseaux	75-85	78-94A
75	Herseaux — Froyennes	75	78-94A
75A	Mouscron — Tourcoing	—	75
78	Tournai — Antoing	78-88	78-88
78	Antoing — Bif. Basècles	78	78
78	Bif. Basècles — Blaton	78-86	78-86
78	Blaton — Saint-Ghislain-Hornu	78	78-86
78A	Blaton — Bernissart	80	78
78B	Bernissart — Sartis (G.P.)	—	78
81	Blaton — Bif. d'Irchonwelz	81	81
82	Alost (Nord) — Burst	82	82
82	Bif. Slijpstraat — Ellezelles	82	82
83	Courtrai — Amougies	83	83
85	Herseaux — Leupegem	85	85
86	Bif. Basècles (Carrières) — Leupegem	86	86
86	Leupegem — Audenarde	86-85	86-85
86	Audenarde — De Pinte	86	86
87	Tournai — Amougies	87	87
87	Amougies — Renaix	87-83	87-83
87	Renaix — Ellezelles	87-82	87-82
87	Ellezelles — Lessines	87	87
87	Bif. d'Houraing — Lessines (Carrières)	87	87-90-94-94A
87	Lessines (Carrières) — Bassilly	87	94
88	Antoing — Saint-Amand	—	88
88A	Tournai — Rumes	—	88A
89	Bif. bloc 20 — Bif. Slijpstraat	89	89
89	Bif. Slijpstraat — Burst	89-82	89-82
89	Burst — Denderleeuw	89	89
90	Denderleeuw — Bif. v. Nederboelare	90	90
90	Grammont — Lessines	90	90
90	Lessines — Bif. de Houraing	90	90-87-94-94A
90	Bif. de Houraing — Ath	90	90
90	Ath — Maffle	90-100	90-100
90	Maffle — Jurbise	90	90
90	Racc. Bif. v. Lessines et Lessines (Car.) (bl. 15bis) — Lessines (Carrières)	—	90
92	Péruwelz — Anzin	—	—
94	Hal — Enghien	94	94
94	Enghien — Bassilly	94-87	94
94	Bassilly — Ath	94	94
94	Ath — Bif. v. Irchonwelz	94-81	94A-81
94	Bif. v. Irchonwelz — Tournai	94	94A
94	Tournai — Froyennes	75-94	78-94A
94	Froyennes — Baisieux	94	94A
94	Racc. Bif. v. Irchonwelz — Bif. bloc 19	—	—
96	Bruxelles (Midi) — Hal	96-94-107	96-28-94
96	Hal — Bif. v. Clabecq et Tubize	96-107	96
96	Bif. v. Clabecq et Tubize — Braine-le-Comte	96	96
96	Braine-le-Comte — Jurbise	96	96A
96	Jurbise — Mons	96-90	96A-90
96	Mons — Saint-Ghislain-Hornu	97	96A-90-118
96	Saint-Ghislain-Hornu — Valenciennes	97	96A
96	Racc. Bif. bloc 29 Ecaussinnes — Bif. bloc 25 Soignies	—	—
96	Racc. Bif. bloc 30bis — Lens	—	90-96
96A	Bruxelles (Midi) (Gare haute) — Forest (Midi)	96-94-107	96-94
96B	Remise Forest (Midi) — Bruxelles (Midi) voies de circulation	—	—
96C	Siding-line Forest (Midi) — Ruisbroek	—	96
97	Mons — Quévy — Feignies	96A	97
98	Cuesmes (Etat) — Quiévrain	98	98

LISTE 29.

Numéros des sections (V. et E. S.)	SECTIONS	Tableaux du tome I à consulter	
		pour les trains de voyageurs	pour les trains de marchandises
98A	Dour — Roisin-Autreppe	90A	98
98B	Saint-Ghislain-Hornu — Warquignies	90A	98
98C	Saint-Ghislain-Hornu — Racc. Levant et Produits 21	—	201
98D	Jemappes — Racc. de Petit-Champ	—	98
98D	Racc. de Petit-Champ — Jemappes (Rivages)	—	98
1			
98E	Produits 12 (Racc.) — Frameries	—	97
100	Saint-Ghislain-Hornu — Tertre (Carbo)	100	100-98-118
100	Tertre (Carbo) — Maffle	100	100
100A	Bif. v. Tertre — Baudour	—	90A
107	Bif. v. Lembeck — Clabecq	107	96
107	Clabecq — Ecaussinnes (Carrières)	107	107
108	Ecaussinnes (Carrières) — Houdeng-Goegnies	123	108
108	Houdeng-Goegnies — Bif. Saint-Vaast	123	108-114
108	Bif. Saint-Vaast — Haine-Saint-Pierre (F.)	123	108-114-118-122-141
108	Haine-Saint-Pierre (F.) — Erquelinnes	108	108
109	Mons — Cuesmes (Etat)	109-98-90	109-98
109	Cuesmes (Etat) — Lobbes	109	109
109	Bif. v. Thuillies — Chimay	109	109
110	Biene-lez-Happart — Piéton	110	112
111	Laneffe — Berzée — Thuillies	111	111
112	Haine-Saint-Pierre — Piéton	112	112
112	Piéton — Marchienne-au-Pont	112	112-122
112	Racc. Bif. du Pont du Martinet — Monceau	—	112-122
1			
112A	Bif. de Forchies — Roux	112	112-122
112B	Puits n° 17 — Bif. Bois-des-Vallées (Piéton)	—	112
112C	Trazegnies — Rivages	—	112
112D	Bif. Forchies-Fontaine — Puits n° 8	—	112
112E	Bif. Bois-des-Vallées — Charbonnages d'Anderlues Puits n°s 2, 3 et 5	—	112
112F	Fontaine-l'Evêque — Puits n° 1	—	112
113	Piéton — Manage	113	122
113A	Bascoup — Puits n° 6	—	—
114	Soignies — Houdeng-Goegnies	114	114
115	Rognon — Clabecq — Braine-l'Alleud	115	115
116	Bif. Saint-Vaast — La Louvière (G. I.)	116	108-141-122
116	La Louvière (G. I.) — Manage	116	141-122
117	Braine-le-Comte — Ecaussinnes (Carrières)	117-123	122-108
117	Ecaussinnes — Manage — Luttre-Pont-à-Celles	117	122
118	Mons — La Louvière	118	118
118	Racc. Bif. de La Paix — Bif. Saint-Vaast	118	118
1			
119	Luttre — Châtelineau-Châtelet	119	119-131
119A	Jumet-Brûlotte — Lodelinsart (Ouest)	—	119
119B	Jumet-Brûlotte — Ransart	—	119
119C	Bif. Sart-Culpart — Gilly (Haies)	—	119
120	Monceau — Dampremy (Charbonnages)	—	120
120A	Bif. de Docherie — Docherie	—	120
120B	Bif. de la Providence — Marchienne-au-Pont (La Providence) (G.P.)	—	120
122	Bif. v. Melle — Bif. v. Nederboelare	122	123
122	Bif. v. Nederboelare — Grammont	122	123-90
123	Grammont — Rognon	123	123
123	Rognon — Braine-le-Comte	123-115	123-115
124	Bruxelles (Midi) — Bif. de Linkebeek	124	—
124	Bif. de Linkebeek — Baulers	124	124
124	Baulers — Bif. Bois-de-Nivelles	124-131	124-131
124	Bif. Bois-de-Nivelles — Luttre-Pont-à-Celles	124	124
124	Luttre-Pont-à-Celles — Roux (électrique)	124	124
124	Roux — Charleroi (Sud) (électrique)	124	124
124A	Luttre-Pont-à-Celles — Roux (vapeur)	—	124-122
124A	Roux — Monceau	—	124-112-122
124A	Monceau — Marchienne-au-Pont	—	130-130A-122-132-140
124A	Marchienne-au-Pont — Bif. de la Sambre	112	130-130A-132-140
124A	Bif. de la Sambre — Marchienne (Est)	112	130-140
124A	Marchienne (Est) — Bif. du Nord	112	130-130A-140
124A	Bif. du Nord — Charleroi (Sud)	112	130-130A-132-140

Numéros des sections (V. et E. S.)	SECTIONS	Tableaux du tome I à consulter	
		pour les trains de voyageurs	pour les trains de marchandises
124A	Racc. Marchienne-au-Pont — La Sambre	—	132-130A
1			
124A	Racc. Bif. du Nord — Marcinelle	—	130-130A-132-140
2			
124B	Siding-line Baulers — Nivelles (Est)	124-131	124-131
125	Liège (Guillemins) — Flémalle-Haute	125	34
125	Flémalle-Haute — Namur	125	125
125A	Kinkempois — Seraing	125	125-42
125A	Seraing — Flémalle-Haute	125	125
126	Statte — Cincy	126	127
127	Statte — Landen	127	127
128	Yvoir — Cincy	128	128
130	Namur — Jemeppe-sur-Sambre	130	130-161
130	Jemeppe-sur-Sambre — Tamines	130-144	130-161
130	Tamines — Châtelaineau-Châtelet	130	130
130	Châtelaineau-Châtelet — Bif. de Trieu-Kaisin	130	130-119-131-138-140
130	Bif. de Trieu-Kaisin — Montignies (Formation)	130	130-131-119-138
130	Montignies (Formation) — Couillet (Centre)	130	130-132-140-133
130	Couillet (Centre) — Charleroi (Sud)	130	130-132-140
130			
I	Bif. de Moustier — Jemeppe-Froidmont	—	161
130A	Charleroi (Sud) — La Sambre	130A-132	130A-132
130A	La Sambre — Bif. de Thuin	130A	130A
130A	Bif. de Thuin — Lobbes	130A	130A-109
130A	Lobbes — Erquelinnes	130A	130A
130B	Namur — Ronet (voies de circulation)	—	130-125-142-154-156-161-162
130C	Couillet (Formation) — Charleroi (Sud)-Quai	130	130-132-140
131	Bif. du Bois-de-Nivelles — Fleurus	131	131
131	Bif. Nord Δ Lambusart — Bif. du Marquis	131	131
131	Bif. du Marquis — Gilly-Sart-Allet	131	131
131			
I	Racc. Le Vieux-Campinaire — Bif. Nord de Gilly	—	131
131			
2	Racc. Bif. O. Δ Lambusart — Lambusart	—	131
131A	Bif. du Marquis — Ransart	—	131
132	La Sambre — Berzée	132	132
132	Berzée — Walcourt	132	132-111
132	Walcourt — Vireux-Molhain	132	132
133	Bif. Couillet (Centre) — Marcinelle (Haies)	—	133
134	Mariembourg — Couvin	134	156
135	Walcourt — Pavillons	135	136
136	Walcourt — Florennes (Central)	136	136
136A	Senzeille — Ermeton-sur-Biert	136A	136
137	Acoz — Mettet	137	138
138	Châtelaineau-Châtelet — Morialmé (Bif.)	138	138
138	Morialmé (Bif.) — Florennes (Central)	138-135	138-136
138	Florennes (Central) — Doische	138	138
139	Louvain — Ottignies	139	139-141
140	Ottignies — Court-Saint-Etienne	140-141	139-141
140	Court-Saint-Etienne — Bif. de Ligny	140	139
140	Bif. de Ligny — Fleurus	140-147	139-147
140	Fleurus — Marcinelle	140	140
140A	Bif. de Trieu-Kaisin — Lodelinsart	—	140
140B	Dampremy (Charb.) — Charleroi (Ouest) (Rivage de la Sambre)	—	140
141	Court-Saint-Etienne — Manage	141	141
142	Tirlemont (Bif. v. Hoegaarden) — Namur	142	142
142A	Namur — Saint-Servais	—	142
144	Gembloux — Jemeppe-sur-Sambre	144	161
147	Landen — Bif. de Ligny	147	147
147	Fleurus — Tamines	147	139
147			
I	Racc. Bif. N. Δ Tamines — Bif. S. Δ Tamines	—	147-139
150	Tamines — Bif. Sud Δ Tamines	150	150-147
150	Bif. S. Δ Tamines — Warnant	150	150
150	Warnant — Bif. d'Anhée	150	150-128-154
150	Bif. d'Anhée — Bif. de Bouvignes	150	150-154
150	Bif. de Neffe — Houyet-Ardenne	150	150-154
150	Houyet-Ardenne — Jemelle	150	154

LISTE 29.

Numéros des sections (V. et E. S.)	SECTIONS	Tableaux du tome I à consulter	
		pour les trains de voyageurs	pour les trains de marchandises
154	Namur — Bif. de Bouvignes	154	154
154	Bif. de Bouvignes — Bif. de Neffe	154-150	154-150
154	Bif. de Neffe — Hastière	154	154
154	Hastière — Bif. d'Hermeton-sur-Meuse	154-156	154-156
154	Bif. d'Hermeton-sur-Meuse — Givet	154	154
154	Racc. Bif. de Houx — Bif. d'Anhée	—	154-128
1			
155	Marbehan — Virton-St-Mard — Lamorteau — Ecouvies	155	155
156	Bif. d'Hermeton-sur-Meuse — Anor	156	156
161	Schaerbeek — Etterbeek	161	—
161	Etterbeek — Namur	161	161
161	Racc. Bif. Pont de la Senne — Bif. Josaphat	161	—
1			
161	Racc. Bif. rue des Palais — Bif. Josaphat	161	—
2			
161A	Groenendaal — Groenendaal (raccordement)	161	—
162	Namur — Marloie	162	162
162	Marloie — Jemelle	43/162	43/162
162	Jemelle — Bif. de Serpont	162	43/162
162	Bif. de Serpont — Stockem	162	162
162	Stockem — Arlon	162	162-162A-167
162	Racc. Bif. de Serpont — Bif. de Recogne	—	43/162
1			
162A	Arlon — Autelbas	162-167	162A-167
162A	Autelbas — Sterpenich	162	162A
163	Libramont — Gouvy — Saint-Vith	163	163-48
163	Racc. Bif. Mailust — Bif. Wiesenbach	163	—
1			
164	Bastogne (Sud) — Benonchamps	164	164
165	Athus — Latour	165	165A
165	Latour — Bertrix	165	165-155
165	Bertrix — Bif. de Recogne	165	43/163
165	Bif. de Recogne — Libramont	165	163
165A	Bif. Orgéo — Muno	163A	163A
166	Bertrix — Houyet-Ardenne	166	165
167	Autelbas — Athus — Longwy	167	167
179	Charleroi (Nord) — Gilly (Quatre-Bras)	—	179
180	Lodelinsart — Jumet-la-Coupe	—	180
181	Bellecourt — Charbonnages Mariemont-Bascoup	—	181
182	Leval — Puits Sainte-Barbe	—	182
183	Haine-Saint-Pierre — Verreries	—	183
190	Monceau (F.) (Rivages) — Courcelles (Centre) (Puits Périer)	—	190
191	Monceau (Form.) — Monceau (Usines) Puits n° 14	—	191
192	Docherie — Puits Saint-Auguste	—	192
193	Docherie — Rivage d'Amèrcœur	—	193
201	Monville — Monville (Sainte Marie-Josèphe)	—	201
202	Warquignies — Escouffiaux	—	202

29 — VOIR CARTES ANNEXEES

29 A — LISTE DES LIGNES A EXPLOITATION SIMPLIFIEE

Numéros des lignes	SECTIONS
15	Mol — Hamont (2)
17	Diest — Heppen (2) Heppen — Bif. Bourg-Léopold (3)
$\frac{18/18}{1}$	Racc. Heppen — Beringen (M) (2)
18	Houthalen — Winterslag (1)
$\frac{18}{2}$	Racc. Bif. O. Δ Winterslag — Bif. Est Δ Winterslag (2)
19	Houthalen — Achel (2)
20	Bif. Bevers — Lanaken (2)
21C	Winterslag — Bilzen (1)
22	(Tirlemont) Drieslinter — Halen (2) Halen — Diest (3)
23	Drieslinter — Tongres (2)
34A	Ans — Liers (2)
35A	Zichem - Montaigu (1)
38	Chênée — Battice (2) Battice — Aubel (3) Aubel — Montzen (2)
39	Montzen — Welkenraedt (1)
$\frac{40}{2}$	Racc. Liège (Longdoz) — Bif. Cornillon (3)
42A	Gouvy — Maldange (2)
45	Stavelot — Waimes (2)
45A	Wévercé — Losheimergraben (2)
46	Lommersweiler — Steinebrück (3)
47	Lengeler — Reuland (2) Saint-Vith — Lommersweiler (3)
48	Waimes — Saint-Vith (2) Waimes - Wévercé (2) Wévercé — Raeren (1)
49	Herbesthal — Raeren (2)
$\frac{52/52}{2}$	Boom — Willebroek (2)
54	Saint-Nicolas — De Klinge (2)
55	Zelzate — Eeklo (2)
56	Saint-Nicolas — Waasmunster (2) Waasmunster — Hamme (2) Hamme — Grembergen (2)

- (1) Section de ligne sur laquelle la circulation de trains extraordinaires de voyageurs est autorisée sans demande préalable.
(2) Section de ligne sur laquelle la circulation de trains extraordinaires de voyageurs doit faire l'objet d'une autorisation préalable.
(3) Section de ligne hors service pour les besoins de la S.N.C.B.

LISTE 29A

Numéros des lignes	S E C T I O N S
57	Moerbeke — Zelzate (Canal) (2)
57A	Moerbeke — Kemzeke (2)
61	Alost (Nord) — Baardegem (2)
	Baardegem — Opwijk (3)
63	Torhout — Kortemark (3)
	Kortemark — Ypres (2)
64	Ypres — Moorslede - Passendale (2)
65	Menin — Beitem (2)
66A	Ingelmunster — Wielsbeke (2)
69	Poperinge — Abele (2)
69A	Comines — Le Touquet (2)
69B	Warneton — Neuve-Eglise (2)
73A	Tielt - Meulebeke (2)
74	Dixmude — Nieuport (1)
	Nieuport — Nieuport (Bains) (2)
75B	Sint-Eloois-Vijve — Waregem — Heirweg (2)
87	Tournai — Amougies (2)
88	Antoing — Bléharies (2)
88A	Tournai — Rumes (2)
110	Piéton — Bienne - lez - Happart (2)
119	Châtelineau-Ch. — Jumet-Brûlotte — Viesville (2)
119B	Ransart — Masses-Diarbois (2)
	Masses-Diarbois — Jumet-Brûlotte (3)
<u>119D</u>	Bif. du Marquis — Bois Communal (Racc.) (3)
1	
119E	Lambusart — Puits du Marquis (Racc.) (3)
131	Fleurus — Rèves (2)
135	Walcourt — Fraire (3)
	Fraire — Pavillons (2)
136A	Senzeille — Philippeville (2)
	Philippeville — Florennes (Central) (3)
137	Acoz — Gougnes (2)
	Gougnes — Mettet (3)
138	Châtelineau-Châtelet — Doische (2)
140A	Bif. Trieu-Kaisin — Charleroi (Nord) — Lodelinsart (2)
141	Court-St-Etienne — Baulers (2)
<u>147</u>	Racc. Bif. N. △ Tamines — Bif. S. △ Tamines (3)
1	
<u>147</u>	Racc. Bif. N. △ Lambusart — Bif. O. △ Lambusart (3)
2	
150	Houyet-Ardenne — Jemelle (2)
155	Marbehan — Ethe (2)
	Virton-Saint-Mard — Lamorteau (1)
156	Bif. Hermeton-s/Meuse — Mariembourg (3)
	Chimay — Momignies (2)
163	Maldange — Bif. Wiesenbach (3)
164	Bastogne (Sud) — Benonchamps (2)
165A	Bif. Orgeo — Muno (2)

30 — VITESSE MAXIMUM DE REFERENCE

(Voir fascicule 122.117.)

La vitesse autorisée en ligne s'indique par triangles verts ou par triangles jaunes suivant qu'elle est égale ou inférieure à celle figurant à la liste 30.

Toute ligne ou section de voie non reprise à la liste 30 est signalisée en considérant comme vitesse maximum de référence celle de la ligne à laquelle aboutit la section envisagée. Tel est le cas notamment des siding-lignes, lignes industrielles, courbes ou lignes de raccord.

Sur une ligne ou courbe de raccord réunissant deux lignes à vitesses maxima différentes indiquées à la liste 30, le placement des triangles se fait en tenant compte de la vitesse maximum la plus faible autorisée sur ces lignes.

Exemples.

1. La section Bruxelles (Midi) — Bruxelles (Petite-Ile) — Forest (Midi) non mentionnée à la liste 30, peut être parcourue à la vitesse maximum de 60 km/h; la signalisation des vitesses sera établie en tenant compte de la vitesse maximum admise sur la ligne principale Bruxelles (Midi) — Mons (120 km/h).
2. Le tronçon bif. Pannenhuis — Bruxelles (Tour-et-Taxis) peut être franchi à 40 km/h. Comme il ne figure pas à la liste 30, on considérera pour signaler les vitesses sur ce tronçon, la vitesse maximum autorisée sur la ligne Schaerbeek — Bruxelles (Midi), soit 90 km/h.
3. La courbe Jette — bif. Pannenhuis relie les lignes Bruxelles (Nord) — Denderleeuw et Schaerbeek — Bruxelles (Midi) où les vitesses maxima admises sont respectivement de 120 km/h et de 90 km/h. On tiendra compte pour l'établissement des triangles dans la courbe, de la vitesse la plus faible admise sur les lignes qu'elle réunit, soit 90 km/h.

Numéros des lignes	SECTIONS	Vitesse maximum de référence
0	Jonction Bruxelles (Nord) — Bruxelles (Midi)	50
12	Anvers (Central) — Essen	120
13	Kontich (Casernes) — Lierre	60
15	Bif. Aubry — Lierre — Herentals — Mol	90
16	Bif. Nazaret — Bif. Est Δ Aarschot	90
18	Bif. Leopoldsburg — Houthalen	70
19	Bif. Zonhoven — Houthalen	70
21	Hasselt — Landen	90
21A	Hasselt — As	90
	As — Maaseik	70
21B	As — Eisden (Mines)	70
24	Tongres — Montzen — Aix (Ouest)	90
24A	Bif. Gueulthal — Aix (Sud)	70
25	Bruxelles (Nord) — Malines — Anvers (Central)	140
26	Schaerbeek (Formation) — Hal (Formation)	90
27	Bruxelles (Nord) — Malines — Bif. Otterbeek — Anvers (Central)	120
27A	Bif. Hoboken — Bif. Wilrijk — Bif. Deurne — Anvers (Est) — Anvers (Nord)	90
27B	Bif. Prinsenhoek — Bif. Fort 6 — Bif. Wilrijk	90
28	Schaerbeek (Formation) — Bif. Pont de la Senne	90
	Laeken — Bruxelles (Midi)	90
29	Bif. S. Δ Aarschot — Herentals — Weelde	70
34	Hasselt — Liège (Guillemins)	90
35	Louvain — Hasselt	90
36	Bruxelles (Nord) — Liège (Guillemins)	140
36A	Bif. Fexhe-le-Haut-Clocher — Kinkempois	70
37	Liège (Guillemins) — Herbesthal — Aix (Sud)	90
40	Bif. Val-Benoît — Visé — Maastricht	90
42	Rivage — Trois-Ponts — Gouvy — Trois-Vierges	90
43	Liège (Guillemins) — Angleur — Marloie	90
44	Pepinster — Spa	70
44A	Spa — Trois-Ponts	60
48	Walheim — Raeren — Wevercé — Saint-Vith	50

LISTE 30.

Numéros des lignes	S E C T I O N S	Vitesse maximum de référence
50	Bruxelles (Nord) — Denderleeuw — Alost (Nord) — Gand (Saint-Pierre)	120
50A	Bruxelles (Midi) — Gand (Saint-Pierre) — Ostende	140
51	Bruges — Blankenberge	120
51A	Bruges (Maritime) — Knokke	120
52	Termonde — Bif. Willebroek — Anvers (Sud)	90
53	Schellebelle — Malines — Louvain	120
54	Bif. Heike — Saint-Nicolas	90
55	Wondelgem — Zelzate	70
57	Alost (Nord) — Oudegem	70
	Termonde — Lokeren	80
58	Bif. N. Δ Ledeborg — Wondelgem — Eeklo — Bruges	70
59	Gand (Dampoort) — Anvers (Rive gauche)	90
60	Jette — Bif. Sint-Gillis	90
62	Ostende — Torhout	90
66	Bruges — Torhout — Courtrai	90
69	Bif. Courtrai (O.) — Comines — Ypres — Poperinge	90
73	Deinze-Petegem — Lichtervelde	120
	Lichtervelde — Dixmude	100
74	Dixmude — Adinkerke-La Panne	90
75	Gand (Saint-Pierre) — Courtrai	120
75	Courtrai — Mouscron — Tourcoing	90
75A	Mouscron — Froyennes	90
78	Tournai — Saint-Ghislain-Hornu	90
78A	Blaton — Bernissart	70
81	Blaton — Bif. Irchonwelz	70
82	Alost (Nord) — Burst	70
	Bif. Slijpstraat — Ellezelles	70
83	Courtrai — Amougies	70
85	Leupegem — Herseaux	70
86	De Pinte — Audenarde	80
	Audenarde — Renaix — Leuze — Bif. Basècles	70
89	Denderleeuw — Audenarde — Bif. Zandberg	120
90	Denderleeuw — Grammont — Jurbise	90
92	Péruwelz — Anzin	70
94	Hal — Ath — Tournai — Blandain — Baisieux	120
96	Bruxelles (Midi) — Hal — Mons — Quévy — Feignies	120
97	Mons — Quiévrain — Blanc-Misseron	90
98	Cuesmes (Etat) — Quiévrain	70
98A	Dour — Roisin-Autreppe	70
98B	Saint-Ghislain-Hornu — Warquignies	70
100	Saint-Ghislain-Hornu — Maffle	70
106	Lembeek (Hal) — Ecaussinnes (Carrières)	70
107	Ecaussinnes (Carrières) — Haine-Saint-Pierre	90
108	Haine-Saint-Pierre — Erquelinnes	70
109	Mons — Lobbes — Chimay	70
111	Thuillies — Berzée — Laneffe	50
112	Marchienne-au-Pont — Haine-Saint-Pierre	90
112A	Roux — Trazegnies — Bif. Forchies	70
113	Manage — Piéton	70
114	Soignies — Houdeng-Goegnies	70
115	Braine-l'Alleud — Tubize — Rognon	70
116	Manage — La Louvière — Bif. Saint-Vaast	90
117	Braine-le-Comte — Manage — Luttre-Pont-à-Celles	90
118	La Louvière — Mons	90
122	Bif. Melle — Grammont	90
123	Grammont — Enghien — Braine-le-Comte	90

Numéros des lignes	S E C T I O N S	Vitesse maximum de référence
124	Bruxelles (Midi) — Charleroi (Sud)	120
124A	Luttre-Pont-à-Celles — Monceau — Charleroi (Sud) (Voies lentes)	90
125	Liège (Guillemins) — Namur	120
125A	Bif. Val Benoît — Kinkempoï — Flémalle-Haute	80
126	Statte — Ciney	60
127	Landen — Statte	60
128	Ciney — Yvoir	60
130	Namur — Charleroi (Sud)	90(1)
130A	Charleroi (Sud) — Erquelines — Jeumont	120
132	La Sambre — Mariembourg — Treignes — Vireux-Molhain	90
134	Mariembourg — Couvin	50
136	Walcourt — Florennes (Central)	70
136A	Florennes (Central) — Ermeton-sur-Biert	70
139	Louvain — Ottignies	90
140	Ottignies — Fleurus — Marcinelle	90
141	Baulers — Manage	70
142	Tirlemont — Namur	70
144	Gembloux — Jemeppe-sur-Sambre	70
147	Landen — Bif. Ligny	70
	Fleurus — Tamines	70
150	Tamines — Bif. Bouvignes	70
	Bif. Neffe — Houyet-Ardenne	90
154	Namur — Dinant — Heer-Agimont — Givet	90
156	Mariembourg — Chimay	70
161	Schaerbeek — Namur	120
162	Namur — Arlon — Sterpenich	120
163	Libramont — Gouvy	70
165	Libramont — Bertrix — Virton-Saint-Mard	90
	Virton-Saint-Mard — Athus	70
166	Houyet-Ardenne — Bertrix	90
167	Autelbas — Athus — Longwy	90

(1) Vitesse à 100 km/h autorisée pour autorails rapides.

Numéros des lignes	Sections	Vitesse maximum
112	Haine-Saint-Pierre — Marchienne-au-Pont	90
112A	Bif. de Forchies — Trazegnies — Roux	50
113	Manage — Piéton	70
114	Soignies — Houdeng-Goegnies	70
115	Braine-l'Alleud — Tubize — Rognon	70
116	Manage — La Louvière — Bif. Saint-Vaast	90
117	Braine-le-Comte — Manage — Luttre-Pont-à-Celles	90
118	Mons — La Louvière	90
119	Luttre-Pont-à-Celles — Jumet-Brûlotte — Châtelineau-Châtelet	60
122	Bif. de Melle — Grammont	90
123	Grammont — Braine-le-Comte	90
124	Bruxelles (Midi) — Charleroi (Sud) (électrique)	120
124A	Luttre-Pont-à-Celles — Charleroi (Sud) (vapeur)	100
125	Liège (Guillemins) — Namur	90
125A	Flémalle-Haute — Kinkempois	80
126	Statte — Ciney	60
127	Landen — Statte	60
128	Ciney — Yvoir	50
130	Namur — Charleroi (Sud)	90
130A	Charleroi (Sud) — Erquelines	90
131	Bif. Bois-de-Nivelles — Fleurus	70
	Bif. N. Δ Lambusart — Bif. du Marquis — Gilly-Sart-Allet	70
132	La Sambre — Mariembourg	90
	Mariembourg — Treignes — Vireux-Molhain	70
134	Mariembourg — Couvin	50
135	Walcourt — Pavillons	50
136	Walcourt — Saint-Lambert — Florennes (Central)	70
136A	Senzeille — Florennes (Central)	50
	Florennes (Central) — Ermeton-sur-Biert	70
137	Acoz — Mettet	60
138	Châtelineau-Châtelet — Florennes (Central) — Doische	70
139	Louvain — Ottignies	90
140	Ottignies — Marcinelle	90
141	Court-Saint-Etienne — Manage	70
142	Tirlemont (Bif. v. Hoegaarden) — Namur	70
144	Gembloux — Jemeppe-sur-Sambre	70
147	Landen — Bif. de Ligny	70
	Fleurus — Tamines	70
150	Tamines — Bif. Bouvignes	70
	Bif. de Neffe. — Houyet-Ardenne	90
	Houyet-Ardenne — Jemelle	70
154	Namur — Givet	80
155	Marbehan — Lamorteau — Ecouvies	70
156	Anor — Bif. d'Hermeton-sur-Meuse	70
161	Schaerbeek — Namur	120
162	Namur — Arlon	120
162A	Arlon — Sterpenich	120
163	Libramont — Gouvy	70
	Gouvy — Saint-Vith	60
164	Bastogne (Sud) — Benonchamps	60
165	Libramont — Virton-Saint-Mard	90
	Virton-Saint-Mard — Athus	70
165A	Bif. Orgéo — Muno	60
166	Houyet-Ardenne — Bertrix	90
167	Autelbas — Athus — Longwy	80

LISTE 30bis.

30bis — A. — Passages à niveau munis de poteaux « Siffler-Fluiten » portant un triangle de vitesse de 5 km./h.

(Voir fascicule 122.117.)

Numéros des lignes	Numéros des P. N.	COMMUNES	Numéros des lignes	Numéros des P. N.	COMMUNES
13	4	Lint	48	25	Raeren
17	36	Deurne		26	Id.
	38	Id.		41	Id.
	53	Oostham		52	Eupen
	54	Id.		100	Waimès
	55	Id.		107	Croix-de-Sart
19	17	Wijchmaal		provisoire	Amblève
	19	Eksel		111 ^{ter}	Id.
	26	Achel		117	Recht
	27	Id.	49	20	Raeren
20	43	Bilzen	55	1	Gand
21A	21	Opoeteren		14	Evergem
	24	Elen		26	Ertvelde
21C	1	Genk		89	Bassevelde
22	6	Budingen		104	Kaprijke
	7	Id.		110	Id.
	10	Geetbets		111	Id.
	11	Id.		135	Eeklo
	13	Id.	57	35	Wachtebeke
	21	Halen		36	Id.
	24	Id.		38	Id.
23	19	Léau	57A	4	Moerbeke
	22	Wilderen		8	Id.
	43	Jesseren		9	Id.
	44	Piringen		24	Stekene
29	70	Herentals	58	110	Sijsele
	79	Lichtaart		139	Assebroek
	83	Tielen		146	Id.
	84	Id.	61	14	Opwijk
	85	Id.		16	Baardegem
	95	Turnhout		18 I	Moorsel
	96	Id.		18 II	Id.
	99	Id.		20	Alost
	99bis	Id.		21	Id.
	102	Id.		22	Id.
	108	Id.		22 I	Id.
	109	Id.		34	Willebroek
	5	Noorderwijk-Morkhoven		38	Id.
	11	Id.		39	Id.
	18	Hulshout		41	Id.
	24	Ramsel		46	Tisselt
	28	Aarschot		47	Id.
32	44	Saint-Nicolas		52	Ramsdonk
	45	Id.		53	Id.
32A	60	Grâce-Berleur		54	Id.
	61	Id.		55	Id.
	62	Id.		66	Steenhuffel
34	24	Liers		74	Merchtem
	26	Id.		76	Id.
	33bis	Id.	63	91	Kortemark
35A	4	Zichem		97	Hoogdele-Sint-Jozef
	10	Id. (1)		111	Staden
38	8	Clermont		136	Langemark
	14	Id.		149	Boezinge
39A	1	Moresnet		165	Ypres
	2	La Calamine	64	8	Ypres
	3	Id.		26	Passendale
44	42	Stavelot	65	12	Dadizele
45	1	Losheim		13	Ledegem
	3	Id.		16	Id.
	4	Losheimergraben		33	Rumbeke
	4	Waimès	67	1	Comines
	6	Id.		12	Warneton
45	42	Stavelot		13	Id.
47	135	Reuland		24	Ploegsteert
	140	Id.	68	17	Waregem
48	12	Raeren		19	Id.
	24	Id.		22	Id.

(1) Gardé pendant la période de pèlerinages du 1^{er} mai au 1^{er} dimanche de novembre inclus.

Numéros des lignes	Numéros des P. N.	COMMUNES	Numéros des lignes	Numéros des P. N.	COMMUNES
68	26	Meulebeke	100	11	Chièvres
69	8	Poperinge		14	Id.
	9	Id.		16	Id.
69B	7	Warneton	109	22	Thuillies
	10	Id.		24	Id.
74	13	Pervijze		29	Strée
	23/24	Ramskapelle		35	Solre-Saint-Géry
	29	Nieuport		37	Id.
	34	Id.		39	Id.
78A	2	Bernissart		50	Froid-Chapelle
	3	Id.	110	7	Anderlues
81	3	Grandglise		8	Id.
	7	Stambruges		14	Buvrines
	10	Id.	111	17	Gourdinne
	16	Belœil	112C	59	Courcelles
	17	Id.		60	Courcelles
	20	Huissignies	114	18	Naast
	23	Ladeuze		19	Id.
	24	Ormeignies	115	1	Nidérand
	27	Irchonwelz	126	87	Vyl-Tharoul
82	18	Flobecq		118	Flostoy
		P.A. Queneau-Boudenghien	134	3	Frasnes-lez-Couvin
	1	Alost	136A	1	Stave
	12	Bambrugge		2	Biesmerée
85	19	Ruien	136	4	Yves-Gomezée
	25	Evregnies	137	1	Mettet
87	6	Ollignies		7	Biesme
	3	Ghoy		8	Gougnyes
	9	Ogy		11	Villers-Poterie
	14	Flobecq		12	Acoz
	15	Id.	138	66	Villers-le-Gambon
	17	Id.		75	Romedenne
	18	Ellezelles		77	Gimnée
	19	Id.	142	11	Zétrud
	64	Russeignies		24	Huppaye
	6	Escanaffles		29	Autre-Eglise
	8	Pottes		49	Noville
	14	Hérinnes		77	Cognelée
	15	Id.	147	6	Racour
	16	Id.		98	Sauvenière
	21	Obigies	155	2	Villers-sur-Semois
	22	Kain		5	Sainte-Marie
	23	Id.		8	Id.
	25	Id.		12	Id.
	27	Id.		16	Ethe
88	3	Antoing		21	Id.
	4	Bruyelles		25	Virton
	5	Hollain	156	10	Seloignes-Monceau
	11	Bléharies		21	Chimay
88A	2	Warchin		60	Gimnée
	5	Tournai		34	Boussu-en-Fagne
	11	Willemeau	163	3	Saint-Pierre
	12	Id.		12	Sainte-Marie
98	11	Wasmes		18	Morhet
	26	Elouges		24	Sibret
	27	Id.		26	Id.
98A	3	Elouges		30	Id.
	6	Audregnies		32	Wardin
	8	Onnezies		33	Longwilly
98C	6	Wasmuël		35	Tavigny
100	5	Sirault	164	3	Neffe
	8	Neufmaison	191B	13	Monceau-sur-Sambre
	10	Chièvres	192	2	Marchienne-au-Pont
B. — P. N. munis de poteaux « Stop ».					
20	41	Munsterbilzen	120	2	Marchienne-au-Pont
29	6	Zonhoven	140	2	Charleroi
88A	7	Ere	192	1	Marchienne-au-Pont
98D	1	Quaregnon		3	Id.
112C	57	Courcelles		4	Id.
	61	Id.	202	1	Boussu

31. — Vitesse des trains de marchandises.

(Voir fascicule 122.36.)

1° En tous temps et en toutes circonstances, la vitesse des trains de marchandises ne peut excéder celle autorisée :

- par la ligne parcourue et par les points spéciaux de celle-ci (voir liste n° 30 du présent fascicule);
- par les locomotives de remorque, compte tenu de leur orientation;
- par la présence éventuelle de chargements spéciaux tels que pièces longues, locomotives hors feu, etc. (voir fascicule 122.36).

2° De plus, la vitesse des trains de marchandises ne peut excéder celle fixée pour chacune des catégories de trains de marchandises (voir litt. A ci-dessous) et celle résultant de la pente de la ligne parcourue (voir litt. B ci-dessous).

En outre, les trains de marchandises ne peuvent dépasser la vitesse qui leur est permise par leur pourcentage de freinage (voir litt. C ci-dessous).

A. — Vitesse maximum de marche pour les différentes catégories de trains.

Les horaires des trains de marchandises sont établis en général, pour une vitesse maximum de marche de 50 km./h. Cependant, sur certaines lignes à forte déclivité (voir annexe), les horaires sont établis pour la vitesse maximum de 40 km./h. ou 45 km./h.

Les horaires de certains trains de marchandises dits à « marche accélérée » sont établis suivant indications de la liste n° 35 du livret du service des trains, pour des vitesses maxima de marche de 60, 65 ou 70 km./h.

En cas de retard, la vitesse maximum de marche pourra être relevée comme suit, pourvu qu'il y ait le freinage suffisant et s'il n'existe pas de réduction de vitesse en vertu des dispositions reprises au fascicule 122.36 :

- Train à 40 km./h. et à 45 km./h. — aucun relèvement;
- Train à 50 km./h. — 60 km./h.;
- Train à 60 km./h. — 70 km./h.;
- Train à 65 km./h. — 70 km./h.;
- Train à 70 km./h. — aucun relèvement.

Afin de permettre aux machinistes d'utiliser, en cas de retard, ces maxima relevés, leur feuillet horaire établi par la remise porte en regard de chacune des sections de ligne à parcourir le pourcentage *b* requis pour les vitesses de :

- 55 et 60 km./h. pour les trains dont l'horaire est établi à 50 km./h.;
- 65 et 70 km./h. pour les trains dont l'horaire est établi à 60 km./h.;
- 70 km./h. pour les trains dont l'horaire est établi à 65 km./h.

Le pourcentage réel est indiqué sur l'avis de freinage et de vitesse M. 537 établi au départ et éventuellement en cours de route et remis au machiniste par le chef-garde.

Si le pourcentage réel est égal ou supérieur au pourcentage *b* requis figurant au feuillet horaire (voir ci-dessus), pour chacune des sections de ligne à parcourir, les machinistes sont autorisés, en cas de retard, à circuler aux vitesses indiquées en tête des colonnes.

B. — Vitesse résultant de la pente de la ligne.

Le signe ● figurant aux tableaux des lignes (annexe II du Règlement du frein) indique que la vitesse ne peut dépasser celle prévue en tête de la colonne voisine de gauche en raison de la pente.

A titre d'exemple, le signe ● placé au tableau de la ligne 34 en regard de la section Liers-Liège (Vivegnis) dans les colonnes 70 et 65 km., indique que les trains de marchandises ne peuvent circuler sur cette section à une vitesse dépassant 60 km./h.

Le signe ● reproduit sur le feuillet-horaire établi par la remise indique cette limitation de vitesse au machiniste.

C. — Limitation de vitesse pour freinage insuffisant.

Un freinage insuffisant exige une réduction de la vitesse fixée pour chacune des catégories de trains (voir litt. A ci-dessus). Cette réduction découle de la confrontation du pourcentage réel du train et du pourcentage *b* requis.

Avis de la vitesse maximum autorisée résultant du freinage insuffisant est donné au machiniste par l'avis M. 537 établi et remis au machiniste par le chef-garde.

Remarque :

Pourcentage *b* à observer.

Les trains de marchandises doivent présenter un pourcentage réel de freinage égal ou supérieur au pourcentage *b* requis par la vitesse maximum de marche définie au littéra A ci-dessus (40, 50, 60, 65 ou 70 km./h.).

L'expédition d'un train qui présente un freinage insuffisant ne permettant pas de rouler à la vitesse prévue par l'horaire est donc interdite et ne peut être admise qu'en cas d'incident. Le pourcentage réglementaire doit être rétabli à la plus prochaine gare où les opérations nécessaires à cette fin peuvent être effectuées.

Sur les sections de ligne où la vitesse autorisée par la voie est inférieure aux vitesses maxima définies au littéra A, le pourcentage *b* à observer est évidemment celui requis par la vitesse maximum autorisée sur la ligne. Il en est de même pour la circulation sur les sections de ligne où la vitesse autorisée est limitée par la pente comme indiqué au littéra B (signe ●). Ici encore, le pourcentage *b* à observer est celui requis par la vitesse limite de la section en pente (signe ●).

ANNEXE.

Liste des sections de ligne où la vitesse maximum prévue par l'horaire des trains de marchandises est fixée à 40 ou 45 km./h.

Numéros des lignes	Sections	Numéros des lignes	Sections
24	Montzen — Aachen (West) (sens indiqué).	44	Hockai — Theux (sens indiqué).
38	Fléron — Chênée (sens indiqué).		Hockai — Stavelot (sens indiqué).
	Battice { Montzen Plombières } (deux sens).	45	Stavelot — Malmédy (deux sens).
39	Welkenraedt — Plombières (sens indiqué).	140	Waimes — Malmédy (sens indiqué).
	Gemmenich — Aachen (West) (sens indiqué).		Lodelinsart — Dampremy (sens indiqué).
	Aachen (West) — Gemmenich — Plombières (sens indiqué).		

32. — Vitesse maximum autorisée pour les trains de voyageurs dont le frein à air comprimé vient à faire défaut.

(Voir fascicule 122.117.)

Tableau donnant le diviseur F de la proportionnelle exigible pour une vitesse supérieure à 30 km./h.

Pour F réalisé : $\frac{P}{(p \cdot 10^3)}$ la vitesse autorisée est de : <u>Tout Train</u>	Lignes de première catégorie. plus de 9 9 7 6 5 4 km./h. 30 40 45 50 55 60.
--	---

Numéros des lignes	Sections	Sens
12	Anvers (Central) — Essen	2
12/27A	Anvers (Central) — Anvers (Nord)	2
13	Kontich (Casernes) — Lierre	2
17	Mol — Diest	2
17/18/18/1	Houthalen — Bourg-Léopold — Mol	2
18	Beringen (Mines) — Heppen	2
18/18/2	Waterschei — Houthalen	2
19	Achel — Hasselt	2
19/21A	Maaseik — Hasselt	indiqué
20	Beverst — Maastricht	indiqué
21	Hasselt — Landen	2
21A	Waterschei-Zwartberg — Hasselt	indiqué
21C	Winterslag — Bilzen	2
22	Diest — Tirlémont	indiqué
23	Drieslinter — Saint-Trond	indiqué
24	Tongres — Montzen — Aix (Ouest)	indiqué
	Aix (Ouest) — Montzen	indiqué
24A	Bif. Gueulthal — Aix (Central)	indiqué
	Aix (Central) — Bif. Gueulthal	indiqué
27/27A/15	Anvers (Central) — Hamont	2
27/27A/15/16	Anvers (Central) — Lierre — Aarschot	2
27/27A/52	Anvers (Central) — Termonde	2
27/27A/61	Bruxelles (Nord) — Anvers (Sud) — (Central) — (Est)	2
28/50	Bruxelles (Midi) — Bruxelles (Nord)	indiqué
29	Aarschot — Weelde	2
34	Hasselt — Tongres	indiqué
	Beverst — Hasselt	indiqué
35	Louvain — Hasselt	2
35A	Zichem — Montaigu	indiqué
36	Bruxelles (Nord) — Ans	2
37	Liège (Guillemins) — Herbesthal	indiqué
	Pepinster — Liège (Guillemins)	indiqué
37/40	Liège (Guillemins) — Visé	2
37/1	Liège (Guillemins) — Kinkempois	2
38	Chênée — Battice	indiqué
39	Plombières — Gemmenich	indiqué
	Plombières — Henri-Chapelle	indiqué
	Montzen — Henri-Chapelle	indiqué
40/4/24	Visé — Visé (Haut) — Tongres	indiqué
40A/40		
40B/25A/125	Liège (Longdoz) — Namur	2
42	Rivage — Faîte de Bovigny	indiqué
	Gouvy — Faîte de Bovigny	indiqué
43	Angleur — Marloie	indiqué
	Bomal — Angleur	indiqué
44	Pepinster — Hockai	indiqué
	Trois-Ponts — Hockai	indiqué
45	Wévercé — Losheim	indiqué
48	Montenau — Wévercé	indiqué
	Montenau — Born	indiqué
49	Eupen — Raeren	indiqué
50/50A	Bruxelles (Allée Verte) — (Nord) — (Midi) — Ostende (Quai)	2
51	Bruges — Blankenberge	2
51/51A	Bruges — Knokke	2
52	Kontich (Casernes) — Kontich (Village)	2
53	Schellebelle — Louvain	2
54	Hombeek — Willebroek	2
	Saint-Nicolas (Waas) — De Klinge	2
	Willebroek — Saint-Nicolas (Waas)	indiqué
55	Wondelgem — Zelzate	2
	Zelzate — Eeklo	2

LISTE 32.

Numéros des lignes	Sections	Sens
57	Alost (Nord) — Zelzate (Canal)	2
57A	Sint-Gillis (Waas) — Moerbeke (Waas)	2
58/50	Bruges — Gand (Saint-Pierre)	2
59	Gand (Dampoort) — Anvers (Rive Gauche)	2
60	Jette — Asse	indiqué
	Opwijk — Termonde	indiqué
	Termonde — Asse	indiqué
61	Londerzeel (Ouest) — Anvers (Sud)	2
63	Torhout — Ostende	2
65	Menin — Roulers	2
66	Bruges — Courtrai	2
68	Waregem — Sint-Eloois-Vijve	indiqué
	Wielsbeke — Ingelmunster	indiqué
	Meulebeke — Thielt	indiqué
69	Courtrai — Comines	2
69A	Le Touquet — Comines	2
73	Lichtervelde — Adinkerke-La Panne	2
73/75	Gand (Saint-Pierre) — Tielt	indiqué
74	Nieuport (Bains) — Dixmude	2
75	Deinze — Gand (Saint-Pierre)	indiqué
75/94	Deinze — Tournai	2
75A	Mouscron — Tourcoing	2
85	Saint-Denijs-Helchin — Herseaux	indiqué
86	Audenarde — De Pinte	2
87	Tournai — Ellezelles	indiqué
88A	Tournai — Rumes	indiqué
90	Jurbise — Denderleeuw	2
94	Hal — Blandain	2
96	Bruxelles (Midi) — Mons	indiqué
	Mons — Braine-le-Comte	indiqué
	Hennuyères — Bruxelles (Midi)	indiqué
96	Mons — Quiévrain	2
97	Mons — Quévy	indiqué
98	Mons — Flénu (Produits)	indiqué
107	Lembeek (Hal) — Ecaussinnes (Carrières)	indiqué
	Ronquières — Lembeek (Hal)	indiqué
109	Lobbès — Beaumont	indiqué
111	Berzée — Lanefte	2
112	Marchienne-au-Pont — Piéton	indiqué
112A	Roux — Trazegnies	indiqué
113	Piéton — Bascoup	indiqué
115	Clabecq — Braine-le-Comte	indiqué
	Tubize — Braine-l'Alleud	indiqué
116/118	Mons — Manage	indiqué
117	Braine-le-Comte — Ecaussinnes (Carrières) — Luttre-Pont-à-Celles	2
119	Luttre-Pont-à-Celles — Gosselies	indiqué
119/131	Châtelineau-Châtelet — Hamendes	indiqué
124	Bruxelles (Midi) — Charleroi (Sud)	indiqué
	Charleroi (Sud) — Obaix-Buzet	indiqué
125	Liège (Guillemins) — Namur	2
126	Statte — Clavier	indiqué
130	Namur — Charleroi (Sud)	2
130A	Charleroi (Sud) — Erquennes	2
132	Charleroi (Sud) — Senzeille	indiqué
	Vireux-Molhain — Charleroi (Sud)	indiqué
134	Mariembourg — Couvin	2
136	Walcourt — Saint-Lambert — Florennes (Central)	indiqué
136A	Senzeille — Hemptinne	indiqué
139	Louvain — Wavre	indiqué
	Gastuche — Louvain	indiqué
140	Charleroi (Ouest) — Ransart	indiqué
144	Onoz-Spy — Jemeppe-sur-Sambre	2
150	Tamines — Saint-Gérard	indiqué
	Houyet-Ardenne — Jemelle	indiqué
	Eprave — Ermeton-sur-Biert	indiqué
154	Namur — Givet	2
161/26/26/26/4/6	Etterbeek — Hal	2
162A	Sterpenich — Arlon	indiqué
164	Benonchamps — Bastogne (Sud)	indiqué
165	Athus — Aubange	2
166	Houyet-Ardenne — Gedinne	indiqué
167	Longwy — Autelbas	indiqué

Lignes de deuxième catégorie.

pour F réalisé :	plus de 6	6	5	4	3
la vitesse autorisée est de :	km. /h. 30	40	45	50	60

Numéros des lignes	Sections	Sens
19/21A	Hasselt — Maaseik	indiqué
	Hasselt — As	indiqué
20	Maastricht — Beverst	indiqué
21B	As — Eisden (Mines)	indiqué
21B/21A	Eisden (Mines) — Waterschei-Zwartberg	indiqué
22	Tirlemont — Diest	indiqué
23	Tongres — Drieslinter	indiqué
	Saint-Trond — Tongres	indiqué
24/40	Montzen — Visé (Haut) — Visé	indiqué
34	Tongres — Liège (Guillemins)	indiqué
	Liège (Guillemins) — Beverst	indiqué
35A	Montaigu — Zichem	indiqué
37	Herbesthal — Pepinster	indiqué
38	Battice — Fléron	indiqué
39	Henri-Chapelle — Herbesthal	indiqué
42	Faite de Bovigny — Rivage	indiqué
43	Marloie — Bomal	indiqué
44	Theux — Pepinster	indiqué
45	Wames — Wévercé	indiqué
	Losheimergraben — Losheim	indiqué
	Losheim — Wames	indiqué
46	Lommersweiler — Steinebrück — Bleialf	2
47	Saint-Vith — Lengeler	2
48	Saint-Vith — Montenau	indiqué
	Wévercé — Walheim	indiqué
	Walheim — Montenau	indiqué
	Born — Saint-Vith	indiqué
49	Herbesthal — Eupen	2
	Raeren — Eupen	indiqué
50/28	Bruzelles (Nord) — Bruxelles (Midi)	indiqué
54	Saint-Nicolas (Waas) — Willebroek	indiqué
56/57	Saint-Nicolas (Waas) — Termonde	2
60	Asse — Opwijk	indiqué
	Asse — Jette	indiqué
61	Alost (Nord) — Londerzeel (Ouest)	2
63	Ypres — Torhout	2
64	Ypres — Roulers	2
68	Tielt — Meulebeke	indiqué
69	Comines — Hazebrouck	2
73	Tielt — Lichtervelde	indiqué
	Lichtervelde — Deinze	indiqué
78	Saint-Ghislain-Hornu — Tournai	2
78/36	Blaton — Audenarde	2
78A	Blaton — Bernissart	2
81	Ath — Blaton	2
82	Alost (Nord) — Ellezelles	2
83	Courtrai — Amougies	2
85	Herseaux — Audenarde	indiqué
	Audenarde — Sint-Denijs-Helchin	indiqué
87	Bassilly — Tournai	indiqué
	Ellezelles — Bassilly	indiqué
88	Antoing — Bléharies	2
88A	Rumes — Tournai	indiqué
89	Denderleeuw — Courtrai	2
98A	Dour — Roisin-Autreppe	2
98B	Saint-Ghislain-Hornu — Warquignies	2
96	Braine-le-Comte — Hennuyères	indiqué
97	Quévy — Mons	indiqué
98	Flénu (Produits) — Quiévrain	indiqué
	Quiévrain — Mons	indiqué
100	Maffle — Saint-Ghislain-Hornu	2
107	Ecaussinnes (Carrières) — Ronquières	indiqué
108	Ecaussinnes (Carrières) — Erquelines	2

LISTE 32.

Numéros des lignes	Sections	Sens
109	Cuesmes (Etat) — Lobbes	indiqué
	Beaumont — Froid-Chapelle	indiqué
	Robechies — Chimay	indiqué
	Chimay — Lobbes — Cuesmes	indiqué
110	Piéton — Bienne-lez-Happart	2
111	Thuillies — Berzée	2
112	Piéton — Haine-Saint-Pierre	2
	Piéton — Marchienne-au-Pont	2
112A	Trazegnies — Piéton	indiqué
113	Manage — Piéton	indiqué
	Bascoup — Manage	indiqué
114	Soignies — Houdeng-Goegnies	2
115	Braine-l'Alleud — Clabecq	indiqué
116	Manage — Haine-Saint-Pierre	2
116/118	Manage — Mons	indiqué
118	Haine-Saint-Pierre — La Paix	2
119/131	Gosselies — Châtelineau-Châtelet	indiqué
119	Hamendes — Luttre-Pont-à-Celles	indiqué
122	Melle — Grammont	2
123/115	Braine-le-Comte — Tubize	indiqué
123	Grammont — Braine-le-Comte	2
124	Obaix-Buzet — Bruxelles (Midi)	indiqué
126	Clavier — Ciney	indiqué
	Ciney — Statte	indiqué
127	Statte — Landen	2
128	Yvoir — Ciney	2
131	Bois-de-Nivelles — Châtelineau-Châtelet	2
132	Senzeille — Vireux-Molhain	indiqué
135	Walcourt — Morialmé (Bifurcation)	2
136	Florennes (Central) — Walcourt via Saint-Lambert	indiqué
136A	Florennes (Central) — Ermeton-sur-Biert	2
	Hemptinne — Senzeille	indiqué
137	Acoz — Mettet	2
138	Châtelineau-Châtelet — Doische	2
139	Ottignies — Gastuche	indiqué
	Wavre — Ottignies	indiqué
140	Ottignies — Lodelinsart	indiqué
	Dampremy — Charleroi (Ouest)	indiqué
	Ransart — Ottignies	indiqué
141	Manage — Ottignies	2
142	Namur — Tirlemont	indiqué
	Tirlemont — Cognelée	indiqué
144	Gembloux — Onoz-Spy	2
147	Tamines — Landen	2
150	Saint-Gérard — Houyet-Ardenne	indiqué
	Jemelle — Eprave	indiqué
	Ermeton-sur-Biert — Tamines	indiqué
155	Marbehan — Lamorteau	2
156	Momignies — Hastière	2
161	Bruxelles (Nord) — Namur	2
162/162A	Namur — Sterpenich	indiqué
	Arlon — Namur	indiqué
163	Libramont — Gouvy — Saint-Vith	2
164	Bastogne (Sud) — Benonchamps	indiqué
165	Aubange — Libramont	2
165A	Bertrix — Muno	2
166	Bertrix — Houyet-Ardenne	indiqué
	Gedinne — Bertrix	indiqué
167	Autelbas — Longwy	indiqué

Lignes de troisième catégorie.

Numéros des lignes	Sections	Sens	Pour la vitesse maximum de				
			30	40	45	50	60
			F exigible est égal à :				
24A/39	Montzen — Aix (Ouest)	indiqué	plus de 5	5	4	3	—
36	Ans — Liège (Guillemins)	2	Règlement spécial /				
38	Battice — Plombières ou Montzen	2	plus de 4	4	—	—	—
	Fléron — Chênée	indiqué	plus de 4	4	—	—	—
39	Herbesthal — Plombières <i>N. Montzen</i>	indiqué	plus de 5	5	4	3	—
	Gommenich — Aix (Ouest)	indiqué	plus de 5	5	4	3	—
	Botzelaer — Plombières	indiqué	plus de 5	5	4	3	—
	Henri Chapelle — Montzen	indiqué	plus de 5	5	4	3	—
39A	Moresnet — La Calamine	2	Vitesse maximum 20 km./h.				
42	Faîte de Bovigny — Trois-Vierges	indiqué	plus de 5	5	(4)	4	3
	Trois-Vierges — Gouvy	indiqué	plus de 5	5	(4)	4	3
44	Hockai — Theux	indiqué	plus de 4	4	(3)	3	—
	Hockai — Stavelot	indiqué	plus de 4	(4)	4	(3)	3
	Stavelot — Trois-Ponts	indiqué	plus de 5	5	(4)	4	3
45	Stavelot — Malmédy	2	plus de 4	4	4	—	—
	Malmédy — Waimès	2	plus de 4	—	—	—	—
109	Froid-chapelle — Robechies	indiqué	plus de 5	5	4	(3)	3
112A	Piéton — Roux	indiqué	plus de 5	(5)	5	—	—
140	Lodelinsart — Dampremy	indiqué	plus de 4	(4)	4	—	—
142	Cognelée — Namur	indiqué	plus de 5	5	4	(3)	3

N. B. 1) Les chiffres placés entre parenthèses indiquent que la valeur de « F réalisé » permet d'atteindre la vitesse indiquée en tête de la colonne suivante.

2) L'absence de chiffre dans la colonne de « F exigible » indique que les vitesses maxima correspondantes ne peuvent être atteintes.

33A. — Tableau de conversion pour le calcul de la charge maximum des locomotives pour trains de voyageurs.

(Voir fascicule 122.110.)

Le tableau ci-dessous donne, en regard des charges maxima indiquées pour la locomotive type 16 à la liste 33B et dans les tableaux-horaires, les charges maxima d'été des autres types de locomotives à voyageurs et mixtes. (Charge d'hiver = 90 % charge d'été.)

Sur les lignes 161/162, les charges maxima ci-après sont autorisées :

Types 10 et 29 430 T. été/387 T. hiver.
Types 1 et 10 modifié 500 T. été/450 T. hiver.
Type 5 600 T. été/540 T. hiver.

TYPES DE LOCOMOTIVES

16	93	15/24	96	41	40	60/62 64	12	7	97	25/26 29/31/38	1 10
70	60	60	75	90	90	100	105	115	125	145	170
100	80	80	120	140	140	150	150	170	200	230	260
110	90	90	130	150	150	160	170	190	220	250	290
120	100	100	140	160	160	160	180	200	230	260	300
125	100	100	140	160	160	180	180	200	240	270	310
130	100	100	150	170	170	190	190	210	240	280	330
135	120	120	150	180	180	200	210	230	250	290	340
140	120	120	160	190	190	210	215	240	260	310	340
145	130	130	160	190	190	220	225	250	270	320	390
150	130	130	170	200	200	230	235	260	280	340	400
155	140	140	180	210	210	240	245	270	290	350	410
160	140	140	180	210	210	250	255	280	300	360	430
165	150	150	190	220	220	260	260	290	310	370	440
170	150	150	200	230	230	270	270	300	320	380	450
180	160	160	200	240	240	270	270	300	330	390	460
185	160	160	210	240	240	280	285	310	330	400	460
190	170	170	210	250	250	290	295	320	340	410	470
195	180	180	220	250	260	300	305	340	340	430	480
200	180	180	230	260	270	310	320	340	350	440	490
205	190	190	240	270	270	320	335	350	350	450	520
210	190	190	240	280	280	320	345	360	350	460	530
215	200	200	250	290	290	330	360	370	360	470	530
220	200	200	250	290	300	340	375	380	360	480	540
230	210	210	260	300	300	350	395	390	360	490	550
235	210	210	260	300	310	360	410	400	370	500	560
240	220	220	270	310	320	360	420	410	370	510	580
245	220	230	270	310	320	370	425	410	370	510	580
250	230	230	280	320	340	370	435	420	380	520	590
255	230	240	290	330	340	380	440	430	380	520	590
260	230	240	290	340	350	380	455	440	380	530	600
265	240	250	300	340	350	400	465	450	390	540	600
270	240	250	310	350	360	400	470	450	390	540	610
275	240	250	310	350	360	400	475	460	390	550	610
280	250	260	320	360	370	400	480	460	390	550	620
290	250	260	320	360	380	410	500	470	410	560	620
295	260	270	330	370	380	420	515	470	410	570	630
300	260	270	340	370	390	420	525	480	430	580	640
305	260	270	340	380	400	430	535	480	430	590	640
310	260	270	350	380	400	430	545	490	440	600	660
315	270	280	350	390	410	440	550	490	440	610	660
320	270	280	360	400	410	450	560	500	450	630	670
325	270	280	360	400	420	450	565	510	460	640	670
330	270	290	370	410	420	460	575	510	470	650	680
340	280	290	370	410	430	460	585	520	470	660	680
345	290	300	380	420	440	470	595	520	480	670	690
350	290	300	390	420	450	470	605	530	490	680	710
355	290	300	400	430	460	480	615	540	500	700	730
360	300	300	400	440	460	490	625	550	510	700	740
365	300	310	410	450	470	510	630	560	520	700	750
370	300	310	420	450	470	520	630	570	530	700	760
375	310	320	430	460	480	530	630	580	540	700	770
380	310	320	430	460	480	540	630	590	540	700	780
390	320	330	440	470	490	540	630	590	550	700	790
395	320	340	450	470	500	540	630	590	560	700	800
400	320	340	450	480	510	550	630	600	560	700	800
405	320	340	460	480	510	560	630	620	580	700	800
410	330	340	460	490	520	560	630	620	580	700	800
415	330	350	470	500	530	570	630	630	585	700	800
420	340	350	480	510	530	580	630	630	585	700	800
425	340	350	480	520	540	580	630	630	590	700	800
430	340	350	490	520	550	600	630	630	590	700	800
435	340	360	490	530	550	600	630	630	610	700	800
440	340	360	500	530	570	600	630	630	610	700	800

Diesel
161-162-163

Pour obtenir la charge d'une locomotive à marchandises non reprise au présent tableau, il faut partir de la locomotive type 16 et se reporter au tableau analogue des locomotives à marchandises.

Lorsque, par suite de la charge réduite de la locomotive type 16 sur une section donnée, le tableau faisant l'objet de la liste 36 ne permet pas de déterminer la charge d'un train de voyageurs remorqué par une locomotive non indiquée au tableau ci-dessus, il suffit de multiplier la charge autorisée de la locomotive type 16 par le rapport des charges prévues à la liste 36 pour la locomotive considérée et la locomotive type 16; ces charges seront celles correspondantes à la charge de référence 1770.

Exemple : Ligne 128 Cincy-Yvoir :

Charge hl. t. 16 = 150 T. — liste 33B.

$$\text{Charge hl. t. 81} = \frac{150 \text{ T.} \times 1570}{800} = 294 \text{ T.}$$

LISTE 33B.

Numéros des lignes	Sections	Sens indiqué	Sens inverse
42	Bovigny — Gouvvy	140	140
	Gouvvy — Trois-Vierges	140	130
43	Rivage — Marloie	220	330
44	Pepinster — Spa	180	Q 295 (1)
	Spa — Hoekai	110	Q 265 (1)
	Hoekai — Trois-Ponts	Q 365 (1)	150
	Trois-Ponts — Stavelot	150	Q 365 (1)
45	Stavelot — Malmédy	150	140
	Malmédy — Waimes	130	Q 265 (1)
	Waimes — Losheimergraben	130	140
47	Saint-Vith — Lommersweiler	440	150
48	Raeren — Lammersdorf	150	260
	Lammersdorf — Saint-Vith	170	170
49	Herbesthal — Raeren	200	200
50	Bruxelles (Nord) } Ostende (Quai)	390	390
	Bruxelles (Midi) }		
50/28	Bruxelles (Nord) — Bruxelles (Midi)	390	390
50/58 1/58	Gand (Saint-Pierre) — Wondelgem via Gand (Est)	440	440
51	Bruges — Blankenberge	390	390
51/51A	Bruges — Knokke	390	390
52/61 52/1/27A/27	Termonde — Anvers (Sud et Central)	360	360
52	Boom — Kontich (Casernes)	360	360
53	Gand (Saint-Pierre) — Malines — Louvain	440	440
54	Malines — Bornem	360	360
	Tamise — Saint-Nicolas (Waas)	220	220
	Saint-Nicolas (Waas) — Terneuzen	440	440
55	Wondelgem — Zelzate	440	440
	Zelzate — Eeklo	390	390
57	Alost (Nord) — Zelzate (Canal)	390	390
57/56	Termonde — Saint-Nicolas (Waas)	220	220
57A	Sint-Gillis (Waas) — Moerbeke (Waas)	390	390
58	Bruges — Eeklo	390	390
	Eeklo — Wondelgem	390	390
58/55	Wondelgem — Gand (Saint-Pierre) via Mariakerke	390	390
59	Gand (Saint-Pierre) — Anvers (Rive Gauche)	440	440
60	Bruxelles (Nord) } Termonde	290	290
	Bruxelles (Allée Verte) }		
	Schaerbeek }		
61	Alost (Nord) — Londerzeel (Ouest)	300	300
	Londerzeel (Ouest) — Boom	330	330
	Boom — Anvers (Sud)	360	360
63	Ostende (Quai) — Torhout	330	330
	Thorout — Ypres	330	330
64	Ypres — Roulers	320	320
65	Roulers — Menin	320	320
66	Bruges — Lichtervelde	330	330
	Lichtervelde — Courtrai	330	330
69	Courtrai — Abele	300	300
69A	Comines — Le Touquet	290	290
73	Deinze — Adinkerke-La Panne	360	360
74	Nieuport (Bains) — Dixmude	390	390
75	Gand (Saint-Pierre) — Courtrai	390	390
	Courtrai — Mouscron	330	330
	Mouscron — Herseaux	360	360
75/94	Mouscron — Tournai	360	360
78	Tournai — Basècles (Carrières)	250	280
	Basècles (Carrières) — Saint-Ghislain-Hornu	280	280
78/86	Blaton — Renaix	210	210
78A	Blaton — Bernissart	200	200
81	Ath — Blaton	230	230
82	Alost (Nord) — Burst	220	220
	Burst — Zottegem	320	320
82/87	Zottegem — Ronse	190	190
83/87	Courtrai — Renaix	290	290
85/86	Herseaux — Audenarde	250	250
86	Renaix — Audenarde	220	220

(1) Voir renvoi au bas de la page 27.

Numéros des lignes	Sections	Sens indiqué	Sens inverse
86/75	Audenarde — Gand (Saint-Pierre)	390	390
87	Tournai — Amougies	250	250
	Amougies — Renaix	290	290
	Renaix — Lessines	190	190
	Lessines — Bassilly	250	250
88	Antoing — Biéharies	250	250
88A	Tournai — Rumes	220	220
89/75	Denderleeuw — Courtrai	320	320
90	Alost (Nord) — Denderleeuw	390	390
	Denderleeuw — Grammont	360	360
	Grammont — Ath	280	280
	Ath — Jurbise	330	330
94	Hal — Tournai — Baisieux	300	300
96	Bruxelles (Midi) — Forest (Midi)	330	330
	Bruxelles (Midi) — Hal	330	330
	Bruxelles (Midi) — Mons — Quiévrain	330	330
96/107	Hal — Clabecq	330	330
97	Mons — Quévy — Feignies	260	330
98	Mons — Warquignies	220	220
	Warquignies — Quiévrain	280	220
98A	Dour — Roisin-Autreppe	220	220
	Dour — Warquignies	220	280
98B	Warquignies — Saint-Ghislain-Hornu	290	220
100/90	Saint-Ghislain-Hornu — Ath	230	230
107	Clabecq — Ronquières	300	330
	Ronquières — Ecaussinnes (Carrières)	230	330
108	Ecaussinnes (Carrières) — Haine-Saint-Pierre	290	330
	Haine-Saint-Pierre — Erquennes	290	290
108/116	Haine-Saint-Pierre — La Louvière	330	390
109	Mons — Faurœulx	230	230
	Faurœulx — Merbes-Sainte-Marie	190	330
	Merbes-Sainte-Marie — Bienne-lez-Happart	260	330
	Bienne-lez-Happart — Lobbes	260	190
	Lobbes — Thuillies	190	310
	Thuillies — Strée	210	210
	Strée — Solre-Saint-Géry	210	190
	Solre-Saint-Géry — Chimay	190	190
110	Bienne-lez-Happart — Piéton	190	190
111	Thuillies — Berzée	200	200
	Berzée — Lanefte	260	260
112	Haine-Saint-Pierre — Piéton	200	250
	Piéton — Marchienne-au-Pont	300	220
112A	Piéton — Trazegnies	200	180
	Trazegnies — Roux	200	180
113	Manage — Piéton	200	200
114	Houdeng-Goegnies — Rœulx	240	240
	Rœulx — Soignies	220	240
115	Braine-le-Comte — Tubize	330	210
	Tubize — Clabecq	330	180
	Clabecq — Braine-l'Alleud	180	360
116	La Louvière — Manage	250	390
117	Braine-le-Comte — Ecaussinnes (Carrières) — Luttre-Pont-à-Celles	300	300
118	Mons — Havré-Ville	330	390
	Havré-Ville — Bif. de La Paix	250	390
	Bif. de La Paix — Haine-Saint-Pierre	290	330
	Bif. de La Paix — La Louvière	250	390
119	Luttre-Pont-à-Celles — Jumet-Brûlotte	180	180
119/131	Jumet-Brûlotte — Châtelineau-Châtelet	180	160
122	Gand (Saint-Pierre) — Grammont	260	280
123	Grammont — Braine-le-Comte	260	280
124	Bruxelles (Midi) — Luttre-Pont-à-Celles	275	300
	Luttre-Pont-à-Celles — Charleroi (Sud)	360	330
124/131	Baulers — Fleurus	230	230
124A	Luttre-Pont-à-Celles — Charleroi (Sud)	360	330
125	Liège (Guillemins) — Namur	390	390
125A/40A/40B	Liège (Longdoz) — Flémalle-Haute	390	390
126	Ciney — Statte	180	180
127	Statte — Landen	180	180
128	Ciney — Yvoir	150	150
130	Namur — Charleroi (Sud)	330	360
130A	Charleroi (Sud) — Erquennes	330	330

LISTE 33B.

Numéros des lignes	Sections	Sens indiqué	Sens inverse
132	Charleroi (Sud) — Walcourt	250	325
	Walcourt — Vireux-Molhain	200	200
134	Mariembourg — Couvin	200	390
135	Walcourt — Florennes (Central)	170	180
136	Walcourt — Florennes (Central) via Saint-Lambert	170	330
136A	Senzeille — Ermeton-sur-Biert	170	170
137	Acoz — Mettet	150	220
138	Châtelineau-Châtelet — Florennes (Central)	150	220
	Florennes (Central) — Doische	220	190
139	Louvain — Ottignies	280	280
140	Charleroi (Ouest) — Lodelinsart	170	250 (1)
	Lodelinsart — Fleurus	250	250
	Fleurus — Ottignies	280	250
141	Ottignies — Manage	230	230
142	Tirlemont — Ramillies	230	230
	Ramillies — Cognelée	230	230
	Cognelée — Namur	230	150
144	Gembloux — Tamines	210	180
147	Landen — Gembloux	250	250
	Gembloux — Fleurus	250	250
	Fleurus — Lambusart	250	250
	Lambusart — Tamines	250	170
147/131	Fleurus — Châtelineau-Châtelet	230	170
150	Tamines — Saint-Gérard	180	240
	Saint-Gérard — Dinant	240	240
	Dinant — Houyet-Ardenne	240	240
	Houyet-Ardenne — Rochefort	240	240
	Rochefort — Jemelle	180	240
154	Namur — Givet	390	390
155	Marbehan — Virton-Saint-Mard — Ecouviev	180	180
156	Momignies — Chimay — Mariembourg — Doische — Hastière	220	220
161	Bruxelles (Nord) } Bruxelles (Quartier Léopold)	180	Q 440 (2)
	Schaerbeek }		
	Bruxelles (Quartier Léopold) — Ottignies	250	250
	Ottignies — Gembloux	200	250
	Gembloux — Namur	200	200
162	Namur — Marloie	180	180
	Marloie — Jemelle	Q 440 (2)	180
	Jemelle — Marbehan	180	180
	Marbehan — Arlon	180	180
162/167	Arlon — Athus — Longwy	440	200
162A	Arlon — Sterpenich	200	200
163	Libramont — Gouvy	180	180
163/163/47	Gouvy — Lommersweiler	170	170
164	Bastogne (Sud) — Benonchamps	150	150
165	Libramont — Bertrix	180	180
	Bertrix — Virton-Saint-Mard — Athus	180	180
165/165A	Bertrix — Muno	150	150
166	Bertrix — Houyet-Ardenne	180	180

(1) Lorsque les trains sont remorqués par une locomotive type 15, 16, 24, 53, 57 ou 58, la charge maximum ne peut dépasser 65 % de celle obtenue en fonction de la charge de référence.

(2) Voir renvoi au bas de la page 27.

36. — Tableau de conversion pour le calcul de la charge maximum des locomotives pour trains de marchandises.

(Voir fascicule 122.330.)

Le tableau ci-dessous donne en regard des charges de référence figurant à la colonne 3 des tableaux horaires, les charges maxima des différents types de locomotives.

Charges de référence	Types de locomotives.							
	5	25-26 29-31-38 <i>Essiel les les</i>	1-10 81-90-98 99	53-97	7-40-41 57-60 62-64	96	12-15-16 24-58-93	51
1770	2160	1770	1570	1240	1030	900	800	470
1720	2090	1720	1520	1200	1000	870	770	460
1660	2010	1660	1470	1160	960	830	750	440
1600	1950	1600	1420	1120	920	800	720	420
1540	1870	1540	1360	1080	880	760	690	410
1480	1800	1480	1310	1040	860	740	660	390
1420	1730	1420	1260	990	820	710	640	370
1360	1660	1360	1210	960	790	680	610	360
1310	1600	1310	1160	920	760	660	590	340
1250	1530	1250	1110	880	720	640	560	330
1200	1470	1200	1070	840	690	610	530	320
1150	1410	1150	1020	800	660	590	510	310
1110	1350	1110	980	770	640	560	490	290
1070	1300	1070	950	740	620	540	470	280
1030	1260	1030	920	710	600	520	460	260
1000	1220	1000	890	690	580	500	440	260
970	1180	970	860	670	560	480	430	250
940	1140	940	830	650	540	460	420	240
910	1100	910	800	630	530	450	410	240
880	1070	880	770	610	510	440	390	230
850	1030	850	750	590	490	430	380	220
820	1000	820	730	570	470	410	360	210
790	960	790	700	550	460	400	350	210
760	930	760	680	540	450	390	340	200
740	900	740	660	520	430	380	330	200
710	870	710	640	500	420	360	320	190
690	840	690	620	480	400	340	300	180
670	820	670	600	470	390	330	290	170
650	790	650	580	460	380	320	290	170
630	770	630	560	440	360	320	290	170
610	740	610	540	420	350	310	280	160
590	720	590	530	410	340	300	270	150
570	700	570	510	400	330	290	260	150
560	680	560	500	400	330	280	250	140
550	670	550	490	390	320	280	240	140
540	660	540	480	380	310	270	240	140
520	640	520	460	360	300	260	230	130
510	620	510	450	350	290	260	230	130
500	600	500	440	350	280	250	220	130
480	580	480	430	340	280	240	210	120
470	570	470	420	330	280	240	210	120
460	560	460	410	330	270	230	210	120
450	550	450	400	320	260	220	200	110
440	540	440	390	320	260	220	200	110
430	520	430	380	310	250	220	200	110
420	510	420	370	300	240	210	190	110
410	500	410	360	290	240	210	190	110
400	490	400	350	280	230	200	190	110
390	480	390	340	280	230	200	180	100
380	470	380	330	270	220	190	180	100
370	460	370	320	260	220	190	170	100

Les locomotives à voyageurs des types 1-7-10-12-15-16-24-60-62-64 et 96 ne peuvent être utilisées normalement à la remorque des trains de marchandises; toutefois, lorsqu'elles sont exceptionnellement utilisées à cette fin, les charges correspondant aux charges de référence peuvent être appliquées avec limitation des charges maxima ci-après :

900 T. pour les locomotives types 1-10-64;

650 T. pour les locomotives types 7-60-62-96;

500 T. pour les locomotives type 12;

400 T. pour les locomotives types 15-16-24.

—OBSERVATIONS.

1° Le tableau des charges maxima pour les locomotives pour trains de marchandises est établi dans l'hypothèse de la remorque de trains composés exclusivement de wagons vides;

2° Lorsqu'un train comprend moins de 5 wagons chargés, la charge-limite indiquée au tableau des charges n'est pas modifiée.

S'il comprend :

— 5 à 14 wagons chargés, on peut majorer de 10 tonnes la charge indiquée au tableau des charges;

— 15 à 24 wagons chargés, on peut majorer de 20 tonnes la charge indiquée au tableau des charges;

— 25 à 34 wagons chargés, on peut majorer de 30 tonnes la charge indiquée au tableau des charges;

— 35 à 44 wagons chargés, on peut majorer de 40 tonnes la charge indiquée au tableau des charges;

— 45 wagons chargés et plus on peut majorer de 50 tonnes la charge indiquée au tableau des charges.

la composition maximum autorisée en essieu ne peut cependant pas être dépassée.

Ces prescriptions ne sont pas applicables aux trains électriques ni aux trains vapeur sur les sections ci-après :

37/38 : Angleur — Beyne;

38/24 : Battice — Montzen;

131

: Nord de Gilly — Le Vieux-Campinaire, aux trains locaux;

119/119C : Gilly-Sart-Allet — Gilly (Vallées) — Gilly (Haies);

140 : Dampremy — Lodelinsart;

140A : Montignies-sur-Sambre — Charleroi (Nord);

Lodelinsart — Charleroi (Nord);

179 : Charleroi (Nord) — Gilly (Quatre-Bras);

180 : Deschâssis — Jumet-la-Coupe;

180 : Deschâssis — Lodelinsart.

Est considéré comme chargé, en ce qui concerne le calcul de la charge des trains de marchandises, tout wagon dont le poids du chargement est égal ou supérieur à la moitié de la charge utile autorisée.

Un véhicule dont la charge utile est de 30 tonnes et plus, compte pour deux véhicules chargés.

Les fourgons sont considérés sous ce rapport comme wagons vides.

Les prescriptions faisant l'objet du 2° ne sont pas applicables aux trains de marchandises qui ont des horaires spéciaux et dont la charge maximum n'est pas établie en fonction de la charge de référence; ces trains sont obligatoirement repris à la liste 35 du tome I.

**37. — Lignes et sections de ligne
pour lesquelles la vérification de la dérive en avant est nécessaire.**

(Voir règlement du frein, Titre II — Chap. II, § 12.)

La vérification de la dérive en avant doit se faire :

A. Sur les sections de ligne reprises au tableau ci-dessous
(quel que soit le type de la locomotive de remorque).

Numéros des lignes	Section de ligne (sens indiqué)	<i>a</i>
32	Plateau — Glain (Ans) ch. Espér.-Saint-Nicolas (G.P.)	13
	Plateau — Ans	10
34	Liers — Liège (Vivegnis)	8
36	Ans — Liège (voir règlement spécial)	
38	Fléron — Chênée	12
42	Bovigny — Vielsalm	8
44	Hockai — Spa	13
	Spa — Theux	12
98B	Warquignies (Ch.) — Boussu (route)	8
109	Hyon-Ciply — Cuesmes (Etat)	8
113	Bascoup — Bif. de Bellecourt	8
119C/119	Gilly-Haies — Gilly-Sart-Allet	8
$\frac{131}{1}$ /131/119	Le Vieux-Campinaire — Gilly-Sart-Allet — Châtelineau-Ch.	8
140	Lodelinsart — Dampremy	11
140A	Charleroi (Nord) — Bif. de Trieu-Kaisin	9
162	Marloie — Jemelle	8
180	Lodelinsart — Deschâssis	8
181	Bascoup — Bif. de Bellecourt	8
191	Puits n° 14 — Monceau (Usines)	13

B. Sur les sections de ligne sur lesquelles *a* est égal ou supérieur à 5
quand, parmi les locomotives de remorque, figurent des locomotives
types 15, 16, 24, 53, 57, 58, 93, 96, 97 et 98.

38. — Freinage des trains de marchandises.

(Extrait du Règlement du frein — fascicule 2-3-4)

I. — GÉNÉRALITÉS.

Les trains de marchandises sont freinés au moyen du frein continu automatique. La conduite générale assure la continuité du freinage depuis la locomotive de tête jusqu'au dernier véhicule de la rame (*locomotives placées en queue non comprises*).

Au cours des manœuvres faites dans les gares intermédiaires, pour déposer ou enlever des wagons, les véhicules dont la conduite générale est déjà chargée restent dans cet état, de façon que les locomotives de manœuvres puissent freiner avec l'aide des véhicules équipés au frein continu et que du temps soit gagné pour le rechargement ultérieur des conduites.

Pour le débranchement et la formation par gravité ou par lancement, dans les gares de formation, toute latitude est laissée à la gare en ce qui concerne l'opportunité de vider ou non l'air des équipements de frein.

II. — CONSTITUTION DES RAMES.

A) POSITION DES ALTERNATEURS ET INVERSEURS DE FREIN.

Lors de la visite des véhicules à la sortie des cours à marchandises, des raccordements ou de toutes autres installations, les visiteurs ont pour obligation de placer les alternateurs et inverseurs de frein dans la position convenable.

Dans certaines gares importantes desservant de multiples raccordements, la manœuvre des alternateurs et inverseurs de frein par les visiteurs peut se faire après l'arrivée des rames sortant des raccordements sur certaines voies de la gare désignées par le chef de gare.

A défaut de visiteurs, les obligations dévolues à ceux-ci incombent au personnel de l'exploitation de la gare.

Pour les wagons enlevés dans des gares privées ou raccordements situés en pleine voie ou sur des voies industrielles, les mêmes obligations incombent au chef-garde lorsqu'il n'y a pas de personnel de surveillance.

1° « Plaine-Montagne ».

Les wagons pourvus du dispositif « *Plaine-Montagne* » se reconnaissent par une petite plaque métallique peinte en blanc, fixée au longeron entre les essieux et un anneau de forme ovale peint en rouge.

(Voir figures 22 et 23 du Règlement du frein.)

En position « *Plaine* », l'anneau actionnant le dispositif « *Plaine-Montagne* » doit être poussé à fond contre la plaque, sur laquelle la lettre P peinte en rouge sur fond jaune est visible au-dessus de la poignée.

La position « *Montagne* » s'obtient en tirant à soi l'anneau vers l'extérieur du wagon.

Cette manœuvre fait apparaître une plaque métallique à fond rouge, sur laquelle la lettre M peinte en blanc, *masque la plaque jaune sur laquelle est inscrite la lettre P.*

La position « *Plaine* » est obligatoire pour toutes les lignes du réseau, sauf pour les sections de Ans à Liège (Guillemins), de Battice à Angleur et de Gouvy à Trois-Ponts dans le sens indiqué.

La position « *Montagne* » est obligatoire pour les trois sections précitées à forte pente et de grande longueur, dans le sens indiqué.

2° « Vide-chargé ».

Les wagons équipés au freinage à la tare et à la charge, sont pourvus d'une plaque métallique à fond blanc fixée au longeron, entre les essieux et d'un alternateur à manivelle peint en rouge.

(Voir figures 20, 24 et 25 du Règlement du frein.)

Cette plaque porte, dans le coin supérieur gauche, le nombre de tonnes-frein obtenu lorsque le freinage doit être réalisé à la tare seulement.

Elle porte dans le coin supérieur droit un autre nombre représentant les tonnes-frein obtenues lorsque le freinage doit être réalisé à la tare et à la charge.

A proximité du pivot de la manivelle servant à actionner l'alternateur « *Vide-Chargé* », la plaque porte un troisième nombre représentant un poids en tonnes servant à déterminer comme suit la position que doit occuper la manivelle :

Lorsque le *poids total* du wagon (tare + chargement) atteint ou dépasse ce dernier nombre, la manivelle doit être poussée vers la droite.

Le freinage à la tare et à la charge est alors réalisé pour un nombre de tonnes-frein ne pouvant pas dépasser le nombre inscrit dans le coin supérieur droit de la plaque métallique.

Si le *poids total* du wagon (tare + chargement) n'atteint pas le nombre inscrit à proximité du pivot de la manivelle, celle-ci doit être poussée vers la gauche.

Dans ce cas, le freinage à la tare seulement est réalisé pour un nombre de tonnes-frein égal au nombre inscrit dans le coin supérieur gauche de la plaque métallique.

Quant aux wagons équipés au freinage à la tare seulement, le poids-frein est inscrit sur le longeron ou à côté de la lettre P du dispositif « *Plaine-Montagne* ».

(Voir figure 23 du Règlement du frein.)

En l'absence de toute indication précise, le poids frein est égal à la tare du wagon.

3° « Marchandises-Voyageurs ».

Les wagons équipés au freinage à la tare ou au freinage à la tare et à la charge peuvent être pourvus également d'un équipement de frein mixte « *Marchandises-Voyageurs* ».

Ces wagons sont alors pourvus d'une plaque métallique supplémentaire peinte en blanc, fixée au longeron du wagon, entre les essieux.

(Voir figure 27 du Règlement du frein.)

Si le wagon est équipé au freinage à la tare seulement, le poids frein est inscrit sur le longeron ou à côté de la lettre P de la plaque du dispositif « *Plaine-Montagne* » ; en l'absence d'indication précise, le poids-frein est égal à la tare.

Si le wagon est équipé au freinage à la tare et à la charge (Vide-Chargé) le poids-frein est indiqué selon la position occupée par la manivelle du dispositif « *Vide-Chargé* » sur des voyants mobiles apparaissant dans des ouvertures carrées aménagées dans le coin supérieur gauche et le coin supérieur droit de la plaque métallique du dispositif « *Vide-Chargé* ».

La manœuvre du levier à boule actionnant l'inverseur « *Marchandises-Voyageurs* » fait apparaître en regard des ouvertures, les poids-frein correspondant au régime appliqué, soit « *Marchandises* », soit « *Voyageurs* ».

Sur la plaque métallique du dispositif « *Vide-Chargé* » un nombre représentant un poids en tonnes est peint à proximité du pivot de la manivelle.

Si le poids total du wagon (tare + chargement) atteint ou dépasse ce nombre, la manivelle du dispositif « *Vide-Chargé* » doit être poussée vers la droite.

Si le poids total du wagon n'atteint pas ce nombre, la manivelle doit être poussée vers la gauche.

Dans le premier cas, le poids-frein obtenu est indiqué sur le voyant se trouvant devant l'ouverture du coin supérieur droit de la plaque.

Dans le second cas, le poids-frein obtenu est celui indiqué sur le voyant se trouvant devant l'ouverture du coin supérieur gauche.

4° « Action ordinaire ».

La poignée des triples valves à action rapide des véhicules munis exclusivement du frein « *Voyageurs* » doit être mise sur la position « *action ordinaire* », c'est-à-dire dans la position horizontale.

B) ACCROCHAGE ET ACCOUPLEMENT DES VÉHICULES.

L'étrier du tendeur non utilisé doit toujours être placé dans le crochet mobile du même wagon, sauf dans le cas de l'attelage type allemand où l'étrier du tendeur non utilisé est accroché au crochet mobile de sûreté ou au crochet se trouvant sous la traverse de tête (fasc. 2.3.1.3, p. 2).

Les chaînes de sûreté restant inutilisées sont repliées et suspendues à leur maillon supérieur ou aux mains de manœuvre.

Au cours de la formation des trains, les accouplements de frein des véhicules sont raccordés entre eux.

Les robinets d'arrêt sont ouverts à l'exception de celui se trouvant à l'arrière du dernier véhicule et de celui se trouvant à l'avant du premier véhicule.

Ce dernier robinet n'est ouvert qu'après accouplement de la conduite générale de la rame à la conduite de la locomotive ou de son tender au moment de l'accrochage de la locomotive.

Tout boyau de frein non accouplé doit être placé dans le support de demi-accouplement dont est munie chacune des traverses de tête des wagons.

Les opérations d'accouplement des boyaux de frein et la manœuvre des robinets d'arrêt dans le corps de la rame sont effectuées par le manœuvre-accrocheur.

Aux trains de marchandises remorqués par locomotive à vapeur, les opérations d'accrochage des attelages et celles d'accouplement des boyaux de frein et d'ouverture des robinets d'arrêt sont effectuées par le chauffeur de la locomotive attendant au train :

a) entre la locomotive ou le tender et le premier véhicule de la rame;

b) éventuellement, entre les deux locomotives voisines.

S'il est fait usage d'une ou plusieurs locomotives placées en queue :

a) celles-ci sont accrochées entre elles; la première est accrochée au dernier véhicule de la rame et la dernière est accrochée au premier des véhicules éventuellement classés derrière elle;

b) ces locomotives ne sont pas accouplées à la conduite générale du frein de la rame, mais elles doivent être accouplées entre elles et éventuellement aux wagons classés derrière la ou les locomotives placées en queue (voir littéra D, § b ci-après).

Le machiniste de la première locomotive placée en queue doit s'assurer personnellement de ce que la conduite générale de sa locomotive n'est pas accouplée à celle de la rame.

Au départ de certaines gares (voir liste n° 42 du présent fascicule), les trains peuvent être poussés en queue par des locomotives supplémentaires jusqu'à un point déterminé où elles abandonnent le train en pleine marche. Dans ces cas, les locomotives de pouce dûment accrochées et accouplées entre elles ne sont pas accrochées au train ou bien elles sont accrochées au train avec un crochet spécial manœuvrable à distance par le machiniste.

Le chauffeur de la première locomotive de queue doit :

- 1° accrocher les locomotives entre elles et au dernier véhicule de la rame ainsi qu'au premier véhicule placé derrière les locomotives;

- 2° accoupler les boyaux de frein et ouvrir les robinets d'arrêt entre les locomotives ainsi qu'entre la dernière locomotive de queue et le premier véhicule placé derrière elle.

Les obligations du chauffeur en ce qui concerne l'accrochement et l'accouplement de la locomotive sont assurées par le manœuvre de la gare :

- 1° en cas de changement exceptionnel et imprévu de la locomotive en cours de route;

- 2° lorsque la locomotive, pour venir à son train, doit être pilotée en gare (fasc. 121.2, p. 2).

Aux trains de marchandises remorqués par locomotive électrique, les opérations d'accrochage et de décrochage des locomotives sont effectuées par un agent désigné par le chef de gare, et initié à l'exécution de ces opérations.

Cet agent sera autant que possible un manœuvre de l'exploitation ou, à défaut de manœuvre, l'agent du service E. S. du poste à terre commandant la tête de faisceau où les opérations sont à faire.

Le conducteur de la locomotive peut exceptionnellement être chargé de ces opérations lorsque l'intervention d'un des agents précités est impossible.

La désignation des agents chargés de l'accrochage et du décrochage fait l'objet d'une consigne.

©) CONDITIONS A REMPLIR PAR LES VOITURES VIDES, LES FOURGONS A VOYAGEURS ET LES VÉHICULES A MARCHANDISES (WAGONS ET FOURGONS) MUNIS EXCLUSIVEMENT DU FREIN « VOYAGEURS », POUR ÊTRE ACHÉMINÉES PAR TRAIN DE MARCHANDISES.

1° Voitures vides et fourgons à voyageurs entrant dans la composition de trains de marchandises.

Les voitures et les fourgons à voyageurs sont constitués en un seul groupe placé en queue de la rame devant le fourgon ou devant le wagon avec frein à air complet et frein à main en tenant lieu; leurs attelages doivent être serrés au contact, tant dans le groupe qu'avec les véhicules à marchandises contigus. (Voir toutefois Chap. D, chiffre 1° ci-après).

La poignée des triples valves à « *action rapide* » doit être placée sur la position « *action ordinaire* », c'est-à-dire dans la position horizontale.

Le nombre de véhicules constituant le groupe n'est pas limité.

Le véhicule à marchandises placé immédiatement devant le groupe doit être muni d'un frein à air complet, soit « *Marchandises* » soit « *Voyageurs-Marchandises* » placé sur la position « *Marchandises* ».

2° Véhicules à marchandises (wagons et fourgons) munis exclusivement d'un frein « voyageurs ».

a) En tête et dans le corps du train, les véhicules à marchandises (fourgons et wagons) munis exclusivement d'un frein « *Voyageurs* » (bande trapézoïdale blanche aux montants d'angle de la caisse) ne peuvent former de groupes comprenant plus de 4 véhicules.

L'ensemble de ces groupes ne peut comporter plus de 120 tonnes-frein.

Pour un train ne remplissant pas les conditions précitées, on doit isoler les freins en nombre voulu, en plaçant la poignée de la triple valve à action rapide dans la position à 45° d'inclinaison.

Les véhicules freinés au régime « *Voyageurs* » doivent avoir leurs attelages serrés au contact entre eux et avec les véhicules contigus. La poignée des triples valves à action rapide doit être placée sur la position « *action ordinaire* », c'est-à-dire dans la position horizontale.

b) Classés en queue du train, en un seul groupe devant le fourgon ou devant le wagon avec frein à air complet et frein à main qui en tient lieu, aucune limitation n'est imposée en ce qui concerne leur nombre et leur poids-frein total et les conditions faisant l'objet du chiffre 1° ci-dessus sont applicables.

**D) CONDITIONS A REMPLIR
PAR LA PARTIE ARRIÈRE DE LA RAME.**

1° Trains avec locomotives en tête seulement.

Le dernier véhicule de la rame doit être un fourgon à marchandises ou, moyennant l'autorisation de la Direction de l'Exploitation, un wagon avec frein à air complet et frein à main manœuvrable du véhicule.

Toutefois, sur les lignes où le pourcentage de dérive y est de 13 et moins, un groupe de véhicules avec frein à air complet peut être ajouté derrière le fourgon de queue, à condition que celui-ci soit pourvu de deux blocs d'arrêt à contreponds du modèle réglementaire.

Le nombre de véhicules constituant le groupe est fixé comme suit :

6	au maximum pour $y = 2$.
4	» $y = 3$.
3	» $y = 4$.
2	» $y = 6$ à 10.
1	» $y = 11$ à 13.

Ces véhicules peuvent être des wagons, des voitures vides ou des fourgons; les véhicules à bogies comptent pour deux véhicules. Le matériel à voyageurs doit constituer une seule tranche avec attelages serrés au contact tant dans la tranche qu'avec les autres véhicules contigus.

2° Trains avec locomotives en tête et avec locomotives en queue (à l'exclusion de locomotives placées en queue qui abandonnent le train en pleine marche).

Le véhicule de queue de la rame ne doit pas être un fourgon ou un wagon avec frein à air complet et frein à main manœuvrable du véhicule.

Sur toutes les lignes, on peut admettre derrière les locomotives de queue *six véhicules au maximum*; chaque véhicule à bogies compte pour deux véhicules.

Le dernier de ces six véhicules doit être obligatoirement muni du frein à air complet et du frein à main manœuvrable du véhicule.

La continuité de la conduite générale doit être établie depuis la première locomotive de queue jusqu'au dernier véhicule.

Les véhicules peuvent être des wagons, des voitures vides ou des fourgons. Le matériel à voyageurs doit constituer une seule tranche avec attelages serrés au contact, tant dans la tranche qu'avec les autres véhicules ou locomotives contigus.

3° Acheminement en queue de train d'un véhicule avarié.

Sur toutes les lignes, un véhicule avarié qui ne peut être accroché régulièrement que d'un côté (butoirs brisés ou manquants, appareils d'attelage avariés ou incomplets, traverses de tête brisées, etc.) ou dont la conduite de frein est avariée au point d'empêcher le freinage intégral du train au frein continu, peut être acheminé par train de marchandises, moyennant l'autorisation écrite M 2655 à délivrer par le préposé qualifié du service M. A. ou le chef de gare suivant le cas.

Le véhicule doit être pourvu d'étiquettes d'avaries M 638 ou de bulletins de constat M 667 et éventuellement d'une étiquette M 639 ou M 639bis.

Aux trains avec locomotives en tête seulement, le véhicule avarié doit être placé, à l'exclusion de tout autre véhicule, derrière le fourgon.

Le tendeur reliant le véhicule avarié au fourgon doit être serré à fond et l'attelage de sûreté doit être réalisé sauf quand il s'agit d'un véhicule freiné dont le frein continu est en bon état de fonctionnement.

Les boyaux de frein doivent être accouplés pour autant que la conduite du frein continu soit en bon état (conduite d'un frein complet utilisable ou conduite en bon état d'un frein complet inutilisable et isolé ou encore conduite blanche).

Les prescriptions du premier alinéa excluent l'acheminement d'un véhicule avarié par un train dont le dernier véhicule est un wagon avec frein à air complet et frein à main, tenant lieu de fourgon.

Aux trains avec une ou deux locomotives en queue, plusieurs cas sont à envisager :

a) Si l'avarie n'intéresse que les appareils de frein ou la conduite générale, le véhicule avarié est placé entre le dernier véhicule du train et la première locomotive de queue. Dans ce cas, l'attelage de sûreté ne doit pas être réalisé, ni les boyaux du frein continu accouplés;

b) Dans les autres cas, le véhicule avarié est placé derrière la dernière locomotive de queue à l'exclusion de tout autre véhicule. Le tendeur reliant le véhicule avarié à la dernière locomotive de queue doit être serré à fond et l'attelage de sûreté doit être réalisé.

Les boyaux de frein doivent être accouplés pour autant que la conduite du frein continu soit en bon état (conduite d'un frein complet utilisable ou conduite en bon état d'un frein complet inutilisable et isolé ou encore conduite blanche).

Remarque. — La locomotive type 29 n'ayant pas d'attelages de sûreté, cette circonstance interdit l'acheminement d'un wagon avarié en queue des trains derrière cette locomotive.

III. — CONDITIONS DE FREINAGE.

Les moyens d'enraiment des trains de marchandises doivent satisfaire :

a) au freinage d'arrêt (pourcentage b);

b) au freinage de dérive en arrière (après une rupture d'attelage ou après le décrochement de la locomotive de remorque) (pourcentage y);

c) dans certains cas, au freinage de dérive en avant après arrêt (pourcentage a);

d) accidentellement, au freinage de dérive en arrière après arrêt sur une rampe (pourcentage z).

Le Règlement du frein (fascicule 2-3-4), annexe II, mentionne pour chacune des lignes ou sections de ligne du réseau, pour un poids de train de 100 tonnes, le pourcentage b nécessaire pour circuler aux différentes vitesses de 20 à 70 km./h.

Il mentionne également les pourcentages a , y et z relatifs à chacune des lignes ou sections de ligne.

Les colonnes 1 et 2 des tableaux-horaires du livret du service des trains (en abrégé L. S. T.) tome I, fascicules III et IV, mentionnent les pourcentages permettant de calculer pour tout train circulant à la vitesse de régime sur une section de ligne donnée et pour le sens de marche à considérer le pourcentage minimum de tonnes-frein nécessaire pour : — assurer le freinage d'arrêt du train (pourcentage b); — empêcher la dérive en arrière (pourcentage y).

L'expédition d'un train qui présente des pourcentages réels de freinage insuffisants est interdite. Toutefois, en cas d'incident en cours de route ayant pour conséquence de réduire le pourcentage de freinage b , nécessaire pour la vitesse prévue à l'horaire, le train peut être expédié à la vitesse réduite permise par le pourcentage réel de freinage (annexe II du Règlement du frein) jusqu'à la plus prochaine gare où les opérations nécessaires au rétablissement du pourcentage requis pour la vitesse normale peuvent être effectuées (adjonction de wagons à frein complet ou retrait de véhicules à conduite blanche ou avec frein isolé, ou retrait d'un wagon à conduite avariée empêchant l'utilisation du frein continu des wagons).

IV. — POIDS-FREIN — DÉFINITION.

Le poids-frein exprime la valeur du freinage d'un véhicule. Il se traduit en tonnes-frein.

Le poids-frein des locomotives et tenders est indiqué à la liste n° 40 du présent fascicule.

Le poids-frein d'un véhicule donné est indiqué sur le longeron des wagons après la dénomination du système de frein et sur la plaque de manœuvre des wagons freinés à la tare et à la charge.

Le poids-frein fourni par le serrage du frein à main d'un véhicule est égal au poids total (tare + chargement) du véhicule, exprimé en tonnes, si tous les essieux sont freinés et, dans le cas contraire, proportionnellement au nombre d'essieux freinés.

Le poids-frein que procure un bloc d'arrêt spécial à contrepoids servant à immobiliser les véhicules à défaut de frein à main est égal au poids total du wagon (tare + chargement) divisé par le nombre d'essieux.

V. — FREINAGE D'ARRÊT.

Pour calculer le pourcentage de poids-frein existant dans un train, il faut établir le poids total du train et le poids-frein total du train.

Le poids total du train est constitué par :

- le poids de la rame;
- le poids des locomotives accrochées à la rame et de leur tender, quelle que soit la place qu'elles occupent.

Le poids-frein du train est fourni par :

- les fourgons;
- les véhicules, voitures et wagons, munis du frein à air complet en bon état de fonctionnement;
- les locomotives accrochées à la rame avec leur tender quelle que soit la place qu'elles occupent.

On détermine le pourcentage réel du train en consultant le tableau annexe V du Règlement du frein, dont le mode d'emploi est décrit au titre II, chapitre II, chiffre 7.

On peut aussi utiliser l'abaque ou le tableau des pourcentages de poids-frein en se conformant à la notice explicative insérée à la fin de la présente liste.

Pour que le freinage d'arrêt soit réalisé, il faut que le pourcentage réel soit égal ou supérieur au pourcentage *b* le plus élevé rencontré sur le parcours à effectuer par le train. Le pourcentage *b* est indiqué dans la colonne 1, des tableaux-horaires figurant au tome I, fascicules III et IV du L. S. T.

Le train ne peut pas être expédié si le freinage d'arrêt est insuffisant, sauf en cas d'incident. (Voir chapitre IX.)

VI. — DÉRIVE EN ARRIÈRE.

Le pourcentage *y* nécessaire sur les lignes et sections de ligne du réseau pour empêcher la dérive d'une partie quelconque du train, en cas de rupture d'attelage, est indiqué dans la colonne II des tableaux-horaires figurant au tome I, fascicules III et IV du L. S. T.

Lorsqu'un train circule successivement sur des sections de ligne ou sur des lignes différentes, pour lesquelles le pourcentage *y* est différent, il faut considérer le pourcentage *y* le plus élevé rencontré sur le parcours à effectuer.

Les tonnes-frein sont fournies par :

- les fourgons;
- les véhicules munis du frein complet;
- éventuellement les locomotives placées en queue, même si elles ne sont pas accrochées au dernier véhicule de la rame et si elles sont suivies d'un certain nombre de véhicules par application du littéra D, § 1 du chapitre II.

Les locomotives placées en tête n'entrent donc pas en ligne de compte.

VII. — DÉRIVE EN AVANT.

Un train étant arrêté, le machiniste le maintient à l'arrêt par l'action du frein à main de la locomotive, par celle du

frein direct et, éventuellement, par l'effort moteur de la locomotive dans le sens voulu.

Sur les lignes reprises aux littéras A et B de la liste 37 du présent fascicule, il peut être nécessaire de serrer des freins à la main pour compléter les moyens d'immobilisation des locomotives.

Pour déterminer la valeur du freinage supplémentaire à la main, on se sert des tableaux de l'annexe II du Règlement du frein qui indiquent, pour les différentes sections de ligne du réseau, le poids-frein *a* nécessaire pour retenir vers l'avant un poids de 100 tonnes. Le tableau de l'annexe VII au dit Règlement indique, pour les différentes valeurs de *a* et pour les différents types de locomotives, le tonnage que les locomotives sont capables de retenir *en sus d'elles-mêmes*.

S'il y a plusieurs locomotives accrochées, quelle que soit leur position dans le train, le tonnage qu'elles peuvent retenir ensemble est égal à la somme des poids qu'elles peuvent retenir chacune.

Si le tonnage pouvant être retenu est supérieur à celui de la rame, l'immobilisation de celle-ci est assurée et aucune mesure spéciale n'est à prendre.

Au contraire, si le tonnage pouvant être retenu est inférieur à celui de la rame, la différence non retenue devra être freinée par le serrage des freins à main.

Le poids-frein à obtenir par le serrage des freins à main est égal à :

$$\text{Tonnage non retenu multiplié par } \frac{a}{100}$$

Deux cas peuvent se présenter :

a) le poids-frein nécessaire peut être obtenu en serrant seulement le frein à main du fourgon.

Le chef-garde doit serrer à fond le frein à main du fourgon sur la section envisagée dès que le train est arrêté;

b) le poids-frein à obtenir est supérieur à celui fourni par le serrage du frein à main du fourgon par le chef-garde.

Le manquant doit être fourni par le serrage du frein à main des véhicules placés dans la partie de tête de la rame.

Le chef-garde serre à fond le frein à main du fourgon dès que le train est arrêté. Le machiniste a été informé, par l'avis de freinage M. 537 dont il est question plus loin, du nombre de tonnes-frein qui doivent être obtenues par le serrage du frein à main de véhicules placés en tête de la rame et le numéro d'ordre dans la rame des véhicules à freiner à la main.

Le machiniste détermine, suivant la pente de la voie au lieu exact où il s'est arrêté, si son chauffeur doit descendre de la locomotive pour aller serrer les freins à main désignés par le chef-garde.

La vérification de la dérive en avant est effectuée avant le départ par le chef-garde qui doit également dresser l'avis M. 537. Il doit vérifier aussi si les véhicules munis du frein à main nécessaires sont disposés dans la partie de tête de la rame et si ces freins à main sont en bon état de fonctionnement.

Les gares intéressées doivent prendre les mesures nécessaires pour que les trains dont la charge est supérieure à celle qui peut être retenue par les locomotives et le fourgon comprennent le nombre de véhicules voulu avec le frein à main en bon état dans la partie de tête de la rame.

Le serrage des freins à main, exclusivement manœuvrables du sol, est admis.

Toutefois, il est interdit de se servir du frein à main exclusivement manœuvrable du sol, portant à côté du volant de manœuvre la plaque : « Lâcher le frein à air avant de rattraper le jeu de timonerie. » Ce type de frein est notamment monté sur les wagons-tombereaux n° 142.201 à 142.400 et 174.001 à 175.000, sur les wagons-trémies n° 93817 à 93861 et sur les wagons plats n° 83048, 83049 et 377.497 à 377.499.

Le chef-garde doit être particulièrement attentif au coup de sifflet réglementaire donné par le machiniste annonçant que le train va se remettre en marche, afin de desserrer son frein en temps opportun.

Le tableau faisant l'objet de l'annexe V du Règlement du frein doit être utilisé pour la détermination du nombre de tonnes-frein à serrer à la main.

VIII. — CLASSEMENT DES WAGONS-FREIN.

Le classement des wagons-frein dans le train doit être tel que les conditions ci-après se trouvent réalisées.

1° Pour le freinage d'arrêt.

Il ne doit se trouver dans le train aucun groupe de plus de 15 véhicules à conduite blanche sur les lignes où le pourcentage *b* requis pour la vitesse de 20 km./h. est égal ou inférieur à 6 et aucun groupe de plus de 10 véhicules à conduite blanche pour les lignes où le pourcentage *b* requis pour la vitesse de 20 km./h. est supérieur à 6. Les wagons à 4 essieux et plus comptent à ce point de vue pour deux wagons.

2° Pour le freinage de dérive en arrière.

Il ne doit exister aucun tronçon du train compté chaque fois depuis le véhicule de queue de la rame et y compris ce dernier et éventuellement la ou les locomotives de queue, jusqu'à l'arrière de chacun des véhicules équipés au frein à air complet en bon état de fonctionnement, qui contient un poids-frein inférieur à celui du pourcentage *y* le plus fort existant sur le parcours à effectuer par le train et indiqué dans la colonne 2 des tableaux-horaires figurant au tome I, fascicules III et IV du L. S. T.

3° Pour le freinage de dérive en avant.

Lorsque la vérification du freinage de dérive en avant est imposée, il doit se trouver dans la partie de tête du train un nombre de véhicules munis du frein à main en bon état de fonctionnement suffisant pour que le poids-frein qu'ils présentent permette d'immobiliser à l'arrêt (pourcentage *a*) la partie de la charge non retenue par les locomotives en sus d'elles-mêmes (annexe VII du règlement du frein) et par le frein à main du fourgon.

IX. — FORMULAIRE M 537. AVIS DE FREINAGE ET DE VITESSE.

Le chef-garde d'un train de marchandises doit dresser au départ et éventuellement en cours de route et remettre au machiniste un avis de freinage M. 537 pour notifier à celui-ci :

1° Le pourcentage de freinage d'arrêt existant réellement dans le train afin de permettre au machiniste de réaliser éventuellement l'augmentation de la vitesse qui est autorisée en cas de retard;

2° La réduction de la vitesse à respecter sur un parcours déterminé par suite :

— d'insuffisance accidentelle des moyens de freinage d'arrêt (voir Règlement du frein, fasc. 2.3.4., p. 9);
— de la présence dans le train de chargements spéciaux (voir fasc. 122.36, p. 2, chiffre 3).

3° La nécessité de faire serrer par le chauffeur, sur les lignes et dans les conditions définies à la liste 37 du présent fascicule, lors d'un arrêt sur les pentes, le ou les freins à main se trouvant en tête du train pour empêcher la dérive en avant, ainsi que le numéro d'ordre occupé dans la rame par ces véhicules.

Remarques en ce qui concerne le 1° ci-dessus.

Si le pourcentage de freinage réel du train est modifié en cours de route, le chef-garde établit chaque fois un nouvel avis M. 537 et le remet au machiniste pour autant que la modification du pourcentage puisse avoir une répercussion sur la vitesse du train.

Afin d'éviter la création et la remise de nombreux avis M. 537 pour les trains à arrêts fréquents, des exceptions sont autorisées pour les catégories de trains ci-après :

- Trains collecteurs et distributeurs de marchandises de détail (identifiés par le chiffre 2 comme 3^e chiffre du numéro du train);
- Train omnibus (identifiés par le chiffre 4 comme 3^e chiffre du numéro du train);
- Trains de la route (identifiés par les chiffres 7 et 8 comme 3^e chiffre du numéro du train);
- Trains locaux (identifiés par le chiffre 0 comme 2^e chiffre du numéro du train).

Si les trains en question observent les temps de parcours prévus, il n'est pas remis d'avis M. 537.

Si le dispatcher ou une gare trouve utile que la marche du train soit accélérée sur un parcours déterminé, un avis M. 537 est remis au machiniste pour le parcours envisagé.

Dans le cas où le machiniste déclarerait ne pouvoir accélérer la marche du train, pour des motifs dont il est seul juge, ce fait est porté à la connaissance du dispatcher.

Ces exceptions ne doivent pas empêcher la remise de l'avis M. 537 à établir pour le cas de freinage insuffisant et de freins à serrer à la main dans les pentes.

X. — IMMOBILISATION DES RAMES ABANDONNÉES PAR LES LOCOMOTIVES POUR MANŒUVRES ET POUR RELAIS DES LOCOMOTIVES.

Avant le décrochement des locomotives en gare ou avant le commencement des manœuvres, le chef-garde doit serrer à fond le frein à main du fourgon si celui-ci se trouve dans la partie du train séparée de la locomotive.

Si cette condition n'est pas réalisée, le serrage d'un frein à main dans la partie du train détachée de la locomotive incombe au personnel de la gare.

Avant que le décrochement ait lieu à l'endroit voulu, le frein continu est desserré et la conduite générale est remplie d'air à une pression de 5 kg/cm².

L'agent ayant découpé les boyaux d'accouplement et effectué le décrochement laisse échapper l'air de la conduite générale de la partie du train devant rester en stationnement, en ouvrant complètement le robinet d'arrêt qui se trouve à sa portée pendant un temps suffisant pour permettre l'application des freins de la partie du train devant rester en stationnement; il referme ensuite ce robinet.

Ce freinage réalise une immobilisation provisoire de la partie de train détachée de la locomotive.

Si le stationnement est de plus de dix minutes, il y a lieu d'appliquer sans délai des moyens d'immobilisation complémentaires indépendants du frein continu et susceptibles de réaliser une immobilisation offrant les garanties de sécurité et de durabilité voulues.

A cet effet, l'immobilisation éventuelle de véhicules de la rame autres que le fourgon, incombe aux manœuvres de gare; ils procèdent à cette immobilisation suivant les instructions précises qui leur sont données par le chef de gare, en serrant le nombre voulu de freins à main ou, à leur défaut, en plaçant des blocs d'arrêt.

Le poids freiné à réaliser est déterminé d'après le tableau ci-après :

Pente des voies des gares	Pourcentage	Pente des voies des gares	Pourcentage	Pente des voies des gares	Pourcentage
0 à 4	3	14	9	24	16
5	3	15	10	25	17
6	3	16	10	26	18
7	4	17	11	27	18
8	5	18	12	28	19
9	5	19	13	29	20
10	6	20	13	30	20
11	7	21	14	31	21
12	8	22	15	32	22
13	8	23	15	33	23

Lorsque le stationnement du train a un caractère temporaire (décrochement de la locomotive pour manœuvres de courte durée ou de prise d'eau), que la voie n'a pas d'inclinaison supérieure à 7 mm/m. et que d'autres circonstances défavorables ne sont pas à redouter, tels que choes, vent, etc., le serrage d'un seul frein à main, quel que soit le tonnage de la rame en stationnement, est suffisant.

Pour calculer le poids-frein à réaliser, on se sert du tableau ci-dessus et de l'annexe V du Règlement du frein.

Remarque.

Le « Règlement du frein » contient des exemples d'application des règles de freinage et de dérive :

- a) du freinage d'arrêt (voir titre II — chapitre II, chiffres 3, 10 et annexe XIII);
- b) du freinage de dérive en arrière (idem — chiffre 11 et annexe XIII);
- c) du freinage de dérive en avant (idem — chiffre 12);
- d) du nombre de tonnes-frein à serrer à la main (idem — chiffre 13 et annexe III);
- e) pour l'immobilisation des véhicules en gare (annexe XIII).

XI. — OBLIGATIONS DU PERSONNEL.

A) PRESCRIPTIONS D'ORDRE GÉNÉRAL.

Dans toutes les gares et dépendances où fonctionne au moins un visiteur du matériel, il est établi une consigne n° 12-231-60 qui précise les attributions dévolues à chaque agent devant intervenir dans la visite des trains à l'arrivée et au départ.

Dans les autres gares, la consigne de travail n° 211.01 indique heure par heure et train par train le personnel qui assume les obligations prescrites par le R. G. M. A. fascicule 2.3.1.2, articles 7 à 10, le fascicule 2.3.3.3. et le fascicule 2.3.4, titre II, chapitre 1^{er}, article 2.

Dans les gares d'une certaine importance désignées par l'I. P. X. la vérification du freinage d'arrêt et de dérive aux trains de marchandises fait l'objet d'une consigne locale n° 121.20 approuvée par l'Inspecteur du mouvement.

B) ATTRIBUTIONS PARTICULIÈRES PAR CATÉGORIE DE PERSONNEL.

a) Visiteurs de matériel.

En principe, la visite du matériel à marchandises se trouvant garé ou entrant dans la composition des trains est assurée par les visiteurs de matériel qui se conforment aux dispositions du R. G. M. A., livret 2.3.1.2. Ils sont responsables des conditions techniques réalisées par les véhicules. Ils ont notamment à vérifier la position des appareils de manœuvre du frein et à apporter les corrections nécessaires. Cette vérification vise la bonne position :

- 1° du dispositif « Plaine-Montagne »;
- 2° de l'inverseur « Voyageurs-Marchandises »;
- 3° de l'alternateur « Vide-Chargé »;
- 4° de la poignée de la triple-valve à action rapide des véhicules munis exclusivement du frein « voyageurs » (position à 45° : isolé, horizontal : action ordinaire) (voir chapitre II ci-dessus : Constitution des rames).

Dans les gares où ne fonctionne pas de visiteur de matériel, les sujétions relatives à la constitution des rames incombent aux agents E. dûment désignés par le chef de gare. Le paragraphe d ci-après indique les cas où ces attributions sont dévolues au chef-garde desservant les trains de marchandises.

Tous les trains indistinctement doivent, avant le départ de la gare de formation, subir :

- la visite extérieure des organes du frein;
- un essai de continuité après accouplement de la locomotive de remorque.

En outre, les trains désignés à la liste 39 du présent tome doivent être soumis, avant le départ, à un essai de fonctionnement combiné avec la visite extérieure des organes de frein. Cet essai de fonctionnement est obligatoirement effectué par un ou plusieurs visiteurs de matériel : ceux-ci se conforment aux prescriptions du Règlement du frein (fasc. 2.3.4.2).

Quand, dans la gare de formation, des wagons urgents tels que ceux contenant des marchandises acheminées en grande vitesse, des messageries, des produits périssables, des animaux vivants ainsi que des wagons spécialement désignés par la Direction de l'Exploitation (service du mouvement), doivent être ajoutés à un train qui a déjà subi l'essai de fonctionnement prévu au départ, il n'est pas nécessaire d'effectuer l'essai de fonctionnement sur la tranche ajoutée. Cependant, les wagons en question doivent être visités comme prévu sous B, § a (visite extérieure des organes de frein) et l'essai de continuité (voir C ci-dessous) doit obligatoirement être effectué.

Dans les gares où la tenue du carnet de visite E. 993 est prescrite, les visiteurs prennent connaissance des trains en partance en consultant ce carnet déposé au bureau du sous-chef de gare. Le carnet E. 993 indique la voie de départ et l'heure à laquelle la rame est mise à la disposition des visiteurs. Après la visite du train, les visiteurs visent le carnet et y consignent les numéros du premier et du dernier véhicule de la rame visitée ainsi que les heures du commencement et de la terminaison de la visite.

Il est prescrit d'apposer sur chacune des parois latérales du wagon, une étiquette M. 639 sur tout véhicule dont le frein est inutilisable par suite d'avarie ou parce qu'il est isolé pour une raison d'exploitation (par exemple transports d'explosifs). Lorsque la conduite de frein est avariée, il est fait usage d'étiquettes M. 639bis. Ces étiquettes doivent être complétées par l'indication de la date, l'apposition du timbre de la gare ou du poste de visite et la signature de l'agent qui les a établies. Lorsqu'un visiteur doit apposer une étiquette M. 639 sur un véhicule se trouvant dans un train en formation, il en avertit immédiatement le service de surveillance afin qu'il soit tenu compte de la réduction apportée aux possibilités de freinage.

Sauf en cas d'avarie (constatée par l'apposition des étiquettes supplémentaires M. 638 ou d'un bulletin de constat M. 667), les étiquettes M. 639 doivent être enlevées dès le déchargement du wagon.

L'essai de continuité est fait conjointement par le machiniste et le chef-garde avant le départ. Ils sont responsables de la continuité de la conduite générale du train qu'ils desservent (voir plus loin rubrique d).

Aux trains locaux ou aux trains de la route, l'essai de continuité doit être effectué à l'intervention du machiniste et de l'agent désigné ci-après :

- L'agent responsable du service E. (chef-garde, garde, sous-chef de gare, facteur, commis) qui accompagne le train local;
- L'agent responsable appartenant à un autre service que le service E. qui accompagne le train local;
- Le chauffeur dans les cas suivants :
 - a) trains locaux accompagnés par un agent non responsable (manœuvre ou chargeur);
 - b) trains locaux non accompagnés.

De même, l'essai de continuité est assuré par le machiniste et le chauffeur lorsqu'il s'agit d'une locomotive à laquelle on ajoute six wagons ou moins.

b) Surveillants de manœuvres, chefs-manœuvres et manœuvres.

La composition des trains au départ ou au passage est réglée par le personnel chefs-manœuvres, sous la surveillance des sous-chefs de gare et surveillants de manœuvres. Ces agents doivent, à cette fin, repérer la valeur exacte des freins dont, ils disposent et les répartir judicieusement dans le corps de la rame; la sécurité du freinage doit avoir la priorité sur le classement géographique. Ils veillent à ce

que le freinage soit régulièrement assuré; à cet effet, ils tiennent compte des wagons à déposer en cours de route ainsi que des annonces d'enlèvement.

Lorsque la charge d'un wagon est remaniée en cours de route, la modification éventuelle de la position de l'alternateur « Vide-Chargé » incombe au personnel de la gare où le remaniement a été effectué.

En cas de doute, le personnel manœuvre consulte le dirigeant du mouvement, chef de gare, sous-chef de gare de service ou surveillant de manœuvres.

Dans les gares qui ne disposent pas de visiteurs de matériel, la visite extérieure des organes de frein est assurée par :

- le chef-garde du train dans les gares indiquées en caractères gras au L. S. T. (documents horaires);
- l'agent E. désigné par le chef de gare dans les autres gares;
- par le chef-garde dans les gares où il n'existe pas de personnel E. dûment qualifié.

c) Facteurs au départ.

L'agent du factage, en dressant le bordereau DC. 1888 du train, doit annoter dans les colonnes *ad hoc* de ce document :

- 1° le poids brut de tous les véhicules entrant dans la composition de la rame;
- 2° le poids-frein utile de chaque véhicule muni du frein complet en état de fonctionner : les wagons dont le frein est inutilisable sont à considérer comme wagons à conduite blanche.

C'est aux agents du factage qu'il incombe d'apposer les étiquettes M. 639 sur les wagons dont le frein doit être isolé pour une raison d'exploitation.

Les agents du factage mentionnent sous la rubrique « Calcul de la charge » du DC. 1888 le poids total du train en décomposant (wagons + locomotives) et le poids-frein réalisé (également pour tout le train : wagons + locomotives). Ils doivent s'assurer que les pourcentages de poids-frein obtenus sont suffisants pour assurer le freinage d'arrêt (b); le freinage de dérive en arrière (y) et éventuellement le freinage de dérive en avant (a); s'il y a lieu, le bordereau DC. 1888 est ensuite soumis au sous-chef de gare pour vérification (voir rubrique e ci-après).

Dans le calcul du freinage, il est éventuellement tenu compte des enlèvements en cours de route tels qu'ils figurent à la rubrique *ad hoc* du bordereau DC. 1888.

Pour les trains devant circuler sur les lignes et dans les conditions reprises à la liste 37 du L. S. T., les wagons munis du frein à main en bon état de fonctionnement qui se trouvent dans la partie de tête de la rame doivent être repérés au DC. 1888, de manière à permettre au chef-garde de dresser l'avis de freinage M. 537 (voir chapitre VII ci-dessus). A cette fin, le poids-frein est indiqué sous forme fractionnaire : le numérateur donne le freinage assuré par le frein à air et le dénominateur, celui fourni par le frein à main.

d) Chefs-gardes.

Le chef-garde ou le garde faisant fonctions de chef-garde, en prenant possession du bordereau DC.1888, doit vérifier si les pourcentages de freinage sont correctement réalisés et si le classement des véhicules est effectué conformément aux prescriptions du règlement du frein et du livret des affectations. Il n'intervient que dans les conditions prévues par le fascicule 2.3.1.2, § 10, page 5.

Au cours de leur vérification en campagne, les chefs-gardes s'assurent de l'exactitude des indications du bordereau DC. 1888; le cas échéant, ils rectifient ce document et en avisent le service du factage et le personnel de surveillance. Ils font apporter les modifications nécessaires au décalque des DC. 1888 et éventuellement à la composition du train.

La même vérification est effectuée dans les gares intermédiaires chaque fois que la composition du train est modifiée. Ils doivent refuser le départ du train si la sécurité de freinage d'arrêt, de dérive en arrière et de dérive en avant n'est pas réalisée.

C'est aux chefs-gardes qu'incombe le soin d'effectuer conjointement avec le machiniste, l'essai de continuité avant le départ du train, soit de la gare de formation, soit en cours de route, chaque fois que la conduite générale a été interrompue pour une cause quelconque. A remarquer que la continuité de la conduite générale n'est pas affectée par le retrait de véhicules en queue du train par simple coupure.

L'essai de continuité est effectué conformément aux directives du règlement du frein (titre II, chapitre III, p. 24 à 26).

Dans le cas de l'adjonction de véhicules (six au maximum) derrière la ou les locomotives de queue, le chef-garde procède avec le machiniste de la première locomotive de tête, à l'essai de continuité pour le train lui-même. De son côté, le chauffeur de la première locomotive de queue effectue l'essai de continuité pour le groupe de véhicules placé derrière la ou les locomotive(s) de queue.

Le chef-garde dresse éventuellement l'avis de freinage M. 537 en se conformant aux dispositions du « Règlement du frein » fascicule 2.3.4, titre II, chapitre II, chiffre 5, littéra a, pages 6 et 7; littéra c, page 8 et chiffre 12, pages 13, 14, 15 et 16 (voir également le chapitre IX de la présente liste).

Dans les gares privées, raccordements en pleine voie ou sur des voies industrielles, lorsqu'il n'y a ni visiteur, ni personnel de surveillance, c'est au chef-garde du train qu'il appartient d'effectuer la visite des wagons à enlever; la responsabilité de cet agent n'est cependant engagée que pour les avaries, manquants et défauts faciles à découvrir ainsi que pour la mise en position régulière des appareils de manœuvre des freins.

e) Sous-chefs de gare.

Le sous-chef de gare exerce une surveillance générale sur la formation des trains composés dans le secteur placé sous son autorité. Il contrôle le travail des services de factage et de manœuvres; il attire leur attention sur les particularités à observer et donne éventuellement des directives pour la formation des rames (composition, freinage, classement, etc.).

Il doit s'assurer, en consultant le bordereau DC.1888 et au fur et à mesure du remplissage des voies, si les prescriptions relatives aux freinages d'arrêt, de dérive en arrière et de dérive en avant, sont rigoureusement observées. S'il constate des anomalies, il prend sur-le-champ les dispositions nécessaires pour y remédier et pour réprimer éventuellement les fautes commises.

Cette vérification est obligatoire :

- 1° pour tous les trains de marchandises devant circuler sur les sections de ligne indiquées à la liste 37, § A et B;
- 2° pour tous les trains de marchandises non convoyés ou desservis par un agent autre qu'un chef-garde ou garde;
- 3° pour un ou plusieurs des autres trains de marchandises formés par la gare au cours de chaque prestation : le nombre de trains à vérifier est prescrit par le chef de gare, soit par la consigne n° 211.01, soit par la voie du journal du mouvement (E. 800, E. 800bis, E. 793 ou E. 796).

Lorsqu'une vérification est terminée, le sous-chef de gare vise le bordereau DC.1888 dans la case *ad hoc* située dans le coin supérieur droit sous la mention : « Pourcentages freinage b-y-a vérifiés ».

Dans certaines gares, un surveillant de manœuvres est parfois utilisé en lieu et place d'un sous-chef de gare. Dans ce cas, les obligations dévolues au sous-chef de gare et indiquées ci-dessus, incombent entièrement à ce surveillant de manœuvres.

MODE D'EMPLOI DE L'ABAQUE.

Il est recommandé d'utiliser une réglette transparente pour se servir de l'abaque ci-contre, dont l'emploi permet d'effectuer graphiquement les calculs relatifs au freinage lorsqu'on ne dispose pas des tableaux annexés au Règlement du frein.

1. — Freinage d'arrêt.

Le bord de la réglette est placé sur l'échelle verticale de gauche (tonnes) à l'endroit correspondant au poids total du train, tandis que l'on fait coïncider le bord de l'autre extrémité de la réglette avec la valeur en tonnes-frein repérée sur l'échelle de droite (échelle des tonnes-frein).

A l'intersection du bord de la réglette (partie centrale) avec l'échelle inclinée des pourcentages, on pourra lire la valeur du pourcentage b réel existant dans le train.

Si la réglette coupe l'échelle inclinée des pourcentages à un endroit situé entre deux divisions, il convient de prendre la division inférieure.

2. — Emploi des échelles des vitesses et des pentes.

L'abaque peut aussi être utilisé pour déterminer la valeur du pourcentage b requis pour le freinage d'arrêt d'un train circulant à une vitesse supérieure à la vitesse normale de 50 km./h., sur une ligne dont la pente est connue.

A cette fin, on place l'extrémité droite de la réglette à l'endroit correspondant à la pente de la ligne, pente indiquée sur l'échelle des pentes située sur l'encadrement de droite de l'abaque. L'extrémité gauche de la réglette est placée à l'endroit voulu, correspondant à la vitesse maximum envisagée pour la circulation du train. Les vitesses sont repérées sur une échelle curviligne dont le point « 50 km./h. » coïncide avec l'encadrement de gauche. Le pourcentage b requis pour cette pente et cette vitesse se lit à l'intersection de la réglette avec l'échelle inclinée (échelle des pourcentages).

Remarques : 1. Lorsqu'on ne connaît pas la pente de la ligne, mais que l'on connaît le pourcentage b requis pour la vitesse de 50 km./h., on détermine la pente par l'opération préalable indiquée ci-après :

On place l'extrémité gauche de la réglette au point « 50 » de l'échelle des vitesses. On fait coïncider la partie centrale de la réglette avec la valeur de b (relative à 50 km./h.) lue sur l'échelle inclinée et on lit la valeur de la pente (encadrement de droite) à l'extrémité de droite de la réglette.

2. Si on ne désire pas se servir des échelles des vitesses et des pentes, et qu'on doit déterminer le pourcentage b requis pour une vitesse supérieure ou inférieure à la vitesse normale de 50 km./h., relatif à un train circulant sur une ligne donnée, on utilise alors le tableau des pourcentages de poids-frein ci-joint qui donne pour toutes les déclivités (en mm./m.) les valeurs des divers pourcentages a , b (pour les vitesses de 20 à 70 km./h.), y et z ainsi que l'indice des gares à observer pour le stationnement des rames sur les voies des gares.

La présence d'un point noir dans les cases prévues pour les valeurs de b pour des vitesses supérieures à 50 km./h. signifie que l'importance de la pente ne permet pas les vitesses en question.

3. — Exemple d'application pour le freinage d'arrêt.

a) Supposons qu'un train, dont la charge est de 1.100 tonnes et le poids de la locomotive 150 tonnes, doive parcourir à 50 km./h. une ligne présentant une pente de 8 mm./m.

Le tableau des pourcentages de poids-frein nous indique que le pourcentage b requis est de 18 %. On aurait obtenu le même résultat en joignant le point 50 (vitesse) au point 8 (pente). L'intersection de la réglette ainsi placée avec l'échelle inclinée des pourcentages nous aurait donné 18 également.

On joint ensuite le point 1.250 tonnes (poids total) au point $b = 18$ et on obtient sur l'échelle de droite le poids-frein cherché, soit 223 tonnes.

b) Supposons que ce train contienne 290 tonnes-frein (locomotive comprise). A quelle vitesse peut-il rouler sur la même pente de 8 mm./m.? Nous joignons 290 à 1.250 et nous trouvons $b = 23$. Plaçons ensuite la réglette sur $i = 8$ et sur $b = 23$, nous trouvons sur l'échelle des vitesses un point compris entre $V = 55$ et $V = 60$. La vitesse maximum permise sera de 55 km./h. Ce résultat aurait également pu être obtenu en consultant le tableau de pourcentages de poids-frein dans lequel on a pour $i = 8$; $b = 18$ à 50 km./h., 22 à 55 et 27 à 60. Il est évident que pour $b = 23$, la vitesse maximum est de 55 km./h.

c) Supposons enfin qu'un incident ait réduit le nombre de tonnes-frein à 150. On obtient par une opération analogue un pourcentage $b = 12$. Nous voyons d'après le tableau des pourcentages que la vitesse devra être limitée à 40 km./h.

4. — Emploi de l'abaque pour faibles tonnages.

Lorsque la réglette occupe une position voisine de l'échelle inclinée des pourcentages, c'est-à-dire lorsque le chiffre du tonnage (poids total) du train ou du tronçon de train est inférieur à 360 tonnes, il faut utiliser les échelles dont les graduations sont imprimées en rouge (de 70 à 360 tonnes). Bien entendu, les poids-frein correspondants (échelle de droite) sont également ceux imprimés en rouge (de 0 à 100 tonnes).

On remarquera que pour les tonnages encore plus faibles que 360 tonnes, c'est-à-dire ceux qui sont inférieurs à 180 tonnes, il y a avantage à utiliser l'échelle normale (chiffres noirs) mais en ayant soin de diviser par 10 les chiffres lus tant à l'échelle du tonnage qu'à celle des poids-frein. Ce procédé est en tout cas obligatoire lorsque le tonnage est inférieur à 70 tonnes.

Les graduations imprimées en rouge et la division par 10 des chiffres imprimés en noir sont surtout employées pour les calculs de dérive (en avant et en arrière) mais elles peuvent également être utiles pour calculer le freinage d'arrêt des trains à faible composition.

5. — Dérive en arrière.

L'abaque peut également être utilisé pour déterminer le tonnage retenu par un véhicule ou un groupe de véhicules constituant un tronçon à vérifier. La valeur en tonnes-frein du tronçon est repérée sur l'échelle de droite (échelle des tonnes-frein). La réglette est disposée de manière à ce que son extrémité de droite coïncide avec ce nombre de tonnes-frein, tandis que le bord de la réglette (partie centrale) coïncide avec la valeur du pourcentage y de la ligne considérée. On lit alors sur l'échelle de gauche le poids retenu (véhicules freinés y compris) par les véhicules freinés se trouvant dans le tronçon considéré. Si le bord de la réglette passe entre deux divisions, il convient de prendre le tonnage le plus faible.

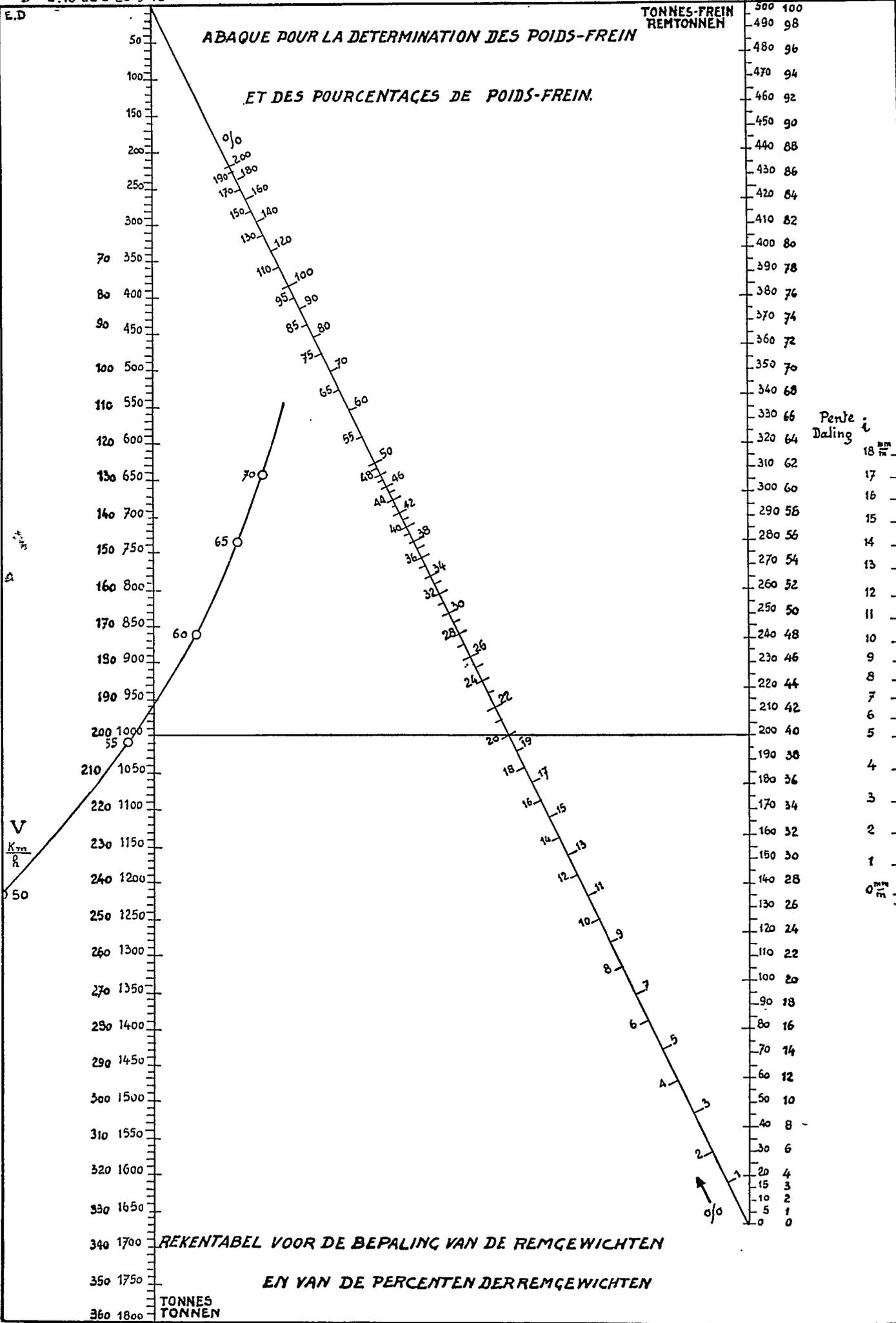
6. — Exemple d'application pour la dérive en arrière (pourcentage y).

Soit à vérifier un train circulant sur une rampe de 16 mm./m. (pourcentage $y = 15$) le premier tronçon contient 28 tonnes-frein. Le poids retenu (en se servant de l'échelle rouge) sera égal à 186 tonnes, chiffre qui devra être supérieur au poids réel du tronçon.

Dès que les tronçons contiennent plus de 100 tonnes-frein, la lecture des poids-frein et des poids retenus devra se faire à l'aide des chiffres imprimés en noir.

7. — Dérive en avant.

L'abaque peut aussi servir à déterminer le poids-frein à obtenir par le serrage des freins à main, pour immobiliser à l'arrêt le tonnage de la rame qui dépasse la capacité de retenue.



Pente i
Daling i

18
17
16
15
14
13
12
11
10
9
8
7
6
5
4
3
2
1
0

En général, les tonnages seront faibles, ce qui nécessitera l'emploi de la graduation imprimée *en rouge*. On marque le tonnage à retenir sur l'échelle de gauche, on place la partie centrale de la réglette sur la valeur a de la ligne (échelle des pourcentages) et on lit la valeur en tonnes-frein nécessaires sur l'échelle de droite.

8. — Exemple d'application pour la dérive en avant (pourcentage a).

Si, sur une ligne en pente de 16 mm./m., un train dont la rame pèse 1.300 tonnes et dont la locomotive ne peut retenir que 1.130 tonnes d'après l'annexe VIII, doit être immobilisé à l'arrêt, il reste un poids de rame de 1.300 —

1.130 = 170 tonnes à immobiliser au moyen de freins à main.

Le pourcentage a vaut 8 sur la ligne en question. Nous pouvons également utiliser l'abaque pour déterminer le poids-frein à réaliser en frein à main mais pour obtenir une plus grande précision, nous prendrons 1.700 tonnes et non 170 tonnes.

En joignant 1.700 à 8 (échelle inclinée des pourcentages), nous obtenons 140, chiffre qu'il faut diviser par 10. Un poids-frein de 14 tonnes est donc suffisant, c'est-à-dire que si le train est pourvu d'un fourgon pesant au moins 14 tonnes, il n'y aura pas d'autre frein à main à serrer en dehors de celui du fourgon.

POURCENTAGES DE POIDS-FREIN

Déclivité i mm./m.	Freinage d'arrêt b , pour les vitesses de											Dérive y	Immobilisation à l'arrêt	
	20	25	30	35	40	45	50	55	60	65	70		En ligne $a-z$	En gare
1	2	2	3	4	6	9	12	15	20	26	33	2	2	3
2	2	2	4	5	7	10	13	17	21	27	35	2	2	3
3	2	3	4	6	8	10	14	18	22	28	36	2	2	3
4	3	4	5	7	9	11	15	19	24	30	37	2	2	3
5	4	5	6	8	10	12	16	20	25	31	39	3	3	3
6	5	6	7	8	10	13	17	20	25	32	39	3	3	3
7	5	6	8	9	11	14	17	21	26	32	40	4	4	4
8	6	7	8	10	12	14	18	22	27	33	●	6	4	5
9	7	8	9	10	12	15	18	22	27	33	●	7	5	5
10	8	9	10	11	13	16	19	23	28	34	●	8	5	6
11	10	10	11	12	14	17	20	24	29	35	●	10	5	7
12	10	10	11	13	15	17	21	25	29	36	●	10	6	8
13	12	12	12	13	15	18	21	25	30	●	●	12	6	8
14	13	13	13	14	16	19	22	26	31	●	●	13	7	9
15	14	14	14	15	17	20	23	27	32	●	●	14	8	10
16	15	15	15	16	18	20	24	28	32	●	●	15	8	10
17	16	16	16	16	18	21	24	28	●	●	●	16	9	11
18	17	17	17	17	19	22	25	29	●	●	●	17	9	12
19	19	19	19	20	22	25	●	●	●	●	●	18	10	13
20	20	20	21	22	24	26	●	●	●	●	●	19	10	13
21	21	21	22	23	25	●	●	●	●	●	●	20	11	14
22	22	22	23	24	26	●	●	●	●	●	●	21	11	15
23	23	24	25	26	27	●	●	●	●	●	●	23	12	15
24	24	25	26	27	29	●	●	●	●	●	●	23	12	16
25	25	26	27	28	30	●	●	●	●	●	●	24	13	17

**39. — Liste des gares de la catégorie A
et des trains devant y subir des essais de frein.**

(Voir règlement du frein-fascicule 2-3-4, titre II, chap. III.)

ESSAIS AU DÉPART (Essais de fonctionnement).

GARES	TRAINS
Angleur	Tous les trains vers la ligne 38.
Ans	Tous les trains vers la ligne 32 et la section Ans — Liège (Guill.) qui ont Ans pour origine ou qui y subissent une modification de composition.
Section Ans-Liège (Guillemins)	Voir règlement spécial.
Anvers (Kiel)	Tous les trains.
Anvers (Nord)	Tous les trains sauf ceux à destination de Merksem (G. P.) et Anvers (Schijnpoort).
Athus	Les trains vers l'intérieur ne faisant pas escale à Stockem ou Latour.
Battice	Trains vers Angleur qui ont Battice pour origine.
Beyne	Trains vers Angleur qui ont Beyne pour origine ou qui y subissent une modification de composition.
Gouvy	Trains vers Trois-Ponts, Saint-Vith et au delà.
Haine-Saint-Pierre	Tous les trains sauf les trains locaux vers Haine-Saint-Pierre (Verreries), Leval, Rœulx.
Hasselt	Tous les trains.
Latour	Les trains vers l'intérieur.
Louvain	Tous les trains.
Merelbeke	Tous les trains.
Micheroux	Trains vers Angleur.
Montzen	Tous les trains.
Ronet	Tous les trains.
Schaerbeek	Tous les trains.
Saint-Ghislain-Hornu	Tous les trains, sauf les trains vers Hornu, Monsville, Tertre (local), Tertre (Carbo) et Baudour.
Stockem	Les trains vers l'intérieur.
Tilleur	Trains vers Liège et au delà. Trains vers Voroux via les plans inclinés.
Virton-Saint-Mard	Trains de minerai vers Bertrix en provenance de Lamorteau.
Voroux	Trains vers la ligne 32 et vers la section Ans-Liège (Guillemins) qui ne subissent pas de modification de composition à Ans.

ESSAIS A L'ARRIVÉE (Essais d'étanchéité et de fonctionnement).

GARES	TRAINS
Anvers (Nord)	Tous les trains, sauf ceux venant de Merksem (G. P.)
Haine-Saint-Pierre	Trains venant d'Erquelines et au delà.
Hasselt	Trains venant de Achel, Lanaken et au delà.
Herbesthal	Trains venant d'Hergénrath et au delà.
Latour	Trains venant d'Athus, Lamorteau et au delà.
Louvain	Tous les trains.
Merelbeke	Tous les trains.
Mons	Trains venant de Feignies et au delà et ayant Mons comme point d'arrivée.
Montzen	Tous les trains.
Mouscron	Trains venant de Tourcoing et au delà.
Ronet	Tous les trains.
Schaerbeek	Tous les trains.
Stockem	Trains venant d'Autelbas et au delà.
Visé	Les trains venant d'Eysden et au delà.
Voroux	Tous les trains.

39 — LISTE DES GARES
OU LES TRAINS DE MARCHANDISES DOIVENT SUBIR
DES ESSAIS DE FONCTIONNEMENT ET D'ÉTANCHEITE
DES FREINS AVANT LE DEPART

(Voir règlement du frein RGMA, fascicule 2-3-4)

I. Essais de fonctionnement seul.

GARES	TRAINS
Angleur	Tous les trains vers la ligne 38.
Ans	Tous les trains vers la ligne 32 et la section Ans - Liège (Guill.) qui ont Ans pour origine et qui y subissent une modification de composition.
Section Ans - Liège (Guillemins) .	Voir règlement spécial.
Anvers (Kiel)	Tous les trains sauf les trains locaux pour Anvers (Sud).
Athus	Trains vers l'intérieur ne faisant pas escale à Stockem ou Latour.
Battice	Trains vers Angleur qui ont Battice pour origine.
Beyne	Trains vers Angleur qui ont Beyne pour origine.
Gouvy	Trains vers Trois-Ponts et au delà, Maldange et Trois-Vierges.
Herbesthal	Tous les trains vers l'Allemagne qui ont Herbesthal pour origine.
Micheroux	Trains vers Angleur.
Saint-Ghislain-Hornu	Tous les trains, sauf ceux vers Hornu, Monsville, Tertre et Baudour.
Tilleur	Trains vers Liers et au delà.
Virton - Saint Mard	Trains de minerai vers Bertrix en provenance de Lamorteau.
Visé	Trains vers les Pays-Bas par Maastricht.

II. Essais de fonctionnement suivi d'une vérification de l'étanchéité.

GARES	TRAINS
Anvers (Nord)	Tous les trains sauf ceux à destination de Merksem (GP) et Anvers (Schijnpoort).
Haine-Saint-Pierre	Tous les trains, sauf les trains locaux vers Haine-St-Pierre (Verreries), Leval, Rœulx.
Hasselt	Tous les trains.
Merelbeke	Tous les trains.
Montzen	Tous les trains.
Ronet	Tous les trains.
Schaerbeek	Tous les trains.
Stockem	Tous les trains vers l'intérieur du pays.
Voroux	Les trains vers la ligne 32 et Ans - Liège (Guill.) qui ne subissent pas de modification à Ans.

40. — Locomotives.

(Voir fascicules 122.117 — 122.118 — 122.35 et 122.8.)

Tableau indiquant les caractéristiques des différents types de locomotives et la vitesse maximum autorisée.

Types (1)	Numéros attribués	Effec- tif	Affectation	Caractéris- tique de la construction (2)	Poids en ordre de marche de la locomotive et du tender	Valeur tonnes- frein		Vitesse maximum autorisée (4)		
						Locomo- tive + tender (3)	Tender seul (3)	avec train	à vide	
A. LOCOMOTIVES A VAPEUR.										
1	1.001 à 1.035	34	Voyageurs	4-6-2	208	101	38	120	90	
7	7.001 » 7.074	73		4-6-0	132	78	22	110	100	
10a	10.001	49		4-6-2	166	77	23	120	90	
10b	» 10.049	—		4-6-2	176	82	27	120	90	
12	12.001 » 12.006	6		4-4-2	148	105	44	140	100	
15	15.001 » 15.047	46		4-4-2	64	30	—	100	90	
16	16.001 » 16.062	59		4-4-2	69	30	—	100	90	
24	24.001 » 24.012	6		4-4-4	64	35	—	105	105	
25	25.001 » 25.023	14		2-10-0	HT.t.26 - 146	82M - 98V	29M - 34V	80	80	
26	26.001 » 26.100	90		2-10-0	HT.t.32 - 148	74M - 89V	20M - 24V			
29	29.001 » 29.300	300	Service mixte ..	2-8-0	149	75	23	96	96	
31	31.001 » 31.200	159		2-8-0	144	55M - 66V	20M - 23V	90	90	
38	38.001 » 38.149	144		2-8-0	139	55M - 65V	20M - 23V	70	70	
40	40.001 » 40.069	68		4-6-0	118	49	22	80	80	
41	41.001 » 41.220	208		0-6-0	91	42	21	70	70	
51	51.001 » 51.197	75		0-6-0	35	22	—	45	45	
53c	53.001	318		0-8-0	67	19	—	45	45	
53d	» 53.376	—		0-8-0	67	29	—	45	45	
57	57.001 » 57.062	61		2-6-2	61	30	—	45	45	
58	58.001 » 58.038	38		0-6-0	38	28	—	45	45	
60	60.001 » 60.016	16	4-6-0	130	82	24	120	95		
62	62.001 » 62.013	7	Voyageurs	4-6-0	130	86	24	120	95	
64	64.001	148		4-6-0	126	81	24	100	100	
64e	» 64.166	—		4-6-0	126	68	24	—	—	
81	81.001 » 81.575	468		0-8-0	113	62M - 73V	21M - 25V	55	55	
90	90.001 » 90.041	29		0-10-0	113	68	18	55	55	
93	93.001 » 93.076	65		Service mixte ..	2-6-0	60	32	—	65	65
96	96.001 » 96.030	21		Voyageurs.....	2-6-0	63	34	—	80	80
97	97.001 » 97.056	34		Service mixte ..	2-8-2	95	41	—	70	70
98	98.001 » 98.035	11		Manœuvres et plans	0-10-0	80	42	—	50	50
99	99.001 » 99.020	20			0-10-0	92	54M - 65V	—	50	50
B. LOCOMOTIVES ÉLECTRIQUES.										
101	101.001 à 101.020	20	Service mixte ...	Bo-Bo	82	67M - 81V	—	100	—	
120	120.001 » 120.003	3			81	68M - 81V	—	125	—	
121	121.001 » 121.003	3			81	67M - 84V	—	130	—	
C. AUTOMOTRICES ÉLECTRIQUES.										
Automotrice à quatre voitures 1935 ..				120	Automotrice jumelée 1950			105	—	
Rame navette à deux voitures 1939 ..				120	Prototypes 1946-1951			140	—	
Automotrice jumelée 1939				120						
D. AUTORAILS LÉGERS.										
Brossel simple, type 551				58	Brossel simple, type 553			66	—	
Brossel simple, type 552				56						
E. AUTORAILS LOURDS.										
Diesel simple, type 600				65	Diesel simple, type 651			90	—	
Diesel simple, types 601 et 602				80	Diesel double, types 620 et 652			120	—	
Diesel simple, type 606				85	Diesel triple, types 653 et 654			120	—	
Diesel simple, type 608				120	Diesel triple, types 670 et 671			140	—	

(1) a = tender à 3 essieux; b = tender à 4 essieux;
c = locomotive à 2 essieux freinés; d = locomotive à 4 essieux
freinés; e = locomotive sans frein sur le bogie.

(2) Exemple : la caractéristique de la locomotive type 10
est 4-6-2, c'est-à-dire que cette locomotive possède 4 roues
porteuses à l'avant, 6 roues motrices et 2 roues porteuses
à l'arrière.

(3) M = position « Marchandises » de la triple valve.
V = position « Voyageurs » de la triple valve.

(4) Pour les locomotives-tenders, la vitesse autorisée
s'applique aux deux sens de marche. Pour les locomotives
à tender indépendant, la vitesse autorisée pour la circulation
tender en avant est limitée à 40 km./h. Pour les trains
remorqués en double traction dont la locomotive de tête
circule avec le tender indépendant en arrière et la seconde
locomotive avec le tender indépendant en avant, la vitesse
autorisée est limitée à 50 km./h.

LISTES 40bis et 41.

40bis. — Autorails. — Nombre de places offertes.

(Voir fascicule 2. 2. 3. 1.)

TYPES D'AUTORAILS	Poids à vide en ordre de marche	Places offertes						Tolérance	
		3 ^e classe		2 ^e classe		Total			Total général
		Assis	Debout	Assis	Debout	Assis	Debout		
AUTORAILS SIMPLES.									
551.....	15	50	30	—	—	50	30	80	100
552.....	21,5	80	40	—	—	80	40	120	140
553.....	22,7	80	40	—	—	80	40	120	140
600.....	40,4	68	30	16	15	84	45	129	—
601.....	33,7	80	30	20	10	100	40	140	—
602.....	24,2	64	16	—	—	64	16	80	—
606.....	38,2	50	50	20	10	70	60	130	—
608.....	45,6	54	50	10	10	64	60	124	140
651.....	32,3	76	30	20	10	96	40	136	—
AUTORAILS DOUBLES.									
620.....	94	112	45	24	15	136	60	196	220
652.....	70	133	15	52	15	185	30	215	—
AUTORAILS TRIPLES.									
653.03.....	138	163	39	52	15	215	54	269	—
653.04.....	135	177	25	52	15	229	40	269	—
654.....	138	177	25	52	15	229	40	269	—
670-671.....	138,5	157	30	62	10	219	40	259	—

41. — Lignes sur lesquelles pour des raisons d'ordre technique (profils, installations, ouvrages d'art, etc.) la double traction en tête est interdite d'une façon absolue pour tous les trains (sens indiqué). *Bretel : même restriction que pour le Tg (avis S E G M du 15/4 57)*

(Voir fascicule 122.35.)

N. B. — La double traction est autorisée sur toutes les lignes et dans les deux sens, aux trains remorqués par les locomotives types 51 et 58.

Numéros des lignes	Sections	Numéros des lignes	Sections
15	Mol — Balen (Usines) (1).	109	Lobbes — Bienne-lez-Happart (1).
32A	Plateau — Gosson.	111	Berzée — Lanefte.
32B	Plateau — Bonnier.	112	Monceau — Charb. Monceau-Fontaine
43	Rivage — Marloie (1).	1	Puits 3 (Racc.).
44	Pepinster — Spa (1) (2).	112D	Piéton — Puits 8 et 10.
45	Stavelot — Losheim (1) (2).	130	Moustier — Ham-sur-Sambre (3).
47	Saint-Vith — Lommersweiler (1).	134	Mariembourg — Couvin.
48	Sourbrodt — Montjoie (1).	190	Monceau (Rivage) — Courcelles (Centre).
52	Boom — Puurs (1).		Courcelles (Centre) — Puits Périer (Racc.).
56	Termonde — Saint-Nicolas (Waas) (1).		Monceau (Estacade) (G.P.) — Monceau
61	Boom — Willebroek (1).		(Puits 4) (Racc.).
88	Antoing — Bléharies (1).	202	Bif. des Chevalières — Warquignies (Charb.).
88A	Tournai — Rumes (1).		Bif. des Chevalières — Escouffiaux (Racc.).

(1) Dans les deux sens.

(2) La double traction en tête est cependant admise pour les locomotives des types 15-16-40-41-81-93 et 96.

Lorsqu'un train doit être remorqué en double traction en tête par une locomotive à tender indépendant et une locomotive-tender, non admise en double traction (p. ex. types 53 et 97), les locomotives sont orientées de telle manière que le tender soit classé entre les deux locomotives.

(3) Pour les locomotives types 31, 36 et 38 accrochées.

42. — Emplacement des locomotives d'allège aux trains de marchandises (sens indiqué).

(Voir fascicule 122.35.)

*Secret = comme le vapeur -
(voir SEGA 15-4-5)*

Règle générale : La locomotive d'allège (deuxième locomotive) doit être placée en tête.

A. — DÉROGATIONS. — Lignes ou sections de lignes sur lesquelles la locomotive d'allège doit obligatoirement être placée en queue pour des raisons techniques ou des motifs d'exploitation.

Numéros des lignes	Sections	Motifs
15	Mol — Balen (Usines) (1)	Circulation sur pont provisoire (2).
32	Glain (Ans) (Espérance-Saint-Nicolas) (G.P.) — Ans	Seulement aux trains de marchandises desservant les gares et les raccordements de la ligne.
36	Liège (Guillemins) — Ans	Règlement spécial.
43	Rivage — Marloie (1)	Circulation sur pont provisoire (2).
44	Pepinster — Spa (1)	Circulation sur ouvrage d'art, uniquement lorsque les deux locomotives ne sont pas des types admis en double traction (2).
45/48/45	Stavelot — Losheimergraben (1)	Idem.
47	Saint-Vith — Lommersweiler (1)	Circulation sur pont provisoire (2).
48	Sourbrodt — Montjoie (1)	Idem.
52	Boom — Puurs (1)	Idem.
56	Termonde — Saint-Nicolas (Waas) (1)...	Idem.
61	Boom — Willebroek (1)	Idem.
88	Antoing — Bléharies (1)	Idem.
88A	Tournai — Rumes (1)	Idem.
109	Faurœulx — Lobbes (1)	Idem.
130	Moustier — Ham-sur-Sambre (1)	Circulation sur pont provisoire avec des locomotives types 31-38 accrochées (2).

(1) Dans les deux sens.

(2) Voir liste 41.

B. — DÉROGATIONS. — Lignes ou sections de lignes sur lesquelles la locomotive d'allège peut être placée indifféremment en tête ou en queue (en vue de faciliter les opérations de mise au train et de retrait de la locomotive ou de véhicules et de compléter le freinage de dérive en arrière).

Numéros des lignes	Sections	Numéros des lignes	Sections
21B	Eisden (Mines) — As (2).	108/118	Haine-St-Pierre — La Louvière (G.I.) (5).
24/34	Hasselt — Liers.	118	Obourg — La Louvière (G.I.) ou Haine-Saint-Pierre (F.).
34	Liège (Vivegnis) — Liers.	120	Monceau — Marchienne-au-Pont — La Providence (G.P.) (1).
36A	Glons — Liers (3).	124A	Marchienne-au-Pont — Monceau.
38A	Kinkempois — Voroux.	140	Marcinelle — Lodelinsart.
38	Angleur — Fléron.	140A	Lodelinsart — Charleroi (Nord).
40/24	Visé ou Visé (Haut) — Remersdaal.	142	Namur — Cognelée.
40/40	Visé (Bas) — Visé (Haut).	147	Tamines — Lambusart.
48/4	<i>F.V. (c2 48/3 au 1/3/53)</i>	163	Falissolle — Lambusart.
48/97	Mons — Quévy.	165	Saint-Vith — Gouvy (1).
98	Warquignies (Charb.) — Dour (1).		Meix - devant - Virton — Saint - Vincent - Bellefontaine ou Florenville (6).
98B	Warquignies (Charb.) — Saint-Ghislain-Hornu (4).		Florenville-Izel ou Meix-devant-Virton.
100	Saint-Ghislain-Hornu — Tertre (Carbo) (1).		
100/100A	Saint-Ghislain-Hornu — Baudour.		
108	Leval — Haine-Saint-Pierre (F.).		

(1) Dans les deux sens.

(2) Seulement aux trains de marchandises dont la locomotive d'allège est retirée à As.

(3) L'adjonction de la deuxième locomotive ne doit être réalisée en queue que dans le cas où elle arrive à Glons après le train qui doit être allégé.

(4) Pour les trains en destination de Tertre (Carbo) quand la même locomotive allège le train de bout en bout.

(5) Seulement au train 86318.

(6) Lorsque le train est remorqué en double traction en tête, la troisième locomotive qui allège est placée en queue.

C. Particularités pour certains trains autorisées par la Direction du Matériel et des Achats.

Numéros des lignes	SECTIONS	Numéros des lignes	SECTIONS
21A	Les trains de marchandises de Maaseik peuvent être poussés jusqu'à Opoeteren-Dilsen par une locomotive accrochée lorsque leur charge dépasse celle correspondant à la charge de référence.	36	Au départ de Voroux vers Waremmé, pour les trains dont la charge comporte plus de 1.300 t., l'allège en queue non accrochée (Hlr de la formation) pousse jusqu'au milieu de la voie de départ lorsque le train part des faisceaux E et Q.
22/36	Au départ de Grimde vers Tirlemont, les trains peuvent être poussés par une locomotive non accrochée jusqu'au signal avertisseur du signal d'arrêt qui couvre la bifurcation de Tirlemont vers Drieslinter.	40/40/1/40B	Au départ de Bressoux vers Angleur, Kinkempois ou Liège (Guillemins), aux trains de marchandises dont la charge comporte un tonnage supérieur à 1.100 t. pour une locomotive type 81, ou 1.250 tonnes pour une locomotive type 26, 29 ou 38, l'allège en queue non accrochée pousse jusqu'au premier viaduc supérieur lorsque le train part des groupes C et D de la gare.
24-40	Au départ de Visé (Bas) vers Visé (Haut), les trains peuvent être poussés jusqu'au poteau « ALL » (arrêt des allèges) à proximité de la cabine II, bloc 6 de Visé (Haut), par une locomotive non accrochée lorsque la charge du train dépasse celle correspondant à la locomotive de remorque.		Il en est de même pour les trains de marchandises composés de 800 tonnes et plus remorqués par des locomotives type 53.
26	La charge de référence sur la section Schaerbeek (F.)-cabine X est de 1.360 t. Toutefois, les trains dont la charge atteint les 8/10 de la charge maximum autorisée doivent être poussés par une locomotive de manœuvres de Schaerbeek (F.) jusqu'au faisceau A quand ils partent du groupe « B Nord ». Les trains en direction de la ligne 36 sont poussés jusqu'au signal J/H.	42	Au départ de Gouvy vers Bovigny, les trains de marchandises peuvent être poussés jusqu'au sommet de la rampe, par une ou deux locomotive(s) non accrochée(s).
27	Les trains partant de Schaerbeek (F.) en direction de Vilvorde dont la charge dépasse les 7/10 de la charge maximum autorisée doivent être poussés par une locomotive de manœuvre jusqu'au faisceau A lorsqu'ils partent du faisceau B Nord.	50/57	Au départ de Gouvy vers Trois-Vierges, les trains sont allégés en queue jusqu'au sommet de la rampe de Bellain par une ou deux locomotives non accrochées.
28/28/1/26C	Lorsque la charge dépasse celle correspondant à la charge de référence, les trains au départ de Bruxelles (T.T.) pour la direction de Laeken ou de Jette sont allégés par une locomotive non accrochée jusqu'au poteau « ALL » (arrêt des allèges). Les trains allant de Bruxelles (T.T.) vers Bruxelles (Ouest) sont remorqués jusque dans la courbe de Jette par une locomotive de manœuvres de Bruxelles (T.T.) et allégés en queue par la locomotive de remorque accrochée tender en avant. Les trains venant de Bruxelles (Ouest) pour Bruxelles (T.T.) sont remorqués à partir de la courbe de Jette par une locomotive de manœuvres de Bruxelles (T.T.) et allégés par la locomotive de remorque jusqu'en gare de Bruxelles (T.T.).	59	Les trains d'Alost (Est) vers Alost (Nord) dont la charge est supérieure à 330 tonnes pour loc. type 51, 440 pour une loc. type 15, 550 pour une loc. type 16, 58 ou 93, 880 pour une loc. type 25 ou 96 et 940 pour une loc. type 40, 41, sont poussés par une locomotive non accrochée sur une distance de 800 mètres à partir de l'axe du bâtiment des recettes d'Alost (Est):
32	Au départ d'Ans vers Ans (Plateau), les trains sont allégés en queue par une locomotive non accrochée sauf quand ils partent du faisceau 13 (poste Liège).	78	Au départ de Gand (Maritime), les trains doivent être poussés par une locomotive non accrochée jusqu'à la B. K. 49.4, lorsque leur charge dépasse respectivement 950 t. ou 620 t. pour une locomotive types 81 ou 41.
34	Au départ de Liège (Vivegnis), vers Liège (Guillemins), les trains peuvent être allégés en queue jusqu'à 100 mètres de l'entrée du tunnel de Liège (Palais) par une locomotive non accrochée. Au départ de Liège (Guillemins) vers Liège (Vivegnis), les trains peuvent être allégés en queue jusqu'au sommet de la rampe (Pont de Hemricourt) par une locomotive des plans ou une locomotive de gare non accrochée.	86	Au départ de Bleton vers Harchies, Saint-Ghislain-Hornu, les trains de marchandises peuvent être poussés par une locomotive non accrochée jusqu'au poteau « ALL » (arrêt des allèges) B. K. 12.4. La charge au départ de Bleton peut atteindre celle correspondant à la charge de référence.
		96A	Au départ de Renaix vers Audenarde, les trains peuvent être poussés par une locomotive non accrochée jusqu'à l'entrée du tunnel de Louise-Marie.
		97	Les trains de marchandises de Forest (Midi) cabine I vers Bruxelles (P.-I.), dont la charge dépasse celle correspondant à la charge de référence, sont poussés par une loc. non accrochée jusqu'au signal U 11. Cette mesure est aussi d'application pour les rames remorquées par des locomotives de manœuvres lorsque la charge dépasse 6/10 de la charge maximum.
			Les trains de marchandises remaniés à Quévy peuvent être allégés par une locomotive non accrochée placée en queue entre la gare de Quévy et le poteau « arrêt des allèges » implanté à la B.K. 76.147, à 91 mètres en deçà du poteau frontière.

Numéros des lignes	SECTIONS	Numéros des lignes	SECTIONS
97	Les trains non remaniés à Quévy devront être allégés en tête entre Mons et Feignies.	140	Aux trains faisant arrêt à Ransart, la locomotive d'allège peut éventuellement ne pas être accrochée entre Ransart et le poteau « ALL » (arrêt des allèges) se trouvant au pied du sémaphore du bloc 6 de Wangenies; le cas échéant, les trains sont poussés jusqu'à cette limite.
98	Au départ de Warquignies (Charb.) vers Dour, les trains peuvent être poussés jusqu'au sommet de la rampe par une locomotive non accrochée.		Aux trains allant de Fleurus vers Ransart, une locomotive d'allège non accrochée peut pousser jusqu'au poteau « ALL » (arrêt des allèges) se trouvant à 1.300 m. du bâtiment des recettes de Fleurus.
98B	Au départ de Warquignies (Charb.) vers Saint-Ghislain-Hornu, les trains peuvent être poussés par une locomotive non accrochée jusqu'au sommet de la rampe quand la charge dépasse celle correspondant à la charge de référence.		Lorsque l'allège est nécessaire aux trains de Lodelinsart vers Ransart, les trains sont poussés par une locomotive non accrochée entre Lodelinsart et le poteau « ALL » (arrêt des allèges) se trouvant à 1.270 m. du bâtiment des recettes de Lodelinsart.
108	La charge de référence au départ de la bifurcation Saint-Vaast, soit 1,600 tonnes pour les trains vers Houdeng - Goegnies, 1,600 tonnes pour les trains vers La Paix et 1,360 tonnes pour les trains vers La Louvière peut être appliquée au départ de Haine-Saint-Pierre (F.) mais les trains doivent être poussés jusqu'au pont Grappin lorsque la charge réelle dépasse celle correspondant à la charge de référence prévue pour la section Haine-Saint-Pierre (F.) — Bif. Saint-Vaast.	140A/130	Au départ de Châtelaineau-Châtelet, une locomotive d'allège est toujours ajoutée en queue des trains de marchandises allant vers Charleroi (Nord) et devant stationner en voie principale pour effectuer des manœuvres à Roctiau (G.P.).
112E	Au départ de Piéton, les trains se dirigeant vers Anderlues sont poussés par une locomotive non accrochée jusqu'au poteau « ALL » (arrêt des allèges) placé à 770 m. de la cabine III de Piéton, lorsque la charge dépasse celle correspondant à la charge de référence.		Entre la bif. du Trieu-Kaisin et Roctiau (G.P.) et vice versa, la locomotive d'allège est placée en queue pour les trains partant de Montignies (F.) vers Roctiau (G.P.) ou de Roctiau (G.P.) vers Montignies (F.).
115	Au départ de Clabeq et de Quenast vers Tubize, les trains peuvent être poussés par une locomotive non accrochée jusqu'à hauteur du bâtiment des recettes de Tubize.	141	Entre Châtelaineau-Châtelet et Roctiau (G.P.), la locomotive d'allège est placée en tête pour les trains entrant directement à la gare privée.
120	Lorsque l'allège est nécessaire aux trains se rendant de Monceau à La Providence (G.P.), les trains sont poussés par une locomotive non accrochée jusqu'au poteau « ALL » (arrêt des allèges) qui se trouve à environ 120 m. au delà du pont Mombaerts (ancien).	147	Au départ de Nivelles (Nord) ou de Baulers, une locomotive d'allège non accrochée peut pousser jusqu'au poteau « ALL » (arrêt des allèges) qui se trouve à 2.250 m. du bâtiment des recettes de Baulers dans la direction d'Ottignies.
124A/130A 2	Lorsque l'allège n'est nécessaire qu'entre Marcinelle et La Sambre, les trains sont poussés par une locomotive non accrochée.		Au départ de Landen vers Ramillies, les trains peuvent être poussés par une locomotive non accrochée jusqu'au passage à niveau n° 3 entre Landen et Racour.
125A	Au départ de Kinkempois pour les trains de marchandises de 1.500 tonnes et plus (charge de référence), ne faisant pas arrêt à Val-Saint-Lambert, l'allège en queue non accrochée pousse jusqu'à la bifurcation de Renory.		Au départ de Tamines, une locomotive peut alléger en queue jusqu'à Lambusart, un train en simple traction ou un train en double traction dont la locomotive d'allège se trouve en tête.
130	De Charleroi (Sud) à Couillet-Mont. les trains de Charleroi (Sud)-Quai vers Couillet-Mont. avec charge dépassant celle correspondant à la charge de référence de 1.400 tonnes sont poussés par une locomotive non accrochée jusqu'au poteau « ALL » (arrêt des allèges) placé à proximité du sémaphore P.	150	Aux trains passant direct à Lambusart, cette locomotive d'allège de queue est décrochée automatiquement au sommet de la rampe à Lambusart de façon à s'arrêter au poteau « ALL » (arrêt des allèges) situé à hauteur du signal F. 3.
	Les trains de Montignies (Form.) vers Charleroi (Sud), dont la charge dépasse celle correspondant à la charge de référence de 1.000 tonnes, sont poussés par une locomotive non accrochée jusqu'au niveau de la cabine I sans dépasser les signaux de sortie de Montignies ou du groupe II.		Au départ de Falisolle, une locomotive peut alléger en queue jusqu'à Lambusart un train en simple traction ou un train en double traction dont l'allège se trouve en tête.
131A	Les trains allant de Le Vieux Campinaire (F.) vers Fleurus et dont la charge dépasse celle correspondant à la charge de référence de 550 tonnes sont poussés par une locomotive non accrochée jusqu'au poteau « ALL » (arrêt des allèges) se trouvant à l'aiguillage n° 38 du Poste du Marquis.	162	Aux trains passant direct à Lambusart, cette locomotive d'allège de queue est décrochée automatiquement au sommet de la rampe à Lambusart de façon à s'arrêter au poteau « ALL » (arrêt des allèges) situé à hauteur du signal F. 3.
		163	Au départ de Stockem vers Arlon, les trains de marchandises peuvent être poussés jusqu'à Arlon par une locomotive d'allège non accrochée.
			Au départ de Gouvy vers Beho, les trains sont allégés en queue jusqu'au sommet de la rampe par une locomotive non accrochée.

42bis. — Lignes sur lesquelles la locomotive d'allège des trains de voyageurs peut être placée en queue (sens indiqué).

(Voir fascicule 122.118.)

Numéros des lignes	SECTIONS	Numéros des lignes	SECTIONS
34	Liège (Vivegnis) — Liers (locomotive accrochée). Glons — Liers (locomotive accrochée).	42	Gouvy — Faîte de Bovigny (une ou deux locomotive(s) non accrochée(s)).
40/40/4	Visé — Visé (Haut) (locomotive non accrochée).	142	Namur — Cognelée (locomotive accrochée).

43. — Lignes sur lesquelles la triple traction est autorisée

(sens indiqué). *Sensel = Comme le vapeur*
(voir 5 E 9 M du 15.4.55)

(Voir fascicule 122.35.)

Observation. — En règle générale, en cas de triple traction, on place deux locomotives en tête et une locomotive en queue du train. Les exceptions à cette règle sont indiquées dans le corps de la présente liste.

Numéros des lignes	SECTIONS	Numéros des lignes	SECTIONS
24	Visé — Montzen.	118	Havré-Ville — La Louvière.
27	Anvers (Schijnpoort) — Anvers (Nord) (1).	118/118/108	La Paix — Haine-Saint-Pierre (F.).
32	Glain (Ans) Ch. Espér.-Saint-Nicolas (G.P.) — Ans.	119	Jumet-Brûlotte — Gosselies.
	Ans — Ans (Plateau).	119B	Ransart — Jumet-Brûlotte.
	2 locomotives en queue.	120	Monceau — Dampremy (Charb.) par Tréfilerie.
34	Liège (Vivegnis) — Liers.		Dampremy (Charb.) — Monceau par Tréfilerie. 2 loc. en queue.
	2 locomotives en queue. La quadruple traction (2 loc. en tête et 2 loc. en queue) est autorisée sur cette section.		Docherie — Monceau (1).
	Glons — Liers (2).		Vitesse moyenne de 30 km. à l'heure entre l'ancien point d'arrêt du « Pont du canal » et la Tréfilerie et pour la traversée des courbes à faible rayon aux abords des Usines Saint-Victor.
36	Kinkempois — Voroux.	124A	Marchienne-au-Pont — Monceau.
39	Herbesthal — Montzen.	130/140A	Châtelineau-Châtelet — Charleroi (Nord).
40/24	Visé — Visé (Haut).		Châtelineau-Châtelet ou Montignies (Form.) — Roctiau (G.P.).
42	Trois-Ponts — Gouvy.		2 loc. en queue.
	Gouvy — Bovigny.		Les trains allégés en queue par 2 loc. type 81 ou similaires doivent être dirigés de préférence par la voie principale de Châtelineau-Châtelet vers Montignies (Form.) entre Châtelineau-Châtelet et la bifurcation de Trieu-Kaisin.
	Gouvy — Trois-Vierges.		En cas de nécessité, ils peuvent être dirigés par la voie industrielle n° 2 à condition de respecter une vitesse maximum de 20 km./h.
48/47	Walheim — Kalterherberg (1).		
	Montjoie — Saint-Vith (1).		
78	Saint-Ghislain-Hornu — Péruwelz.		
78A	Blaton — Bernissart (1).		
98B	Saint-Ghislain-Hornu — Warquignies (1).		
100	Saint-Ghislain-Hornu — Tertre (Carbo.) (1).		
100A	Saint-Ghislain-Hornu — Baudour.		
108	Faurcœur — Haine-Saint-Pierre (1).		
109	Estinnes — Bienne-lez-Happart.		
	Lobbès — Thuillies.		
115	Clabecq — Tubize.		
	2 loc. en tête, une loc. allège en queue non accrochée.		

(1) Dans les deux sens.

(2) L'adjonction de la deuxième locomotive doit être réalisée en queue lorsqu'elle arrive à Glons après le train qui doit être allégé.

Numéros des lignes	SECTIONS	Numéros des lignes	SECTIONS
132	Walcourt — Mariembourg (1). Mariembourg — Treignes (1). Treignes — Vireux-Molhain. 3 loc. en tête.	161/26/130	Schaerbeek (Form.) — Ronet (1) via Bruxelles (Quartier-Léopold) ou via Schaerbeek (Josaphat).
140	Lodelinsart — Charleroi (Nord). Marcinelle — Lodelinsart. 2 loc. en queue. 2 loc. lourdes des types 31 et 38 ou similaires ne peuvent pas être accrochées en queue du train.	162 162/162A 162/162A/ 167 165	Ronet — Stockem (1). Stockem — Sterpenich (1). Stockem — Athus.
140A	Lodelinsart — Fleurus. Bif. de Trieu-Kaisin — Roctiau (G.P.). La quadruple traction est autorisée aux trains de minerais de 1.756 tonnes.		Libramont — Latour (1). Bif. de Serpont et Bif. de Recogne (1). Sur la section Meix-devant-Virton à Saint-Vincent-Bellefontaine (sens indiqué), une loc. d'allège est ajoutée en queue. Sur la même section, la quadruple traction est autorisée (2 loc. en tête et 2 loc. en queue). Sur la section de Latour à Meix-devant-Virton (sens indiqué), les loc. allant faire le service d'allège de Meix-devant-Virton à Saint-Vincent-Bellefontaine peuvent être ajoutées derrière la locomotive d'allège de queue.
141	Nivelles (Nord) — Baulers.		Latour — Athus (1).
147/150	Falisolle — Lambusart et Tamines — Lambusart.		Bertrix — Houyet-Ardenne (1).
150	Tamines — Warnant. Warnant — Dinant (1). Warnant — Saint-Gérard. Dinant — Houyet-Ardenne (1).	166 180 202	Deschâssis — Lodelinsart. 2 loc. en queue. Warquignies (Charb.) — Bif. des Chevalières. 2 loc. en queue.

(1) Dans les deux sens.

Numéros des lignes	Types de locomotives				VOITURES								Renvois	OBSERVATIONS	
	96	97	98	99	Autorails légers Nos 551-552-553	Autorails lourds (voir nos à la liste 40bis)	Voitures métall. de 21 et 22 m. pr' trains directs et semi-directs	Voitures métall. de 21 m. 456 type omnibus	Voitures métalliques de 18 m.	Voitures W.-L.	Voitures à 3 essieux	Wagons à 3 essieux			Grue à vapeur de 68 T.
15														6	Vitesse limitée à 60 km/h.
15		x	x	x										6	Idem.
17														6	Idem.
18														6	Idem.
17/18														6	Idem.
19														6	Idem.
19		x	x	x										6	Idem.
20		x	x	x										6	Idem.
21A		x	x	x										6	Autorisé moyennant ralentissement à 10 km/h. sur le pont situé à la B. K. 4.126.
22		x	x	x										6	Autorisé moyennant ralentissement à 10 km/h. sur le pont situé à la B. K. 4.126.
28		x	x	x										6	Autorisé moyennant ralentissement à 10 km/h. sur le pont situé à la B. K. 4.126.
29		x	x	x										6	Autorisé moyennant ralentissement à 10 km/h. sur le pont situé à la B. K. 4.126.
35														6	Autorisé moyennant ralentissement à 10 km/h. sur le pont situé à la B. K. 4.126.
35														6	Autorisé moyennant ralentissement à 10 km/h. sur le pont situé à la B. K. 4.126.
38				x	x									6	Autorisé moyennant ralentissement à 10 km/h. sur le pont situé à la B. K. 4.126.
40/24			x	x	x									6	Autorisé moyennant ralentissement à 10 km/h. sur le pont situé à la B. K. 4.126.
42			x	x	x									6	Autorisé moyennant ralentissement à 10 km/h. sur le pont situé à la B. K. 4.126.
43			x	x	x									6	Autorisé moyennant ralentissement à 10 km/h. sur le pont situé à la B. K. 4.126.
44														6	Autorisé moyennant ralentissement à 10 km/h. sur le pont situé à la B. K. 4.126.
45/48/45					OO									6	Autorisé moyennant ralentissement à 10 km/h. sur le pont situé à la B. K. 4.126.
48/47														6	Autorisé moyennant ralentissement à 10 km/h. sur le pont situé à la B. K. 4.126.
51/51A					x									6	Autorisé moyennant ralentissement à 10 km/h. sur le pont situé à la B. K. 4.126.
52			x	x	x									6	Autorisé moyennant ralentissement à 10 km/h. sur le pont situé à la B. K. 4.126.
53														6	Autorisé moyennant ralentissement à 10 km/h. sur le pont situé à la B. K. 4.126.
54			x	x	x									6	Autorisé moyennant ralentissement à 10 km/h. sur le pont situé à la B. K. 4.126.
55			x	x	x									6	Autorisé moyennant ralentissement à 10 km/h. sur le pont situé à la B. K. 4.126.
56			x	x	x									6	Autorisé moyennant ralentissement à 10 km/h. sur le pont situé à la B. K. 4.126.
57			x	x	x									6	Autorisé moyennant ralentissement à 10 km/h. sur le pont situé à la B. K. 4.126.
57A			x	x	x									6	Autorisé moyennant ralentissement à 10 km/h. sur le pont situé à la B. K. 4.126.
58			x	x	x									6	Autorisé moyennant ralentissement à 10 km/h. sur le pont situé à la B. K. 4.126.
58														6	Autorisé moyennant ralentissement à 10 km/h. sur le pont situé à la B. K. 4.126.
58			x	x	x									6	Autorisé moyennant ralentissement à 10 km/h. sur le pont situé à la B. K. 4.126.
59			x	x	x									6	Autorisé moyennant ralentissement à 10 km/h. sur le pont situé à la B. K. 4.126.
61			x	x	x									6	Autorisé moyennant ralentissement à 10 km/h. sur le pont situé à la B. K. 4.126.
61/54			x	x	x									6	Autorisé moyennant ralentissement à 10 km/h. sur le pont situé à la B. K. 4.126.
64			x	x	x									6	Autorisé moyennant ralentissement à 10 km/h. sur le pont situé à la B. K. 4.126.
65			x	x	x									6	Autorisé moyennant ralentissement à 10 km/h. sur le pont situé à la B. K. 4.126.
73/74			x	x	x									6	Autorisé moyennant ralentissement à 10 km/h. sur le pont situé à la B. K. 4.126.
81			x	x	x									6	Autorisé moyennant ralentissement à 10 km/h. sur le pont situé à la B. K. 4.126.
82			x	x	x									6	Autorisé moyennant ralentissement à 10 km/h. sur le pont situé à la B. K. 4.126.
85			x	x	x									6	Autorisé moyennant ralentissement à 10 km/h. sur le pont situé à la B. K. 4.126.
86			x	x	x									6	Autorisé moyennant ralentissement à 10 km/h. sur le pont situé à la B. K. 4.126.
87			x	x	x									6	Autorisé moyennant ralentissement à 10 km/h. sur le pont situé à la B. K. 4.126.
88			x	x	x									6	Autorisé moyennant ralentissement à 10 km/h. sur le pont situé à la B. K. 4.126.
88A			x	x	x									6	Autorisé moyennant ralentissement à 10 km/h. sur le pont situé à la B. K. 4.126.
90			x	x	x									6	Autorisé moyennant ralentissement à 10 km/h. sur le pont situé à la B. K. 4.126.
98			x	x	x									6	Autorisé moyennant ralentissement à 10 km/h. sur le pont situé à la B. K. 4.126.
107			x	x	x									6	Autorisé moyennant ralentissement à 10 km/h. sur le pont situé à la B. K. 4.126.
108			x	x	x									6	Autorisé moyennant ralentissement à 10 km/h. sur le pont situé à la B. K. 4.126.
109			x	x	x									6	Autorisé moyennant ralentissement à 10 km/h. sur le pont situé à la B. K. 4.126.
110		x	x	x	x									6	Autorisé moyennant ralentissement à 10 km/h. sur le pont situé à la B. K. 4.126.
111														6	Autorisé moyennant ralentissement à 10 km/h. sur le pont situé à la B. K. 4.126.
114														6	Autorisé moyennant ralentissement à 10 km/h. sur le pont situé à la B. K. 4.126.
115														6	Autorisé moyennant ralentissement à 10 km/h. sur le pont situé à la B. K. 4.126.
116														6	Autorisé moyennant ralentissement à 10 km/h. sur le pont situé à la B. K. 4.126.
118														6	Autorisé moyennant ralentissement à 10 km/h. sur le pont situé à la B. K. 4.126.
119														6	Autorisé moyennant ralentissement à 10 km/h. sur le pont situé à la B. K. 4.126.
127/126														6	Autorisé moyennant ralentissement à 10 km/h. sur le pont situé à la B. K. 4.126.
128														6	Autorisé moyennant ralentissement à 10 km/h. sur le pont situé à la B. K. 4.126.
130				x	x									6	Autorisé moyennant ralentissement à 10 km/h. sur le pont situé à la B. K. 4.126.
130														6	Autorisé moyennant ralentissement à 10 km/h. sur le pont situé à la B. K. 4.126.
130A				x	x									6	Autorisé moyennant ralentissement à 10 km/h. sur le pont situé à la B. K. 4.126.
131		x	x	x	x									6	Autorisé moyennant ralentissement à 10 km/h. sur le pont situé à la B. K. 4.126.
130A/132		x	x	x	x									6	Autorisé moyennant ralentissement à 10 km/h. sur le pont situé à la B. K. 4.126.
134														6	Autorisé moyennant ralentissement à 10 km/h. sur le pont situé à la B. K. 4.126.
135														6	Autorisé moyennant ralentissement à 10 km/h. sur le pont situé à la B. K. 4.126.
136														6	Autorisé moyennant ralentissement à 10 km/h. sur le pont situé à la B. K. 4.126.
136A														6	Autorisé moyennant ralentissement à 10 km/h. sur le pont situé à la B. K. 4.126.
138														6	Autorisé moyennant ralentissement à 10 km/h. sur le pont situé à la B. K. 4.126.
140														6	Autorisé moyennant ralentissement à 10 km/h. sur le pont situé à la B. K. 4.126.
140A														6	Autorisé moyennant ralentissement à 10 km/h. sur le pont situé à la B. K. 4.126.
140A			x	x	x									6	Autorisé moyennant ralentissement à 10 km/h. sur le pont situé à la B. K. 4.126.
140/141					2									6	Autorisé moyennant ralentissement à 10 km/h. sur le pont situé à la B. K. 4.126.
142														6	Autorisé moyennant ralentissement à 10 km/h. sur le pont situé à la B. K. 4.126.
147														6	Autorisé moyennant ralentissement à 10 km/h. sur le pont situé à la B. K. 4.126.
150														6	Autorisé moyennant ralentissement à 10 km/h. sur le pont situé à la B. K. 4.126.
154														6	Autorisé moyennant ralentissement à 10 km/h. sur le pont situé à la B. K. 4.126.
155														6	Autorisé moyennant ralentissement à 10 km/h. sur le pont situé à la B. K. 4.126.
156														6	Autorisé moyennant ralentissement à 10 km/h. sur le pont situé à la B. K. 4.126.
165/165A														6	Autorisé moyennant ralentissement à 10 km/h. sur le pont situé à la B. K. 4.126.
166														6	Autorisé moyennant ralentissement à 10 km/h. sur le pont situé à la B. K. 4.126.

1) Circulation autorisée entre Lembeek (Hal) et Clabecq.
 2) Circulation interdite entre Battin et Plombières.
 3) Circulation autorisée entre Oostakker et Anvers (Rive gauche) sauf sur le pont-levis situé à la B.K. 3100 à Lokeren.
 4) Circulation autorisée seulement entre Tournai et Chereq.
 5) Circulation autorisée entre Mons et Flénu.
 6) Circulation autorisée entre Piéton et Anderlues.
 7) Circulation autorisée entre Jemelle et Rochefort.
 8) Circulation des grues de 35 et 68 tonnes autorisée sur les ponts provisoires à condition d'intercaler deux wagons vides entre la locomotive et la grue.

46B — Circulation des locomotives sur les lignes industrielles.

N. B. — La circulation des locomotives types 50, 51 et 58 est toujours autorisée.

Légende : — circulation autorisée; ○ circulation permise avec ralentissement; × circulation interdite.

Numéros des lignes	Sections de lignes	Types de locomotives																								
		7	10	12	15	16	24	25	26	29	31	38	40	41	53	57	60	62	64	81	90	93	96	97	98	99
32	Ans — Glain (Ans) — Espérance (Saint-Nicolas) (G.P.).....	×	×	×	—	×	—	—	—	×	—	—	—	—	—	—	×	—	—	—	—	—	—	×	—	—
	Jemeppe (Etat) — Flémalle-Haute	×	×	×	—	×	—	—	—	×	—	—	—	—	—	—	×	—	—	—	—	—	—	×	—	—
32/32A	Ans — Plateau — Gosson	×	×	×	—	×	—	—	—	×	—	—	—	—	—	—	×	—	—	—	—	—	—	×	—	—
32B	Ans-Plateau — Bonnier	×	×	×	—	×	—	—	—	×	—	—	—	—	—	—	×	—	—	—	—	—	—	×	—	—
37	^{D15022} Verviers (Ouest) — Déchets (G.P.)	—	—	—	—	×	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	×	—	—	—	—	—	—	×	—	—
68	Tielt — Ingelmunster — Wielsbeke	×	×	×	—	×	×	×	×	×	—	—	—	—	—	—	×	×	—	×	—	—	×	×	×	×
	Sint-Eloois-Vijve — Heirweg	×	×	×	—	×	×	×	×	×	—	—	—	—	—	—	×	×	—	×	—	—	×	×	×	×
98	Jemappes (Gare charb.) — Quaregnon (Cent.).....	×	×	×	—	×	×	×	×	×	—	—	—	—	—	—	×	—	—	×	—	—	×	×	×	×
	Malogne — Craies et Calcaires	×	×	×	×	×	×	×	×	×	—	—	—	—	—	—	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×
98B	Bif. v. Warquignies (Riv.) — Warquignies (Riv.) (1).....	×	×	×	—	—	×	×	×	×	—	—	—	—	—	—	○	—	—	○	—	—	—	×	×	×
98C	Saint-Ghislain-Hornu — Racc. Levant et Produits 21	×	×	×	×	×	×	×	×	×	—	—	—	—	—	—	×	—	—	×	—	—	×	×	×	×
98D	Bif. du Petit-Champ — Jemappes (Riv.)	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	○	—	×	—	×	×	—	—	×	×	×	×
98E	Frameries — Flénu (Produits 12)	—	×	—	—	—	—	—	—	×	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	×	×	×
100/100A	Saint-Ghislain-Hornu — Baudour	—	—	×	—	—	—	—	×	×	—	—	—	—	—	—	×	—	—	—	—	—	—	—	—	×
107	Lembeek (Hal) — Clabecq..... Voie de manœuvre de Clabecq à Clabecq (Canal).	×	×	×	—	—	—	—	×	×	×	—	—	—	—	—	—	—	a	×	—	—	—	×	×	×
112B	Piéton — Puits des Vallées n° 17.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
112C	Trazegnies — Courcelles (Fosses)	×	×	×	×	×	×	×	×	×	○	×	×	×	—	—	—	—	—	—	—	×	×	×	×	×
	Courcelles (Fosses) — Rivages	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	—	—	—	—	—	—	—	×	×	×	×	×
112D	Piéton — Charb. Monceau-Fontaine (Puits n° 8)	×	×	×	—	×	—	—	×	×	×	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	×	×	×
112E	Piéton — Charb. d'Anderlues (Puits n° 2-3-5).....	×	×	×	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
112F	Fontaine-l'Evêque — Puits n° 1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
113A	Bascoup — Puits n° 6 (2).....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
119A	Jumet-Brûlotte — Lodelinsart (Ouest)	×	×	×	—	—	—	—	×	×	×	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	×
119B	Jumet-Brûlotte — Ransart	×	×	×	×	—	—	—	×	×	×	×	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	×
119C	Gilly (Haies) — Bif. Sart-Culpart	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×
120	Monceau — Bif. de la Tréflerie	×	×	×	×	×	×	×	×	×	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	×	×
	Bif. de la Tréflerie — Dampremy (Charb.)	×	×	×	×	×	×	×	×	×	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	×	×
131	Bif. Nord Δ Lambusart — Bif. du Marquis	×	×	×	—	—	—	—	×	×	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	×
	Bif. du Marquis — Bif. Sart-Culpart	×	×	×	—	—	—	—	×	×	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	×
131	Bif. Nord de Gilly — Le Vieux Campinaire (F.)	×	×	×	—	—	—	—	×	×	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	×
131	Bif. Ouest Δ Lambusart — Lambusart	×	×	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
131A	Bif. du Marquis — Le Vieux Campinaire (F.)	×	×	×	—	—	—	—	×	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
133	Hauchies — Marcinelle (Haies)	×	×	×	—	×	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
179	Charleroi (Nord) — Gilly (Quatre-Bras)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
180	Lodelinsart — Jumet-la-Coupe	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
181	Bif. Bellecourt — Bellecourt (Riv.) (2)	—	—	—	—	—	—	—	×	×	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
182	Leval — Puits Sainte-Barbè	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
183	Haine-Saint-Pierre — Verreries	—	—	—	×	×	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
190	Monceau (F.) (Rivages) — Puits Périer	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	○	—	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×
191	Monceau (F.) — Monceau (Usines) (Puits n° 14)	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	○	—	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×
192	Docherie — Puits Saint-Auguste	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	○	—	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×
193	Docherie — Rivage d'Amersœur	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	○	—	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×
201	Monsville — Couchant 5 (Sainte Marie-Josèphe)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
202	Warquignies — Escouffiaux (Racc.)	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	○	—	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×

(1) Aucune locomotive ne peut franchir le pont-levis sur le canal de Mons à Condé (courbe de rayon insuffisant). — Vitesse limitée à 10 km/h. au droit du pont de la Haine.
 (2) Traction assurée par locomotives des Charbonnages.
 (a) Vitesse limitée à 20 km/h. sur le pont-rails situé à la B.K. 2863.

45. — Circulation des locomotives Types 1, 5, 35.

A) LOCOMOTIVES TYPE 1.

Circulation autorisée exclusivement sur les sections de lignes ci-après :

- 12 Anvers (C.) — Anvers (E.) — Essen.
 12B/27A/15 Anvers (Stuivenberg) — Bif. Bloc 19S.
 17 Diest — Bourg-Léopold.
 25/27 Bruxelles (N.) — Anvers (C.) — Voies électriques et vapeur.
 26B Schaerbeek (F.) — Bloc 3 S
 26C Bruxelles (T.T.) — Bif. Pannenhuis.
 27A Anvers (E.) — Berchem (Anvers).
 $\frac{27A}{1}$ Bloc 13S (Bif. Duivenstraat) — Bloc 14 (Bif. Elzenstraat).
 $\frac{27A}{2}$ Bloc 15S (Sint-Katelijne-Waver) — Bloc 13S (Bif. Vrouwvliet).
 $\frac{27A}{2}$ Bloc 13S (Bif. Vrouwvliet) — Bloc 7E 14S (Bif. Otterbeek).
 27/36 Bruxelles (N.) — Ans — Liège (G.).
 $\frac{28}{1}$ Bif. Pannenhuis — Jette.
 $\frac{28}{2}$ Bif. Cureghem — Bruxelles (P.I.).
 37 Liège (G.) — Herbesthal (frontière).
 $\frac{37}{1}$ Bif. Val-Benoit — Kinkempois (I).
 $\frac{37}{2}$ Bif. des Aguesses — Kinkempois.
 37/40 Liège (G.) — Argenteau.
 40 Argenteau — Visé (Vitesse maximum : 40 km.).
 $\frac{40}{1}$ Bif. des Aguesses — Garde-Dieu.
 50 Bruxelles (N.) — Schellebelle — Gand.
 50/28 Schaerbeek — Laeken.
 50/28 Bruxelles (N.) — Bruxelles (M.).
 50A Bruxelles (M.) — Gand — Ostende (Quai).
 $\frac{50A}{3}$ Raccordement entre les lignes { Bruxelles (M.) — Ostende et
 Bruxelles (N.) — Gand.
 50B Bruxelles (A.V.) — Bif. Pré Catelan.
 51 Bruges — Bruges (Mar.) (F.) — Blankenberge
 (circulation également autorisée sur le triangle de virage de Blankenberge).
 53 Schellebelle — Termonde — Malines — Louvain.
 53A Malines — Muizen.
 73/66 Deinze — Lichtervelde — Bruges.
 75 Gand (Saint-Pierre) — Courtrai.
 89/75 Denderleeuw — Courtrai.
 96 Bruxelles (M.) — Mons — Quiévrain.
 96/94 Bruxelles (M.) — Tournai — Blandain.
 97 Mons — Quévy.
 115/123 Tubize — Rognon — Braine-le-Comte — Autorisé exceptionnellement pour trains internationaux.
 130B Namur — Ronet.
 161 Schaerbeek — Namur.
 $\frac{26}{4}$ 161/26 Etterbeek — Hal.
 162/162A Namur — Sterpenich.
 $\frac{162}{1}$ Raccordement entre les lignes { Namur — Sterpenich et
 Libramont — Bertrix.
 162A/167 Arlon — Longwy.
 165 Libramont — Bertrix — Virton-Saint-Mard — Athus.

B) LOCOMOTIVES TYPES 5 ET 35.

Circulation autorisée exclusivement sur les sections de ligne ci-après :

- 17 Diest — Bourg-Léopold.
 $\frac{161}{1}$ 27/161 Bruxelles (N.) — Namur.
 130B Namur — Ronet (voies de circulation).
 144 Gembloux — Jemeppe-sur-Sambre (2).
 Gembloux — Jemeppe (Froidmont).
 $\frac{26}{4}$ 161/26 Etterbeek — Hal.
 162/162A Namur — Sterpenich.
 $\frac{162}{1}$ Raccordement entre les lignes { Namur — Sterpenich et
 Libramont — Bertrix.
 162A/167 Arlon — Longwy.
 165 Libramont — Bertrix — Virton-Saint-Mard.

(1) 2 locomotives type 1 accrochées ne peuvent pas circuler sur cette section.
 (2) Les locomotives types 5 et 35 sont admises en simple traction.

47. — Lignes sur lesquelles le nombre de locomotives sous pression réunies pour circuler haut-le-pied, peut dépasser deux dans les deux sens de marche.

(Types autorisés par la liste 46A du présent tome.)

(Voir fascicule 122.8.)

En principe, il n'est permis d'accrocher que deux locomotives au maximum pour circuler à vide.

Remarques. — Si les locomotives accrochées sont toutes orientées cheminée en avant, la vitesse maximum à observer est celle indiquée à la liste 40 pour la locomotive la moins rapide.

Si la première locomotive est orientée tender en avant, la vitesse maximum est limitée à 40 km./h.

En cas d'expédition de plusieurs locomotives accrochées dont certaines sont orientées tender en avant, il est recommandé de placer en tête une locomotive orientée cheminée en avant.

Dans ce cas, la vitesse maximum autorisée est celle de la locomotive la moins rapide orientée cheminée en avant mais ne peut en aucun cas dépasser 50 km./h

Sur les lignes dont le profil comporte des rampes d'inclinaison égale ou supérieure à 15 mm., la locomotive d'arrière d'un groupe de locomotives est obligatoirement orientée cheminée en avant.

Numéros des lignes	Sections	Nombre de locomotives	Numéros des lignes	Sections	Nombre de locomotives
12	Anvers (Central) — Essen (1).....	4	29	Aarschot — Herentals (3).....	4
13	Lierre — Kontich (Casernes).....	4	32	Ans — Glain (Ans) (Espérance-Saint-Nicolas) (G. P.).....	3
15/16/29	Lierre — Aarschot.....	4	34	Liège (Guill.) — Tongres — Hasselt	4
17	Diest — Bourg-Léopold — Mol ..	4	34/20	Hasselt — Lanaken	4
18	Mol — Bourg-Léopold — Houthalen — Waterschei-Zwartberg	4	35	Hasselt — Aarschot — Louvain...	4
17/1/18			36	Bruxelles (N.) — Liège (Guill.)....	4
18/2/21A			36/1	Bif. Cabine X — Bif. Cabine Y....	4
19	Hasselt — Houthalen — Neerpelt — Achel	4	37/37/1	Liège (Guill.) — Kinkempois	4
19/21A	Hasselt — As — Maaseik	4	39	Montzen — Welkenraedt	4
21	Hasselt — Landen	4	39/1/39		
21B	As — Eisdén (Mines)	4	40	Liège (Longdoz) — Visé	3
22	Tirlemont — Drieslinter — Diest..	4	40/2/40		
23	Drieslinter — Tongres	4	42	Gouvy — Trois-Ponts	4
24	Visé — Montzen	4	49	Herbesthal — Raeren	4
26	Schaerbeek (F.) — Hal (F.) (Ceinture Est)	4	50	Bruxelles (N.) — Gand (St-Pierre).	4
26C	Bif. Pannenhuis — Bruxelles (T.T.)..	4	50/58	Merelbeke — Gand (Maritime) ...	4
27	Bruxelles (N.) - Anvers (C.) (vapeur)	4	50/58/1/58	Gand (Saint-Pierre) — Eeklo — Bruges (Ceinture Est).....	4
27/15	Anvers (C.) — Lierre — Hamont (2)	4	50A	Gand (Saint-Pierre) — Bruges — Ostende (Quai)	4
27A	Anvers (Est) — Anvers (Nord) (1)	4	50B	Bruxelles (Allée Verte) — Bif. Pré Catelan	4
27A/27A/3	Weerde — Muizen — Anvers (E.)	4	51	Bruges — Blankenberge	4
27A			51/51A	Bruges — Knokke	4
27A	Bif. Hoboken — Bif. bloc 7	4	52/61	Termonde — Boom — Anvers (Sud) (4).....	4
28	Schaerbeek (F.) — Bif. Pannenhuis	4	53	Kontich (Casernes) — Boom — Alost (Nord) (4)	4
	Bif. Pannenhuis — Bruxelles (M.) (Ceinture Ouest)	4		Schellebelle — Termonde — Malines — Louvain.....	4
28/1	Bif. Pannenhuis — Bif. Jette	4			
28/2	Bif. Cureghem — Bruxelles (P.I.) ..	4			
28/2/96A	Bif. Cureghem — Forest (Midi)	4			

(1) Vitesse réduite à 20 km./h. pour les trains de plus de deux locomotives entre Anvers (Dam) et Merksem
 (2) Vitesse réduite à 20 km./h. pour les trains de plus de deux locomotives sur les ponts du canal Albert entre Bouwel et Herentals et sur le canal de la Campine entre Herentals et Oolen et près de Neerpelt.
 (3) Vitesse réduite à 20 km./h. pour les trains de plus de deux locomotives sur le pont du canal Albert entre Noorderwijk-Morkhoven et Herentals.
 (4) La circulation de locomotives accrochées est interdite sur le pont du Rupel à Boom.

Numéros des lignes	Sections	Nombre de locomotives	Numéros des lignes	Sections	Nombre de locomotives
53/54	Malines — Willebroek.....	4	112/112A	Piéton — Trazegnies — Roux....	3
54	Tamise — Saint-Nicolas (Waas)		112/124	Haine-Saint-Pierre — Piéton — Charleroi (Sud).....	4
55	De Klinge	4	112C	Trazegnies — Courcelles (Fosses) ..	3
55/58	Wondelgem — Zelzate — Eeklo .	4	113	Piéton — Manage	4
	Gand (Saint-Pierre) — Wondelgem		115	Rognon — Tubize	3
	(Ceintures Est et Ouest).....	4	117	Manage — Luttre	3
57/53/57	Alost (N.) — Termonde — Zelzate		122	Melle — Grammont.....	4
	(Canal)	4	123	Grammont — Braine-le-Comte....	4
57/56	Termonde — St-Nicolas (Waas) (5)	4	124	Charleroi (Sud) — Bruxelles (Midi)	
57A	Moerbeke (Waas) — Sint-Gillis			(pour locomotives électriques	
	(Waas)	4		seulement)	4
58	Wondelgem — Eeklo (via Waar-		127	Statte — Landen	4
	schoot)	4	128	Ciney — Yvoir	3
59	Gand (Dampoort) — Anvers (R.G.)	4	130/133	Couillet (C.) — Marcinelle (Haies).	3
60	Jette — Termonde	4	130A/132	Charleroi (S.) — La Sambre —	
63	Ostende (Quai) — Torhout.....	4		Mariembourg	3
	Torhout — Ypres	4	130B	Namur — Ronet	4
64	Ypres — Roulers	4	132	Mariembourg — Vireux-Molhain .	3
65	Roulers — Menin.....	4	134	Mariembourg — Couvin	3
66	Bruges — Roulers — Courtrai (6)	4	136	Walcourt — Florennes (Cal.) par	
66/69	Courtrai - Ypres - Hazebrouck (7)	4		Fraire et par Saint-Lambert....	3
69A	Comines — Le Touquet	4	136A	Senzeille — Ermeton-sur-Biert....	3
73	Deinze — Kortemark — Adinkerke-		137	Acoz — Mettet.....	3
	La Panne (8)	4	138	Châtelineau-Châtelet — Florennes	
73/74	Dixmude — Nieuport (Bains)	4		(Central).....	3
75/94	Gand (Saint-Pierre) — Deinze —		139	Florennes (Cal.) — Doische	3
	Courtrai — Mouscron — Tournai		140	Louvain — Ottignies	3
75/89	Courtrai — Audenarde —			Ottignies — Ransart	3
	Zottegem — Denderleeuw	4	130/140A	Ransart — Charleroi (Ouest) ...	4
78	Tournai — Blaton — Saint-		142	Châtelineau-Châtelet — Lodelinsart	3
	Ghislain-Hornu	4	144	Namur — Ramillies — Tirlemont.	3
78A	Blaton — Bernissart	3	147/140/	Gembloux — Jemeppe-sur-Sambre	3
82/89/82/	Alost (N.) — Zottegem — Renaix..	4	147	Tamines — Fleurus — Gembloux	3
87			147		
83	Courtrai — Avelgem	4	150/154	Gembloux — Ramillies.....	3
86/78	De Pinte — Audenarde — Renaix		155	Ramillies — Landen	4
	— Leuze — Blaton	4		Tamines — Dinant	3
86/85	Audenarde — St-Denijs-Helchin..	4	161	Marbehan — Virton-Saint-Mard —	
87	Tournai — Renaix — Lessines —			Lamor teau	4
	Bassilly	4	162A/167	Bruxelles (Q.-L.) — Schaerbeek	
90	Alost (N.) — Denderleeuw —			(Atlv.)	3
	Grammont	4	163	(aussi via la voie en cul-de-sac H)	
	Grammont — Ath	3	164	Arlon — Athus — Longwy	3
	Ath — Jurbise	4	165	Libramont — Gouvy	3
94	Hal — Ath	4	165/165A	Bastogne (Sud) — Benonchamps .	3
	Ath — Tournai — Blandain.....	3	179	Libramont — Bertrix — Athus	3
96	Bruxelles (Midi) — Quiévrain....	4		Bertrix — Muno	3
98B	Saint-Ghislain-Hornu — Warquignies	4		Charleroi (Nord) — Gilly (Quatre-	
100/100A	Saint-Ghislain-Hornu — Baudour.	3		Bras)	3
108	La Louvière (Bouvry) —		190	Courcelles (C.) - Puits Périer (Racc.)	3
	Erquelines	4			

(5) La circulation de locomotives accrochées est interdite sur le pont de la Durme entre Hamme et Waasmunster.

(6) Vitesse réduite à 20 km./h. pour les trains de plus de deux locomotives sur le pont de la Lys entre Heule et Courtrai.

(7) Vitesse réduite à 20 km./h. pour les trains de plus de deux locomotives sur le pont de la Lys entre Courtrai et Bissegem.

(8) Vitesse réduite à 20 km./h. pour les trains de plus de deux locomotives sur le pont de la Lys à Grammene.

aucuns ne composent...

48. — Sections sur lesquelles le fourgon peut être placé en tête des trains de marchandises.

(Voir fascicule 122.332.)

A) A la condition que le dernier véhicule du train soit un wagon chargé avec frein desservi par un agent muni des signaux réglementaires, ou que le train soit allégé en queue.

Numéros des lignes	SECTIONS
22	De Grimde à Tirlemont, dans les deux sens, exclusivement durant la saison betteravière.
24	De Aix (Sud) à Montzen, dans le sens indiqué.
24/24A/39	De Montzen à Aix (Ouest) dans les deux sens.
26	D'Etterbeek à Schaerbeek (Form.) via Schaerbeek (Josaphat).
26C/ ²⁸ / ₁	Bruxelles (T. T.) à la courbe de Jette, dans les deux sens.
28/96	Bruxelles (Ouest), Bruxelles (Midi), Bruxelles (Petite-Ile), Forest (Midi), Ruisbroek, Forest (Garage-Voitures). Entre les stations susdites dans les deux sens, les rames à marchandises circulent sans fourgon : le dernier véhicule doit être obligatoirement un wagon-frein desservi.
48	De Walheim à Raeren, dans les deux sens, à tous les trains.
61	De Londerzeel (Ouest) à Willebroek au train 22222.
65	De Ledegem-Dadizele à Menin.
78A	Bernissart — Bleton.
87	De Lessines à Lessines (Carr.) et vice versa.
112C	De Trazegnies à Courcelles (Fosses).
115	De Tubize à Clabecq (Form.).
120	De Fosse-Saint-Théodore à Dampremy (Charbonnages) à la condition que le dernier véhicule soit un wagon chargé de 15 tonnes au moins avec frein desservi.
120/120A	De Monceau à Docherie aux trains en double traction.
124A	De Monceau au Puits 18 et à La Providence (G. P.) aux trains en double traction. De Marcinelle à Charleroi (Sud). De Marcinelle à Charleroi (Sud)-Quai et vice versa, aux trains venant de la direction de Lodelinsart vers Charleroi (Sud) et inversement.
130/140A	De Châtelineau-Châtelet à Roctiau (G. P.).
138	Les trains locaux circulant entre Châtelineau-Chât. et Châtelet (Racc.) n'ont pas de fourgon.
140A	De Roctiau (G. P.) à la bifurcation de Trieu-Kaisin et vice versa, aux trains qui rebrousse à la dite bifurcation.
162/162A	De Stockem à Kleinbettingen (1).
182	De Leval à Sainte-Barbe (Racc.) et retour.
183	De Haine-Saint-Pierre (Form.) à Haine-Saint-Pierre (Verreries) et retour.
191	De Monceau à Monceau (Usines), du Puits n° 2 et du Puits n° 14 à Monceau (Usines).
192	De Docherie à Docherie (Charb. Sacré-Madame, Puits Saint-Auguste (Racc.)).
193	De Docherie à Docherie (Charb. et Rivage d'Amerœur) (Racc.).

(1) Les trains du réseau de la S.N.C.L. ont le fourgon en tête et un serre-frein en queue.

B) A la condition que le dernier véhicule soit un wagon Talbot muni du frein à air complet et du frein à main manœuvrable du véhicule (non desservi).

125	De Ronet à Kinkempois et vice versa pour les trains composés de wagons Talbot (vides ou chargés) à destination ou en provenance d'Anvers (Nord), Gand (Maritime), Lamorteau ou Athus.
155	De Lamorteau à Virton-Saint-Mard et vice versa (1).

(1) Les trains composés de wagons Talbot circulent sans fourgon.

**49 — LONGUEUR MAXIMUM QUE PEUVENT
ATTEINDRE LES TRAINS DE MARCHANDISES
PAR DEROGATION A LA COMPOSITION NORMALE**

La longueur des trains reprise à la présente liste, constitue la longueur maximum que peuvent avoir les trains, locomotive de remorque non comprise. Ces longueurs utiles doivent être réduites d'autant de fois 20 m qu'il y a de locomotives d'allège au train.

A. Pour les trains desservant les gares, dépendances ou gares privées ci-dessous, ou y ayant leur point terminus (insuffisance des installations).

GARES, DÉPENDANCES OU GARES PRIVÉES	Longueur maximum des trains	GARES, DÉPENDANCES OU GARES PRIVÉES	Longueur maximum des trains
Angleur (Aguesses)	450	Couvin	125
Anvers (Central)	290	Docherie-Bierraux (Fosse Saint-Théodore) ...	145
Anvers (Est)	260	Ethe	225
Beervelde :		Fontaine-l'Evêque (Charbonnages)	135
pour les trains qui y ont leur point terminus	209	Fraire (Humide)	75
Bellecourt (Sté Ame La Brugeoise et Nivelles)	47	Frameries (Crachet-Picquery) (racc.) :	
Blaton :		pour le train 88402	400
pour les trains venant de Saint-Ghislain- Hornu	510	Genk-Kolenhaven	570
Bruxelles (Midi) :		Gentbrugge (Nord) :	
voies en cul-de-sac 1 à 3	165	pour les trains venant de :	
voies 4 à 16	248	a) Gand (Est) sur voie 5	270
voies 17 à 21	228	b) Gentbrugge (Sud) sur voie 3	223
voie en cul-de-sac 22	88	sur voie 5	360
Bruxelles (Nord) :		Gentbrugge (Sud)	180
pour les trains qui y ont leur point terminus	257	Gilly (Quatre-Bras)	125
Bruxelles (Petite-Ile) :		Gilly-Sart-Allet (Puits des Vallées n° 17) ...	100
pour les trains de ou vers Luttre - Pont- à-C. et devant emprunter le cul-de-sac de la bifurcation de Cureghem pour entrer à ou sortir de Bruxelles (P.-I.)	385	Hautrage (Etat) :	
Bruxelles (Tour-et-Taxis) :		pour les trains devant y être garés	335
pour les trains de ou vers Bruxelles (O.) et devant emprunter la courbe de Jette pour entrer à ou sortir de Bruxelles (T.T.) ...	480	Herbesthal :	
pour les trains devant entrer à Bruxelles (T.T.) sans emprunter la courbe de Jette	525	pour les trains venant de Montzen	470
Charleroi (Ouest) (Rivages de la Sambre) ...	215	Jemappes (Levant et Produits du Flénu) (Puits 27 et 28) Racc.	305
Charleroi (Sud) :		Jumet-la-Coupe	125
pour les trains remorqués par un tracteur électrique	185	Jurbise :	
		pour les trains devant être reçus :	
		sur la voie V	407
		sur la voie VI	468

LISTE 49.

GARES, DEPENDANCES OU GARES PRIVEES	Longueur maximum des trains	GARES, DEPENDANCES OU GARES PRIVEES	Longueur maximum des trains
Kapellen	555	Piéton :	
Kortemark	498	Charbonnages de Monceau-Fontaine (Puits n ^{os} 8 et 10)	185
Laneffe	75	Couillet-Montignies (Sté Métallurgique Hainaut-Sambre) Division Montignies (Racc.)	
Lichtervelde :		Pour les trains venant de Châtelaineau-Châtelet ou de Montignies (F.)	325
a) pour les trains circulant de Courtrai ou de Gand vers Kortemark ou vice versa	433	Sart-lez-Spa :	
b) pour les trains de ou vers Torhout	343	pour les trains devant manœuvrer ou croiser	160
Liège (Haut-Pré)	135	Sart-Moulin :	
Liège (Longdoz) :	300	pour les trains qui y ont leur point terminus.	
toutefois il est possible de recevoir des trains de 400 m. après entente préalable.		Il peut être dérogé à cette règle après entente préalable entre Braine-l'Alleud et Sart-Moulin	160
Lochristi :		Serskamp	190
pour les trains qui y ont leur point terminus	295	Stavelot :	
Malmédy	320	a) pour les trains venant de Trois-Ponts ...	263
Mariemont :		b) pour les trains venant de Masta ou de Francorchamps	299
pour les trains devant y être garés	110	Leur composition est limitée à 263 m. quand ils croisent un train de voyageurs à Stavelot.	
Morlanwelz :		Strée (Sucrerie et Raffinerie) (Racc.) :	
pour les trains devant y être garés ou qui y ont leur point terminus	165	pour les trains qui y ont leur point terminus	245
Nessonvaux-Fraipont :		Tamines (Sté Ame des Charbonnages de Tamines) (Racc.)	215
direction vers Liège	210	Vertrijk :	
direction vers Verviers	270	pour les trains qui y effectuent des opérations et à condition que la partie du train derrière le groupe de wagons Vertrijk ne dépasse pas 350 m.	540
Noël-Sart-Culpart (Sté Ame des Charbonnages) (Racc.)	170	Verviers (Ouest) :	
Nord de Gilly (Sté Ame des Charbonnages) (Racc.)	235	pour les trains venant de Pepinster	360
Oostakker :		Welkenraedt :	
pour les trains qui y ont leur point terminus	245	pour les trains venant de Montzen	470
Ottignies (Relais) :		Winterslag :	
Les trains de marchandises de et vers Louvain faisant relais à Ottignies ne peuvent pas dépasser la longueur utile des voies du faisceau « relais » soit :		pour les trains en destination de Genk-Kolenhaven	570
pour les trains vers Louvain	545	Ypres :	
pour les trains venant de Louvain	525	pour les trains venant de la direction de Moorslede-Passendale	195
Ougrée (Parc-aux-rails) (Racc.)	150	Zaventem :	
Pepinster :		pour les trains venant de la direction de Bruxelles	415
pour les trains venant d'Ensival et devant garer	545	Zwevegem	265
pour les trains venant de Nessonvaux-Fraipont	480		

B. — Pour les trains circulant sur les lignes ci-dessous.

Numéros des lignes	SECTIONS	Nombre maximum de véhicules	MOTIFS JUSTIFICATIFS
38	Chênée — Beyne	50	Succession de courbes de faible rayon et profil accidenté ; rampes de 23 mm entre Vaux-sous-Chèvremont et Fléron.
	Beyne — Fléron	40	
	Battice — Chênée	40	
44A	Spa — Trois-Ponts	44	Succession de courbes de faible rayon, profil accidenté, notamment au faite de Hockai où se trouvent des rampes de 25 et 20 mm.
45	Trois-Ponts — Waimés	36	Profil accidenté.
48/45	Saint-Vith — Walheim	55	Courbes et contre-courbes et profil accidenté de la ligne. La composition des trains remorqués en simple traction ne peut dépasser 40 véhicules sauf sur les sections Sourbrodt — Kalterherberg et Lammersdorf — Raeren, où elle peut atteindre 55 véhicules.
97A/97B	Jemappes (G. Ch.) — Jemappes (Riv.)	40	Développement insuffisant de la voie entre Bif. Petit-Champ et le P.N. 2 de Quaregnon (Central).
126/127	Landen — Ciney	40	Fréquence de courbes de faible rayon et profil accidenté ; succession de rampes et pentes de 15 mm.
201	Cuesmes (Craies et Calcaires d'Hyon-Cipty) (Racc.)	20	La composition des trains peut atteindre 60 véhicules entre Huy (Sud) et Statte. Développement insuffisant de la voie.

LISTE 51.

51. — Gares, dépendances, etc., où fonctionne le service de nuit complet.

(Voir fascicule 123.01.)

(Voir restrictions fasc. 122.5, page 5, chap. II, chiffre 5.)

Aarschot.
Alost (Nord).
Andenne-Seilles.
Angleur (1).
Ans (2).
Anvers (B.-E.) (3).
Anvers (Central).
Anvers (Kiel).
Anvers (Nord).
Anvers (Schijnpoot).
Anvers (Sud).
Arlon.
Ath.
Athus.
Baulers.
Beringen (Mijnen) (4)
Bertrix.
Bomal.
Bourg-Léopold.
Braine-le-Comte.
Bressoux (1).
Bruges.
Bruxelles (Midi).
Bruxelles (Nord).
Bruxelles (Ouest) (3).
Bruxelles (P.-I.).
Bruxelles (Q.-L.).
Bruxelles (T.T.) (5).
Charleroi.
Charleroi (Sud).
Charleroi (Sud)-Quai (1).
Châtelineau-Châtelet.
Chénéé (1).
Ciney.
Couillet-Montignies.
Courtrai (F.) (6).
Denderleeuw (7).
Diest.
Dinant.
Erquelines.
Essen.
Etterbeek.
Flémalle-Haute (8).
Fleurus.

Florenville.
Forest (Midi).
Gand (Marit.) (9).
Gand (Saint-Pierre).
Gedinne.
Gembloux.
Gendron-Celles.
Gouvy.
Graide.
Grammont.
Habay.
Haine-Saint-Pierre.
Haine-Saint-Pierre (Form.).
Hal (10).
Hasselt.
Herbesthal (9).
Herentals.
Houthalen (11).
Huy (Nord) (1).
Jemelle.
Kinkempois (1).
La Louvière.
La Louvière (gare industrielle) (12).
Lamorteau.
Landen.
La Sambre.
Latour.
Lessines (13).
Libramont.
Liège (Guillemins).
Liège (Longdoz) (14).
~~Lodelinsart (11).~~
Louvain.
Luttre-Pont-à-Celles.
Malines.
Manage.
Marbehan.
Marchienne-au-Pont.
Marchienne-Zône.
Marcinelle.
Marionbourg.
Marloie.
Meix-devant-Virton.

Merelbeke.
Merelbeke (Form.).
Mol.
Monceau.
Mons.
Montzen.
Muizen.
Namur.
Ostende (Marit.).
Ottignies.
~~Ougrée (Cimenterie) (12).~~
Oudegem.
Paliseul.
Pepinster.
Poix-Saint-Hubert.
Quévy.
Rivage (15).
Ronet.
Saint-Ghislain-Hornu.
Saint-Vincent-Bellefontaine.
Schaerbeek.
Schaerbeek (Form.).
Schaerbeek (Josaphat) (1).
Seraing (1).
Statte (1).
Stoockem.
Tamines.
Termonde.
Tilleur (16).
Tirlemont.
Tournai (17).
Trois-Ponts (1).
Verviers (Central).
Verviers (Ouest) (2).
Vilvorde.
Virton-Saint-Mard.
Visé.
Voroux (1).
Walcourt.
Waremme.
Waterschei-Zwartberg.
Zolder. (4)
Opere cementier (2)

- (1) Cette gare est fermée au 1^{er} des HKM du dimanche à 6H au lundi à 6H.
- (2) " " " " " " " " 5h30 " " " " 5h30
- (3) " " " " " " " " 14H " " " " 6H.
- (4) 3^{es} ferrures le dimanche de 7h45 à 9h30 et de 18h30 à 20h45; la nuit du dimanche au lundi de 1h30 à 4h30
- (5) Cette gare est fermée ne fait recevoir aucun HKM entre 14H et 4H.
- (6) " " est fermée au 1^{er} des HKM du dimanche à 6H au lundi à 6H en dehors des heures saison hiver et estivale.
- (7) Cette gare est fermée au 1^{er} des HKM le dimanche de 5H à 11H.
- (8) " " " " " " " " du dimanche à 6H au lundi à 4h30

re de ansit dest.	Usine dest.
dange ferdige	Hadir
odange	Rodange
odange	Rodange
dange bus	Cockerill
dange bus	Cockerill
dange ferdige	Hadir
tallurgiques - Tr	
Thl.	St. Ingber
S. Voelk.	Hadir
de charbons et ce	
rance - Luxembourg	
ville	
embourg	
Belgique - Luxem	
is/Rod.	Terre-
ch/Alz.	Rouge
erdge	Hadir
dange	Usines
us	Terre-
Alz.	Rouge
erdge	Hadir

50. — Dispositions spéciales prescrites pour le classement des wagons dans les trains mixtes et dans les trains de marchandises à l'arrivée dans certaines gares.

(Voir fascicule 122.332.)

ORDRE DE CLASSEMENT des wagons à partir de la locomotive.

ANGLEUR — ANGLEUR (Aguesses).

1. Trains en provenance des lignes 36, 37, 40 et 125 :
 - 1) Angleur (Ourthe), 2) Divers, 3) Angleur (Aguesses).
2. Trains en provenance des lignes 42 et 43.
 - 1) Angleur, 2) Angleur (Aguesses), 3) Divers.
 (Sauf les exceptions prévues à l'affectation des trains.)

ANVERS (Nord) :

- 1) Messageries;
- 2) Wagons bétail, chevaux;
- 3) Wagons recommandés;
- 4) Wagons ordinaires.

ANVERS (Schijnpoort) :

- Rames venant d'Anvers-Nord :
- 1) Divers; 2) Anvers (Bassins et Entrepôt); 3) Fourgon.

BRUXELLES (Ouest) :

- 1) Wagons bétail;
- 2) Wagons recommandés;
- 3) Wagons ordinaires.

COURTRAI (Formation) :

- 1) Wagons bétail;
- 2) Wagons urgents;
- 3) Wagons ordinaires.

ESSEN :

- 1) Wagons messageries;
- 2) Wagons du service local;
- 3) Wagons G.V. denrées périssables, animaux vivants ou wagons recommandés pour la Hollande;
- 4) Wagons ordinaires.

GAND (Maritime) :

- 1) Wagons oxygène;
- 2) Wagons bétail;
- 3) Wagons urgents;
- 4) Messageries;
- 5) Wagons ordinaires.

HERSTAL (train 44400 — 35/70 essieux) :

- 1) Herstal;
 - 2) Angleur (Aguesses);
 - 3) Fourgon.
- Le lot Angleur (Aguesses) ou Herstal ne peut être supérieur à 20 wagons.

MERELBEKE (Formation) :

- 1) Wagons bétail;
- 2) Wagons messageries;
- 3) Wagons urgents;
- 4) Wagons ordinaires.

SCHAERBEEK (Formation) :

- 1) Wagons de bétail, de chevaux et wagons recommandés pour Schaerbeek (local);
- 2) Autres wagons.

**52. — LIGNES SUR LESQUELLES LE SERVICE
DE NUIT COMPLET EST ORGANISE.**

Numéros des lignes	SECTIONS	Numéros des lignes	SECTIONS
0	Jonction Bruxelles (Nord) — Bruxelles (Midi).	36/37	Bruxelles (Nord) à la frontière allemande via Herbestahl.
15/16/29	Lierre — Aarschot.	36A	Bif. Fexhe-le-Ht-Clocher — Voroux — Kinkempois.
19/18/17	Bif. Zonhoven — Mol (1).	36B	Voroux — Ans.
21A	Hasselt — Waterschei-Zwartberg.	37/40/40 1	Angleur } Visé (Bas).
21C	Winterslag — Bilzen (1) (2).		
24	Tongres — Montzen.	37/40B/40 1	Kinkempois }
	Montzen — Aix (Sud) — Aix (Ouest)		
$\frac{24}{1}$	Visé — Racc. Biff. Berneau.	37/125A 1	Bif. Aguesses et Bif. Val-Benoît à Kinkempois.
$\frac{24}{2}$	Racc. Bif. Lonchamps — Visé (Haut)		
$\frac{26/26/26/26/26}{2\ 4\ 5\ 6}$	Schaerbeek (Form.) — Hal via Josaphat, y compris courbes de raccord vers Etterbeek, Watermael et Linkebeek, de Hal et de Linkebeek vers Etterbeek.	$\frac{37}{2}$	Racc. Bif. Gérardchamps — Verviers (Ouest) (1).
26B/27	Schaerbeek (Form.) — Haren (Nord).	$\frac{37}{3}$	Racc. Verviers (Ouest) — Bif. Chic-Chac.
27A/27A/15/15 1 1	Anvers (N.) — Lierre et Hérentals — Mol.	37/40	Liège (Guillemins) — Visé (Bas).
$\frac{27/27/27B}{2}$	} Bruxelles (Nord) à Anvers (Sud) ou Anvers (Kiel) via Malines ou Muzen (1).	39	Montzen — Welkenraedt.
27A/52/52A			40/125B
$\frac{27/27A/27B/27A}{2}$ 27A	} Bruxelles (Nord) — Anvers (Nord) via bif. Vrouwvliet et Waarloos.	42	Rivage — Trois-Ponts — Gouvvy.
		43	Angleur — Marloie.
		50	Bruxelles (Nord) — Gand (Saint-Pierre)
$\frac{27/27A/27B}{1}$ 27/27A	} Bruxelles (Nord) — Anvers (Central) et Anvers (Nord) via Duffel.	50/28/28 1	Bruxelles (Nord) — Bruxelles (Midi) y compris les courbes de raccord direct aux abords de Bruxelles (Nord), de Schaerbeek, de Bruxelles (Pannenhuis), de Bruxelles (P. Ile) et de Bruxelles (Midi).
34		Hasselt — Tongeren.	50/28/28A
35	Louvain — Hasselt, y compris courbe de raccord d'Aarschot (3).	50/58	Merelbeke — Gand (Marit.) (4).
$\frac{35}{1}$	Racc. Bif. O \triangle Hasselt — Bif. N. \triangle Hasselt.	50/53	Gand (Saint-Pierre) — Termonde.
		50A	Gand (Saint-Pierre) — Bruges.
		50A/50A/50 4	Bruxelles (Midi) — Gand (Saint-Pierre) (via block 1 — Bif. St Katherina L. — Bif. Welle — Bif. Meulewijk).

(1) Sauf nuit du dimanche au lundi.

(2) Seulement pour le sens indiqué.

(3) La courbe de raccord entre les lignes 16/29 et 35 est hors service :

a) le dimanche de 3,30 h à 8 h, de 10 h à 17,30 h et du dimanche à 19 h au lundi à 8 h ;

b) les jours ouvrables de 3,30 h à 8 h et de 10,30 h à 17,30 h.

Dans des cas exceptionnels, l'accord préalable du dispatching d'Anvers est nécessaire pour laisser circuler des trains de voyageurs et des trains militaires urgents par la courbe de raccord pendant les heures précitées.

(4) Sauf nuit du dimanche au lundi de 0 à 3 h.

LISTE 52.

Numéros des lignes	SECTIONS	Numéros des lignes	SECTIONS
$\frac{50A}{3}$	Denderleeuw — Bif. Welle.	125	Liège (Guillemins) } Flémalle-Haute —
52	Termonde — Anvers (Sud) (1).	125A/125	Kinkempois } Ronet.
$\frac{90/96}{2}$	Denderleeuw — Jurbise et les courbes de raccord de Bif. Lens à Bif. Jurbise.	130	Namur — Charleroi (Sud).
96	Bruxelles (Midi) — Braine-le-Comte.	130/154	Ronet — Dinant.
96	Mons — Quévy — Feignies.	130A	Charleroi (Sud) — Erquelines.
$\frac{96/97/96}{1}$	Braine-le-Comte — Saint-Ghislain-Hornu avec courbe de raccord de Bif. Soignies à Ecaussinnes.	$\frac{144/130/130}{1}$	Gembloux — Jemeppe-sur-Sambre — Moustier.
116	Manage — Bif. St-Vaast.	154/150	Dinant — Houyet-Ardenne.
117	Braine-le-Comte — Manage — Luttre-Pont-à-Celles.	155	Virton-Saint-Mard — Lamorteau.
117/108	Braine-le-Comte — Haine-Saint-Pierre.	$\frac{161/162/162}{1}$	Schaerbeek (Form.) Stockem y compris courbe de raccord de Bif. Serpont à Bif. Recogne.
$\frac{124/124A/26}{5}$	Bruxelles (Midi) — Charleroi (Sud), y compris la courbe de raccord de Linkebeek vers ligne 26.	162	Stockem — Sterpenich.
$\frac{124/124A}{1}$	Marchienne-au-Pont — La Sambre.	162/167	Stockem — Athus.
		165	Libramont — Bertrix.
		166/165	Latour — Athus.
			Houyet-Ardenne — Bertrix — Latour.

52. — Lignes sur lesquelles le service de nuit complet est organisé.

(Voir fascicule 123.001.)

Numéros des lignes	SECTIONS	Numéros des lignes	SECTIONS
19/18/ ¹⁸ / ₁	Hasselt — Bourg-Léopold (1).	50/58	Merelbeke — Gand (Marit.) (2).
19/21A	Hasselt — Waterschei-Zwartberg.	50A	Gand (Saint-Pierre) — Bruges (2).
21	Hasselt — Landen (1).	50/28/26C	Bruxelles (N.) — Bruxelles (T.T.).
21C	Winterslag — Bilzen (1) (2).	50/28	Bruxelles (Nord) — Bruxelles (Midi) y compris les courbes de raccordement direct aux abords de Bruxelles (Nord), de Schaerbeek, de Bruxelles (Pannenhuis) et de Bruxelles (Midi).
24	{ Tongres — Montzen.	57	Alost (Nord) — Oudegem.
26	{ Montzen — Aix (Sud) — Aix (Ouest).	75	Gand (Saint-Pierre) — Courtrai (1).
	Schaerbeek (Form.) — Hal via Josaphat, y compris courbes de raccordement vers Etterbeek, Watermael et Linkebeek (4), de Hal et de Linkebeek (4) vers Etterbeek.	90	Courtrai — Mouscron (3).
26B/27	Schaerbeek (Form.) — Haren (Nord).	96	Denderleeuw — Jurbise et les courbes de raccordement direct de Lens à Masnuy-Saint-Pierre et à Ath.
27A/15	Anvers (N.) — Lierre et Hérentals — Mol.	97	Bruxelles (Midi) — Braine-le-Comte.
27/ ¹ / ₁ /27A/	{ Bruxelles (Nord) via Malines ou Muizen à Anvers (Sud) ou Anvers (Kiel).	100	Braine-le-Comte — Saint-Ghislain-Hornu avec courbe de Soignies vers Ecaussinnes (Carrières).
61/61A		116	Mons — Feignies.
27/27A/ ^{27A} / ₁	{ Bruxelles (Nord) — Anvers (Nord) via Waarloos, y compris les courbes de raccordement de Vrouwvliet, Duivenstraat et Elzenstraat.	117	Saint-Ghislain-Hornu — Tertre (Carbo) (1).
27A/27A		117/108	La Louvière — Bif. Saint-Vaast.
27/27A/ ^{27A} / ₂	{ Bruxelles (Nord) — Anvers (Central) et Anvers (Nord) via Duffel.	118/ ¹ / ₁ /118/116	Braine-le-Comte — Manage — Luttre-Pont-à-Celles.
27/27A	Aarschot — Lierre.	124/124A	Braine-le-Comte — Haine-Saint-Pierre.
29/16		124A	Bif. Saint-Vaast — Bif. La Paix — Bouvy — Manage.
34	Tongeren — Hasselt.	125	Bruxelles (Midi) — Charleroi (Sud), y compris la courbe de raccordement de Linkebeek vers ligne 26.
35	Louvain — Hasselt, y compris courbe de raccordement d'Aarschot.	125A/125	La Sambre — Marchienne-au-Pont.
35	Racc. Bif. O. Δ Hasselt — Bif. N. Δ Hasselt.	130	Liège (Guillemins) } Flémalle-Haute - Ronet.
36/37	Bruxelles (Nord) à la frontière allemande via Herbesthal.	130/ ^{124A} / ₂ /	Kinkempois } Flémalle-Haute - Ronet.
36A/36	Kinkempois — Bif. de Voroux — Voroux.	140	Charleroi (Sud) — Namur.
37/ ¹ / ₁ /40B/40	Kinkempois } Visé (Haut).	130/154	{ La Sambre — Marcinelle — Fleurus — Ottignies.
37/ ⁴⁰ / ₁ /40		140	
37/37/ ¹ / ₂ /125A	Bif. des Aguesses et Bif. Val-Benoît à Kinkempois et à Renory.	130A	Ronet — Dinant.
37/ ³ / ₃	Bif. Gérardchamps — Verviers (Ouest).	132	Charleroi (Sud) — Erquelines.
37/ ⁴ / ₄		144/ ¹³⁰ / ₁	La Sambre — Walcourt.
37/40	Verviers (Ouest) — Bif. de la Chic-Chac.	147	Moustier — Jemeppe-sur-Sambre — Gembloux.
42	Liège (Guillemins) à Visé (Haut).	154/150	Tamines — Lambusart — Fleurus.
43	Rivage — Trois-Ponts — Gouvry.	155	Dinant — Houyet-Ardenne.
50	Angleur — Marloie.	161/162	Virton-Saint-Mard — Lamorteau.
50	Gand (Saint-Pierre) — Bruxelles (Nord).	162/162A	Schaerbeek (Form.) — Stockem, y compris courbe de raccordement de Hatrival à Rossart.
50/50A/ ^{50A} / ₅	{ Denderleeuw — Bloc 11 — Gand (Saint-Pierre).	162/162A/	Stockem — Stepenich.
50		167	Stockem — Athus.
50/53	Gand (Saint-Pierre) — Louvain.	165	Bertrix — Libramont.
		165/166	Latour — Athus.
			Latour — Bertrix — Houyet-Ardenne.

(1) Sauf nuit du dimanche au lundi.

(2) Seulement pour le sens indiqué.

(3) Seulement nuits des samedi au dimanche et dimanche au lundi pendant la saison colombophile.

(4) Sauf nuit du dimanche au lundi pour la courbe de raccordement de et vers Linkebeek.

53. — Lignes sur lesquelles des dispositions spéciales sont d'application pour les demandes de secours

(Voir fascicule 123.021).

(Les gares mentionnées en italiques ne font pas partie de la ligne où elles figurent.)

Numéros des lignes	SECTIONS	Dirigeants de ligne	Dispatching
13	Kontich (Cas.) — <i>Lierre.</i>	Lierre.	A.
$\frac{13}{1}$ /13	Bif. Duffel — <i>Lierre.</i>	Lierre.	A.
15	Lierre — Nijlen.	Lierre.	A.
	Bouwel — Herentals.	Herentals.	A.
	<i>Herentals</i> — Hamont.	Mol	H.
17	<i>Diest</i> — Heppen.	Diest.	H.
19	<i>Houthalen</i> — Achel.	Hasselt.	H.
20	<i>Beverst</i> — Lanaken.	Hasselt.	H.
21	<i>Hasselt</i> — Attenhoven.	Hasselt.	H.
21A	<i>As</i> — Maaseik.	As.	H.
22	<i>Tirlemont</i> — <i>Drieslinter.</i>	Tirlemont.	B.
	<i>Drieslinter</i> — <i>Diest.</i>	Diest.	H.
23	<i>Drieslinter</i> — <i>Looz.</i>	Saint-Trond.	H.
	<i>Looz</i> — <i>Tongres.</i>	Tongres.	H.
29	Aarschot — <i>Herentals.</i>	Aarschot.	H.
	<i>Herentals</i> — <i>Turnhout.</i>	Herentals.	A.
	Turnhout — Weelde.	Turnhout.	A.
32	Ans — Glain (Ans) Charb. Espér. Saint-Nicolas (G.P.) — Jemeppe (Etat) — Flémalle-Haute.	Ans. Flémalle-Haute.	L. L.
32/32A	Ans — Gossón.	Ans.	L.
32/32B	Ans — Bonnier.	Ans.	L.
34A	Ans — Ans (Est).	Ans.	L.
35A	<i>Zichem</i> — Montaigu.	Zichem.	H.
38	Chênée — <i>Battice.</i>	Chênée.	L.
	<i>Battice</i> — <i>Hombourg.</i>	<i>Battice.</i>	L.
38/24	Hombourg — Montzen.	Montzen.	L.
	<i>Hombourg</i> — <i>Plombières.</i>	<i>Montzen.</i>	L.
44	Pepinster — <i>Spa.</i>	Pepinster.	L.
	<i>Spa</i> — Francorchamps.	<i>Spa.</i>	L.
	Trois-Ponts — Francorchamps.	Trois-Ponts.	L.
45	Stavelot — <i>Waimés.</i>	Trois-Ponts.	L.
	Wevercé — Losheim.	Wevercé.	L.
47	Reuland — Lengeler.	Gouvy.	L.
47/46	Saint-Vith — Lommersweiler — Steinebruck.	Saint-Vith.	L.
48	Raeren — Sourbrodt.	Raeren.	L.
	<i>Sourbrodt</i> — Waimés.	Waimés.	L.
	<i>Waimés</i> — Saint-Vith.	Saint-Vith.	L.
49	Herbesthal — <i>Raeren.</i>	Herbesthal.	L.
50/ $\frac{58}{1}$ /58	<i>Gand (Saint-Pierre)</i> } <i>Merelbeke</i> } Gentbrugge (S.).	Merelbeke.	G.
51	<i>Bruges</i> — Blankenberge.	Bruges (Mar.) (F.)	G.
51/51A	<i>Bruges</i> — Knokke.	Bruges (Mar.) (F.).	G.
52	Boom — <i>Kontich (Casernes).</i>	Boom.	A.
	Boom — <i>Puurs.</i>	Boom.	A.
	<i>Puurs</i> — <i>Termonde.</i>	<i>Puurs.</i>	A.
54	Hombeek — Willebroek.	Willebroek.	A.
	<i>Puurs</i> — Bornem.	<i>Puurs.</i>	A.
	Tamise — Terneuzen.	Saint-Nicolas (Waas).	G.
55	Zelzate — <i>Wondelgem.</i>	Zelzate.	G.
	<i>Zelzate</i> — <i>Eeklo.</i>	<i>Eeklo.</i>	G.
57	Termonde — <i>Lokeren.</i>	Termonde.	G.
	<i>Lokeren</i> — Moerbeke (Waas).	Moerbeke (Waas).	G.
	Alost (N.) — <i>Oudegem.</i>	Alost (N.).	G.
57/56	Termonde — <i>Saint-Nicolas (Waas).</i>	Termonde.	A.
57A/57	<i>Sint-Gillis (Waas)</i> — Zelzate (Canal).	Moerbeke (Waas).	G.
58	<i>Wondelgem</i> — <i>Eeklo.</i>	<i>Eeklo.</i>	G.
	<i>Eeklo</i> — Bruges.	Bruges.	G.
	<i>Gentbrugge (S.)</i> — <i>Wondelgem.</i>	Gand (Mar.) (F.)	G.
59	Gand (Marit.) — <i>Lokeren.</i>	Gand (Marit.)	G.
	Lokeren — Anvers (Rive gauche).	Saint-Nicolas (Waas)	G.

Numéros des lignes	SECTIONS	Dirigeants de ligne	Dispatching
60	Jette — <i>Opwijk</i> .	Jette.	B.
	Opwijk — Termonde.	Termonde.	G.
61	Alost (N.) — Londerzeel (O.).	Alost (N.).	G.
	Londerzeel (O.) — Willebroek.	Londerzeel (O.).	G.
	Willebroek — Boom.	Boom.	A.
	Boom — <i>Bif. Hoboken</i> .	Hemiksem.	A.
63	Ostende (Quai) — Torhout.	Ostende (Quai).	G.
	Torhout — Kortemark.	Kortemark.	G.
	Kortemark — Ypres.	Ypres.	G.
64	Ypres — <i>Roulers</i> .	Ypres.	G.
65	Menin — <i>Roulers</i> .	Menin.	G.
66	Bruges — <i>Lichtervelde</i> .	Bruges.	G.
	Lichtervelde — <i>Roulers</i> .	Lichtervelde.	G.
	Roulers — Courtrai.	Courtrai.	G.
66/69	Courtrai — Menin.	Courtrai.	G.
68	Tielt — Meulebeke.	Tielt.	G.
	<i>Ingelmunster</i> — Wielsbeke.	Ingelmunster.	G.
	Waregem — Sint-Eloois-Vijve.	Waregem.	G.
69	Menin — Ypres.	Menin.	G.
	Ypres — Abele.	Ypres.	G.
69A	Comines — Le Touquet.	Comines.	G.
73	<i>Deinze</i> — Tielt.	Deinze.	G.
	Tielt — Kortemark.	Kortemark.	G.
	Kortemark — <i>Dixmude</i> .	Kortemark.	G.
	<i>Dixmude</i> — Adinkerke-La-Panne.	Adinkerke-La Panne.	G.
73/74	Dixmude — Nieuport (Bains).	Dixmude.	G.
78A	Blaton — Bernissart.	Blaton.	M.
81	Ath — Blaton.	Ath.	M.
82	Alost (N.) — <i>Burst</i> .	Alost (N.).	G.
	Zottegem — <i>Ellezelles</i> .	Zottegem.	G.
83	<i>Amougies</i> — Avelgem.	Avelgem.	G.
	<i>Avelgem</i> — Courtrai.	Courtrai.	G.
85	Herseaux — <i>Avelgem</i> .	Herseaux.	M.
85/86	<i>Avelgem</i> — Audenarde.	Audenarde.	G.
86	Blaton — <i>Leuze</i> .	Blaton.	M.
	Leuze — <i>Renaix</i> .	Leuze.	M.
	Renaix — Leupegem.	Renaix.	G.
	Leupegem — De Pinte.	Audenarde.	G.
87	Tournai — <i>Renaix</i> .	Tournai.	M.
	<i>Renaix</i> — Lessines.	Lessines.	M.
	Lessines — <i>Bassilly</i> .	Lessines.	M.
88	Antoing — Bléharies.	Antoing.	M.
88A	Tournai — Rumes.	Tournai.	M.
89	Denderleeuw — <i>Zottegem</i> .	Denderleeuw.	G.
	Zottegem — Sint-Denijs-Boekel-Nederzwalm.	Zottegem.	G.
	<i>Sint-Denijs-Boekel-Nederzwalm</i> — Audenarde.	Audenarde.	G.
89/75	Audenarde — Courtrai.	Courtrai.	G.
90	Denderleeuw — <i>Grammont</i> .	Denderleeuw.	G.
	Ath — <i>Jurbise</i> .	Ath.	M.
	Ath — <i>Grammont</i> .	Ath.	M.
94	<i>Hal</i> — Ath.	Ath.	M.
	Ath — Leuze.	Ath.	M.
	Leuze — Tournai.	Tournai.	M.
	Tournai — Blandain.	Tournai.	M.
94/75	Tournai — Mouscron.	Tournai.	M.
98	Cuesmes (Etat) — <i>Warquignies</i> .	Cuesmes (Etat).	M.
	Warquignies — Quiévrain.	Quiévrain.	M.
98A	Dour — Roisin-Autrepepe.	Dour.	M.
98B	Saint-Ghislain-Hornu — Warquignies.	Saint-Ghislain-Hornu.	M.
98C	Saint-Ghislain-Hornu — Levant et Produits 21.	Saint-Ghislain-Hornu.	M.
98E	Flénu 12 (Racc.) — Frameries.	Frameries.	M.
100	Saint-Ghislain-Hornu — Tertre (Carbo).	Saint-Ghislain-Hornu.	M.
100/90	<i>Tertre (Carbo)</i> — Ath.	Ath.	M.
100/100A	Saint-Ghislain-Hornu — Baudour.	Saint-Ghislain-Hornu.	M.
107	Clabecq — <i>Ecaussinnes (Carrières)</i> .	Clabecq.	M.
108	Haine-Saint-Pierre — <i>Erquelinnes</i> .	Haine-Saint-Pierre.	M.
	<i>Ecaussinnes (Carrières)</i> — Houdeng-Goegnies.	Houdeng-Goegnies.	M.
109	Cuesmes (Etat) — <i>Faurœulx</i> .	Cuesmes (Etat).	M.
	Faurœulx — Lobbes.	Faurœulx.	M.
	Thuin (O.) — Chimay.	Thuillies.	C.

LISTE 53.

Numéros des lignes	SECTIONS	Dirigeants de ligne	Dispatching
110	Piéton — Bienne-lez-Happart.	Piéton.	C.
111	Thuillies — <i>Berzée</i> .	Thuillies.	C.
112	Berzée — Laneffe.	Berzée.	C.
112A	Haine-Saint-Pierre — <i>Piéton</i> .	Haine-Saint-Pierre.	M.
114	<i>Piéton</i> — Roux.	Roux.	C.
115	Houdeng-Goegnies — <i>Soignies</i> .	Houdeng-Goegnies.	M.
119	Tubize — <i>Rognon</i> .	Tubize.	M.
119/131	Clabecq — <i>Braine-l'Alleud</i> .	Clabecq.	M.
119A	<i>Luttre-Pont-à-Celles</i> — Jumet-Brûlotte.	<i>Luttre-Pont-à-Celles</i> .	C.
119B	<i>Jumet-Brûlotte</i> — Châtelineau-Châtelet.	Châtelineau-Châtelet.	C.
119C	Jumet-Brûlotte — Lodelinsart (O.).	Jumet-Brûlotte.	C.
120	Jumet-Brûlotte — <i>Ransart</i> .	Jumet-Brûlotte.	C.
122	Bif. Sart-Culpart — Gilly (Haies).	Gilly-Sart-Allet.	C.
123	Monceau — <i>Dampremy (Charbonnages)</i> .	Monceau.	C.
126	Melle — <i>Zottegem</i> .	Melle.	G.
127	Zottegem — <i>Grammont</i> .	Zottegem.	G.
131	Grammont — <i>Enghien</i> .	Grammont.	G.
132	Enghien — Braine-le-Comte.	Braine-le-Comte.	M.
133	Statte — <i>Clavier</i> .	Statte.	L.
134	Clavier — Ciney.	Ciney.	N.
135	Landen — Fallais.	Landen.	B.
136	<i>Fallais</i> — Statte.	Statte.	L.
137	Ciney — Yvoir.	Ciney.	N.
138	Bif. de Bois-de-Nivelles — Fleurus.	Fleurus.	C.
139	Walcourt — <i>Neuville (Sud)</i> .	Walcourt.	C.
140	Neuville (Sud) — Vireux-Molhain.	Walcourt.	C.
141	<i>Mariembourg</i> — Couvin.	Mariembourg.	C.
142	<i>Walcourt</i> — <i>Florennes (Cal)</i> .	Mariembourg.	C.
143	<i>Florennes (Cal)</i> — <i>Senzeille</i> .	Florennes (Cal).	C.
144	<i>Acoz</i> — Mettet.	Florennes (Cal).	C.
145	Châtelineau-Châtelet — <i>Florennes (Cal)</i> .	Mettet.	C.
146	<i>Florennes (Cal)</i> — Doische.	Châtelineau-Châtelet.	C.
147	Bif. Trieu-Kaisin — Charleroi (Nord).	Florennes (Cal).	C.
148	Lodelinsart — Gilly (Quatre-Bras).	Couillet-Montignies.	C.
149	Tirlemont — <i>Jodoigne</i> .	Lodelinsart.	C.
150	Jodoigné — Ramillies.	Tirlemont.	B.
151	<i>Ramillies</i> — Namur.	Ramillies.	N.
152	Landen — Ramillies.	Namur.	N.
153	<i>Ramillies</i> — Gembloux.	Landen.	B.
154	<i>Gembloux</i> — Fleurus.	Gembloux.	N.
155	Jemelle — <i>Houyet-Ardenne</i> .	Fleurus.	C.
156	<i>Marbehan</i> — Virton-Saint-Mard.	Jemelle.	N.
157	Momignies — Aublain.	Virton-Saint-Mard.	N.
158	<i>Aublain</i> — Hastière.	Chimay.	C.
159	Mariembourg — Couvin.	Mariembourg.	C.
160	Libramont — <i>Gouvy</i> .	Mariembourg.	C.
161	<i>Gouvy</i> — <i>Saint-Vith</i> .	Libramont.	N.
162	Bastogne (Sud) — Benonchamps.	Gouvy.	L.
163	Bertrix — Muno.	Bastogne (Sud).	N.
164	Athus — Autelbas.	Bertrix.	N.
165	Lodelinsart — Jumet-la-Coupe.	Athus.	N.
166		Lodelinsart.	C.

54. — INTERVENTION DES DEPENDANCES DANS L'EXECUTION DES INSTRUCTIONS RELATIVES A LA MARCHE DES TRAINS.

Dépendances complètement assimilées aux gares.

1) LIGNES A VOIE UNIQUE.

Abele.	Gilly (Haies).	Rance.
Achel.	Gilly (Quatre-Bras).	Ruien.
Ans (Plateau).	Haine-Saint-Pierre (Verreries).	Schaffen.
Balen (Nete).	Hauchies.	Sijsele.
Balen (Usines).	Helchteren.	Sombreffe.
Battice.	Heppen.	Steenbrugge.
Beaumont.	Houtem.	Strée.
Belœil.	Kontich (Village).	Tavigny.
Berchem (Audenarde).	Kortenbos.	Tertre (Carbo).
Charleroi (Nord).	Ledegem-Dadizele.	Tielen.
Chassart (1).	Le Touquet.	Marchienne-au-Pont (Tréfilerie).
Courcelles (Centre).	Melsbroek.	Velm.
Courcelles (Fosses).	Meulebeke.	Waasmunster.
Dampremy (Charbonnages).	Moën-Heestert.	Warneton.
Deschâssis.	Monceau (Usines).	Warquignies.
Docherie.	Monville.	Weelde.
Dorinne-Durnal.	Moorslede-Passendale.	Westrozebeke.
Evrehailles-Bauche.	Nieuport (Bains) (2).	Widumont.
Forchies.	Ordingen.	Wielsbeke.
Gand (Rabot).	Oret.	
Genk (Kolenhaven).	Pavillons.	

(1) Sauf les dimanches et jours fériés assimilés.

(2) Seulement pendant la saison balnéaire.

2) LIGNES A DOUBLE VOIE.

Aalbeke.	Gentbrugge (Sud).	Montignies (F.).
Angleur (Aguesses).	Gentbrugge (Nord).	Nivelles (Nord).
Anvers (Kiel).	Haine-Saint-Pierre (F.).	Remersdaal.
Anvers (Schijnpoort).	Hauchies.	Schaerbeek (F.).
Autelbas.	Jemeppe-Froidmont.	Seneffe.
Balegem (Sud).	Kalmthout.	Stacegem.
Bouwel.	La Louvière (G.I.).	Stoumont.
Bovigny.	La Roche (Brabant).	Villers-la-Ville.
Charleroi (Sud) - Quai.	Lendeledé.	Visé (Haut).
Dampremy.	Machelen.	Warquignies (Charbonnages).
Dampremy (Charbonnages).	Malderen.	Wichelen.
Erwetegem.	Marcinelle.	Zulte.
Fouron-Saint-Martin.		

54. — Intervention des gares et des dépendances dans l'exécution des instructions relatives à la marche des trains.

(Voir fascicules 123.103 et 123.205.)

A. — Dépendances complètement assimilées aux gares.

1) LIGNES A VOIE UNIQUE.

Abele.
Achel.
Ans (Plateau).
Balen (Usines).
Barse.
Charleroi (Nord).
Chassart (1).
Courcelles (Fosses).
Dampremy.
Dampremy (Charbonnages).
Deschâssis.
Dison.
Docherie.
Dorinne-Durnal.
Gand (Rabot).
Gommernich.
Genk (Kolenhaven).
Gilly (Haies).
Gilly (Quatre-Bras).
Halen.
Hanzinne.
Hauchies.

Helchteren.
Heppen.
Herbeumont.
Houtem.
Huccorgne.
Kontich (Village).
Kortenbos.
La Reid.
Ledegem-Dadizele.
Les Avins-en-Condroz.
Lessines (Carrières).
Le Touquet.
Le Vieux-Campinaire.
Lommersweiler.
Loppem.
Meulebeke.
Moen-Heestert.
Monceau (Usines).
Muno.
Nieuport (Bains).
Noorderwijk-Morkhoven (2).
Oostham.

Ordningen.
Oret.
Overpelt (Usines).
Poelkapelle.
Régissa.
Schaffen.
Seloignes-Monceau.
Sijsele.
Sint-Denijs-Helchin.
Sint-Eloois-Vijve.
Snaaskerke.
Steenbrugge.
Strée.
Tielen.
Tréfilerie (poste provisoire).
Velm.
Warneton.
Warquignies.
Weelde.
Westrozebeke.
Wideumont.
Wielsbeke.

- (1) N'intervient que dans le service de bloc dans le sens Aarschot vers Herentals.
(2) Sauf les dimanches et jours fériés assimilés.

2) LIGNES A DOUBLE VOIE.

Aalbeke.
Anvers (Kiel).
Autelbas.
Balegem (Sud).
Boitsfort.
Bouwel.
Bovigny.
Bruxelles (Allée-Verte).
Charleroi (Sud)-Quai.
Dampremy (Charbonnages).

Desselgem.
Grand-Halleux.
Haine-Saint-Pierre (F.).
Hauchies.
Jemeppe-Froidmont.
Kalmthout.
La Louvière (G.I.).
La Roche (Brabant).
Le Vieux-Campinaire.
Lissewege.

Machelen.
Malderen.
Marcinelle.
Montignies (F.).
Schaerbeek (F.).
Stacegem.
Villers-la-Ville.
Warquignies (Charbonnages).
Welkenraedt.
Wichelen.
Zulte.

B. — Gares n'intervenant pas dans le service des trains.

1) LIGNES A VOIE UNIQUE.

~~Ans (Est)~~
Ethe.
Fernel.

Oisquercq.
Thuin (Ouest).

Virton.

2) LIGNES A DOUBLE VOIE.

~~Ans (Est)~~.
Barvaux.
Bas-Oha.
Cheratte.

Corswarem.
Dolhain (Gileppe).
Ligny (Carrières).
Milmont.

Momalle.
Recourt.

LISTE 54.

C. — Gares et dépendances intervenant partiellement dans le service des trains. (Cette intervention fait l'objet de consignes établies par l'Ingénieur principal ou l'Inspecteur principal de l'Exploitation.)

G = Gare — D = Dépendance.

1) LIGNES A VOIE UNIQUE.

Gares et dépendances	Groupes	Gares et dépendances	Groupes
Anderlues (G.).	C.	Montaigu (G.).	H.
Baudour (D.).	M.	Montenau (D.).	L.
Belsele (D.).	G.	Montjoie (D.).	L.
Bernissart (G.).	M.	Moorsel (D.).	Br.
Bléharies (D.).	M.	Moorslede-Passendale (D.).	B.
Bois-de-Breux (G.).	L.	Nouvelles (G.).	M.
Boussu-en-Fagne (D.).	C.	Noville-Taviers (D.) (3).	N.
Braine-le-Château (G.).	M.	Ogy (D.).	M.
Bullange (D.).	L.	Oplinter (D.).	H.
Butgenbach (D.).	L.	Philippeville (G.).	C.
Conzen (D.).	L.	Ramsel (D.).	A.
Crombach (D.).	L.	Rebecq (D.).	M.
Dergneau (D.).	M.	Ramin (G.).	L.
Ecaussinnes (D.).	M.	Reuland (G.).	L.
Eke-Nazareth (D.).	G.	Roetgen (D.).	L.
Elouges (D.).	M.	Rœulx (G.).	M.
Fauquez (G.).	M.	Roisin-Autreppe (D.).	M.
Flénu (Produits) (D.).	M.	Ronquières (G.).	M.
Flobecq (Bois) (D.).	M.	Ruien (D.).	G.
Fraire (D.).	C.	Sart-Moulin (D.).	C.
Francorchamps (G.).	L.	Sibret (D.).	Ar.
Frizet (D.).	N.	Stekene (G.).	G.
Glain (Ans) (G.).	L.	Tavigny (D.).	Ar.
Glain-Montegnée (G.).	L.	Thy-le-Château (G.).	C.
Herve (G.).	L.	Tourpes (D.).	M.
Hombourg (D.).	L.	Vaux-sous-Chèvremont (D.).	L.
Huppaye (D.) (1).	N.	Villers-le-Gambon (G.).	C.
Jauche (G.).	N.	Villers-sur-Lesse.	N.
Jesseren (D.).	H.	Waasmunster (G.).	G.
La Calamine (D.).	L.	Wachtebeke (D.).	G.
Lammersdorf (D.).	L.	Warquignies (Rivages) (D.).	M.
Lengeler (D.).	L.	Wasmes (G.).	M.
Leuze-Longchamps (G.).	N.	Wauthier-Braine (D.).	M.
Marchin (2).	L.	Westmeerbeek (D.).	A.
Monville (D.).	M.	MILHORT (G.)	A.
ROCOUXT (D.)	L.		

- (1) En période betteravière seulement.
- (2) N'intervient que dans le service de bloc.
- (3) En périodes linière et betteravière seulement.

2) LIGNES A DOUBLE VOIE.

Gares et dépendances	Groupes	Gares et dépendances	Groupes
Acren (G.).	M.	Cronfestu (D.).	M.
Anseremme (D.).	N.	Dampremy (D.).	C.
Appelterre (G.).	G.	Dave (Etat) (D.).	N.
Argenteau (D.).	L.	Dave (Nord) (D.).	N.
Aubange (D.).	Ar.	Dilbeek (G.).	Br.
Bassenge (D.).	L.	Ensival (D.).	L.
Bois-du-Luc (D.).	M.	Epegem (G.).	A.
Bomerée (D.).	C.	Essene-Lombeek (G.).	G.
Brages-Bellingen (G.).	Br.	Falaën (D.).	C.
Bruxelles (Pannenhuis) (D.).	Br.	Falemprise (D.).	C.
Callenelle (G.).	M.	Florival (D.).	N.
Carlsbourg (G.).	Ar.	Fontaine Valmont (D.).	C.
Carnières (G.).	M.	Fouron-Saint-Martin (D.).	L.
Chapelle-à-Wattines (D.).	M.	Fouches (D.).	Ar.
Comblain-au-Pont (D.).	L.	Froyennes (D.).	M.
Comblain-la-Tour (G.).	L.	Gelrode (D.).	A.
Courrière (D.).	N.	Gingelom (D.).	A.

Gares et dépendances	Groupes	Gares et dépendances	Groupes
Grand-Reng (G.).	M.	Musson (D.).	Ar.
Groenendaal (Hippodrome) (D.).	Br.	Natoye (G.).	N.
Groot-Bijgaarden (D.).	Br.	Neerwinden (D.).	A.
Hamipré (D.).	Ar.	Noirhat (G.).	C.
Hamoir (G.).	L.	Nossegem (G.).	Br.
Harchies (G.).	M.	Offagne (G.).	Ar.
Haren (Tilleul) (D.).	Br.	Okegem (G.).	G.
Hayettes (G.).	M.	Papignies (D.).	M.
Heide (D.).	A.	Peissant (D.).	M.
Heizijde (G.).	Br.	Petit-Enghien (D.).	M.
Hever (D.).	A.	Pipaix (G.).	M.
Houdemont (D.).	Ar.	Quaregnon-Wasmuël (G.).	M.
Hove (D.).	A.	Rebaix (D.).	M.
Isières (D.).	M.	Reet (G.).	A.
Izel (G.).	Ar.	Remersdaal (D.).	L.
Jupille (D.).	L.	Remouchamps (G.).	L.
Kessel (D.).	A.	Ressaix (G.).	M.
Korbeek-Lo (D.).	A.	Rhismes (G.).	N.
Kumtich (D.).	A.	Rixensart (G.).	Br.
La Croyère (D.).	M.	Roanne-Coo (D.).	L.
La Louvière-Bouvy (G.).	M.	Saint-Denis-Bovesse (G.).	N.
La Paix (D.).	M.	Saint-Gérard (D.).	C.
Lebbeke (G.).	Br.	Saintes (D.).	M.
Le Campinaire (D.).	C.	Sauvegarde (D.).	A.
Leers (Nord) (D.).	M.	Sauvegarde (Produits Chimiques et Mét.)	
Leignon (D.).	N.	(G.F.).	A.
Liedekerke (G.).	G.	Schendelbeke (G.).	G.
Ligne (G.).	M.	Sclaigneaux (G.).	N.
Linkebeek (D.).	Br.	Silly (G.).	M.
Lorcé-Chevron (D.).	L.	Silenrieux (G.).	C.
Lovenjoel (D.).	A.	Sint-Martens-Bodegem (G.).	Br.
Maffle (G.).	M.	Stacegem (D.).	G.
Marcq (D.).	M.	Sterpenich (G.).	Ar.
Martinrive (D.).	L.	Stoumont (D.).	L.
Masnuy-Saint-Pierre (G.).	M.	Straimont (D.).	Ar.
Maubray (D.).	M.	Templeuve (D.).	M.
Melcauwen (D.).	A.	Thieu (D.).	M.
Mellier (D.).	Ar.	Thimister-Clermont (D.).	L.
Merchtem (G.).	Br.	Uccle (Stalle) (D.).	Br.
Meslin-l'Evêque (A.).	M.	Veltem (G.).	Br.
Messancy (D.).	Ar.	Visé (Haut) (D.).	L.
Mévergnies-Attre (D.).	M.	Warsage (G.).	L.
Mignault (G.).	M.	Watermael (D.).	Br.
Milmort (G.).	Br.	Wiesme (G.).	N.
Montignies-le-Tilleul (D.).	C.	Wildert (D.).	A.
Mont-sur-Marchienne (D.).	C.	Zandbergen (G.).	G.
Munckzwalm (G.).	G.	Zonhoven (D.) (1).	H.

(1) N'intervient que dans le service de bloc.

A. = Anvers; Ar. = Arlon.

B. = Bruges; Br. = Bruxelles.

LISTE 54.

D. — Gares, dépendances ou gares privées où les manœuvres en voies principales et sur celles des cours à marchandises s'effectuent sous la surveillance et la responsabilité des chefs-gardes.

(G.P.) = Gare privée; D. = Dépendance; R. = Raccordement; P.A. = Point d'arrêt.

1. LIGNES A DOUBLE VOIE.

Numéros des lignes	Gares, dépendances, gares privées et points d'arrêt	Groupe	Numéros des lignes	Gares, dépendances, gares privées et points d'arrêt	Groupe
15	Lommel (Usines) (D.).	H.	122	Gontrode (D.).	G.
18	Bourg-Léopold (Antverpia) (G.P.)	H.	123	Tollembeek (D.).	G.
21A	Bokrijk (D.).	H.	124A	Luttre-Pont-à-Celles (J.-P. Meyers) (G.P.).	C.
	Bokrijk — Racc. B.S.L. (Entreprises générales, anciennement Baguet — Schollaert et Limère frères van Kuringen - Kermt, S.P.R.L.) (V.).	H.	125	Luttre-Pont-à-Celles (Silica) (G.P.).	C.
27A	Forts 7 et 8 (Racc. militaire).	A.		Tilleur (Safak) (G.P.).	L.
34	Herstal (Petite Bacnure) (G.P.).	L.		Chokier (Racc. Sacré).	L.
35	Linkhout (D.).	H.		Engis (Aigremont) Linalux (G.P.).	L.
37	Astenet (D.).	L.		Hermalle-sous-Huy (Flône) (G.P.).	L.
40	Cheratte (Charb. du Hasard) (G.P.).	L.		Corphalie (G.P.).	L.
	Intendance Militaire (G. P.)	L.		Andenne - Seilles (Rivage) (G.P.) (1).	N.
	Petroleum Products (R.).	L.		Beez (Dépôt de terre) (R.).	N.
42	Strée (G. P.).	H.	125A	Moulins de Beez (G. P.).	N.
	Hagoheid (G.P.).	L.		Fallon (G. P.).	N.
	Aywaille (Carr. de la Falize) (G.P.).	L.		Ougrée (Parc aux rails) (G.P.).	L.
	La Gleize (D.).	L.		Seraing (Espérance) (G.P.).	L.
	Quarreux (D.).	L.		Vieille-Marihaye (G.P.).	L.
	Rivage (Belle Roche) (G.P.).	L.	130	Flémalle-Haute (Phénix-Works) (G.P.).	L.
43	Souverain-Pré (G. P.).	L.	130A	Moustier (Mornimont) (G.P.).	N.
	Poulseur (Richopré) (G. P.).	L.	132	Hourpes (D.).	C.
	Sy (D.).	L.		Jamioulx (Faienceries des Pavillons) (G. P.).	C.
	Marenne (D.).	L.		Cour-sur-Heure (D.).	C.
50	Serskamp.	G.		Pry (D.).	C.
50A	Varsenare (D.).	B.		Falemprise (D.).	C.
51	Dudzele (D.).	B.		Neuville (Sud) (D.).	C.
	Zuienkerke (D.).	B.		Roly (D.).	C.
	Oppuurs (D.).	A.	139	Basse-Wavre.	N.
53/61	Londerzeel (Est) (D.).	A.		Limal (Electro-Construction) (R.).	N.
66	Beveren (Roulers) (D.).	B.		Oud-Heverlee (D.).	A.
73	Esen (D.).	B.	141	Fonteny (D.).	C.
	Grammene (D.).	G.	147	Tamines (Moignelée) (G. P.).	C.
75	Astene (D.).	G.	154	Lustin (Carrières de Dave) (G.P.).	N.
78	Maubray (D.).	M.		Tailfer (Carrières) (G. P.).	N.
90	Papignies (D.).	M.	161	Beuzet (D.).	N.
98B	Boussu (Route) (G.P.).	M.		Lonzée (D.).	N.
118	Havré-Ville (Ciments de Thieu) (G.P.).	M.	165	Blanmont (D.).	N.
	Obourg (Cim. et Briqueteries réunies) (G.P.).	M.		Meix-devant-Virton (Berchiwez) (G. P.).	Ar.
37	<i>Croz et Longtray (G.P.)</i>	L.		Florenville (Les Epioux) (G. P.).	Ar.
				Rossart (D.).	Ar.

A. = Anvers; Ar. = Arlon; B. = Bruges; Br = Bruxelles.

(1) Au train 66205 seulement.

2. LIGNES A VOIE UNIQUE.

Numéros des lignes	Gares, dépendances, gares privées et points d'arrêt	Groupe	Numéros des lignes	Gares, dépendances, gares privées et points d'arrêt	Groupe
13	Lint (D.).	A.	61	Tisselt (Ouest) (D.).	A.
15	Lommel (Usines) (D.).	H.		Steenhuffel (D.).	Br.
	Lommel (Sablières) (G. P.)	H.		Peisegem (D.).	Br.
	Sint-Huibrechts-Lille (A.).	H.		Baardegem (D.).	Br.
17	Deurne (Diest) (D.).	H.	63	Boezinge (D.).	B.
	Kwaadmechelen (G. P.) (Produits chimiques du Limbourg).	H.		Moere (D.).	B.
19	Helchteren (L'Oxydrique internationale) (R.).	H.		Wijnendaale (D.).	B.
	Wijchmaal (Limbourg) (Valkenberg) (R.).	H.	64	Sint-Jozef (D.).	B.
	Eksel (D.).	H.		Kruiskalsijde (R.).	B.
20	Eigenbilzen (D.).	H.	65	Zonnebeke (D.).	B.
	Munsterbilzen (D.).	H.	66	Vierkavenhoek (P. A.).	B.
21	Attenhoven (D.).	A.	69A	Beitem (D.).	B.
21A	Opoeteren-Dilsen (D.).	H.		Loppem (D.).	B.
	Rotem (G. P.).	H.		Warneton (Briqueteries Ghesquière) (G.P.).	B.
	Elen.	H.		Le Touquet (Briqueteries de la Lys) (G.P.).	B.
22	Budingen (D.).	H.	73	Pont-Rouge (D.).	B.
	Geetbets (D.).	H.		Avekapelle (D.).	B.
	Neerlinter (D.).	H.		Oostkerke (D.).	B.
	Oplinter (D.).	H.	74	Kaaskerke (D.).	B.
23	Piringen (D.).	H.		Pervijze (D.).	B.
	Kerniel (D.).	H.		Ramskapelle (D.).	B.
	Melveren (D.).	H.	81	Stambruges (D.).	M.
	Wilderen (D.).	H.		Belœil (D.).	M.
	Léau (D.).	H.		Grandglise (D.).	M.
29	Heultje (Gevaert) (G. P.).	A.		Huissignies (D.).	M.
	Turnhout (Tuileries Modernes de la Campine) (G.P.).	A.		Ladeuze (D.).	M.
	Hulshout (Moens) (G.P.).	A.	83	Ormeignies (D.).	M.
32	Jemeppe (Etat) (D.).	L.		Luipaardbrug (P. A.).	G.
32A	Glain-Montegnée (Espérance) (R.).	L.	85	Briqueteries du Littoral (G.P.).	G.
	Glain-Montegnée (Gosson) (R.).	L.		Knokke (Zwevegem).	G.
32B	Espérance et Bonne Fortune (R.).	L.	86	Bossuit (D.).	G.
	Glain (Ans) - Ch. Espérance-Saint-Nicolas (R.).	L.		Melden (D.).	G.
	Ans (Bonnier) (R.).	L.	86	Grandmetz (D.).	M.
	Sart-Berleur (R.).	L.		Leuze (Bois courbé) (G.P.).	M.
38	Fléron (Hasard) (G.P.).	L.	87	Tournai (Carbannelle) (G.P.).	M.
	Micheroux (Hasard) (G.P.).	L.		Kain (D.).	M.
	Micheroux (Chges Wéristier)- Puits des Halles et des Xhawirs (R.).	L.		Obigies (D.).	M.
	Froidthier (D.).	L.		Pecq (D.).	M.
38A	Meresnet (Schijns) (R.).	L.		Hérinnes-Warcoing (D.).	M.
44	Juslenville (D.).	L.	88	Pottes (D.).	M.
45	Masta (P.A.).	L.		Celles-Escanaffles (D.).	M.
	Honsfeld (D.).	L.	88A	Ogy (D.).	M.
46	Steinebrück.	L.		Péronnes (D.).	M.
47	Udler (D.).	L.		Hollain (D.).	M.
52	Kontich (Village) (Aciéries anversoises) (G.P.).	A.		Willemeau-Froidmont (D.).	M.
55	Bassevelde (D.).	G.		Willemeau-Froidmont (briq. mécaniques d'Ere) (G.P.).	M.
	Lembeke (Eeklo) (D.).	G.	98	Rumes (D.).	M.
	Doornzele-Bagatelle (D.).	G.	98A	Boussu-Bois (G.P.).	M.
56	Grembergen-Moerzeke (D.).	G.		Roisin-Autreppe (D.).	M.
57	Zelzate (Madou) (G.P.).	G.	100	Angre (D.).	M.
	Zelzate (Canal) (D.).	G.		Audregnies (D.).	M.
57A	Kemzeke (D.).	G.		Wihéries (D.).	M.
	Klein-Sinaai (D.).	G.		Sirault.	M.
58	Adegem (D.).	G.		Vaudignies-Neufmaison (D.).	M.
	Sijsele (D.).	G.	107	Chièvres (D.).	M.
	Steenbrugge (D.).	B.		Henripont (D.).	M.
59	Zwijndrecht (Fort) (G. P.).	G.		Héribus (R.).	M.
	Destelbergen (D.).	G.	109/110	Merbes-Sainte-Marie (D.).	M.
		G.	110	Strée (Donstiennes) (G. P.).	C.
38	Retinne (D)			Robechies (D.).	C.
				Bienne-lez-Happart (D.).	C.
				Buvrines (D.).	C.

Hombourg (D.)

29 Sickenbosch (G.P.)

LISTE 54.

Numéros des lignes	Gares, dépendances, gares privées et points d'arrêt	Groupe	Numéros des lignes	Gares, dépendances, gares privées et points d'arrêt	Groupe
111	Thuillies (Coweze) (R.), Thy-le-Château (Cornez-Degrange et Vanderschelden) (G. P.).	C.	142	Noville — Tavier (D.). (sauf en périodes lumière et bet- teravière).	N.
	Gourdinne (D.).	C.		Hédenge (D.).	N.
	Lanefte (D.).	C.		Huppaye (D.)	N.
114	Soignies (Carrières du Perlonjour) (G.P.).	M.		(sauf en période betteravière).	
115	Nidérand (D.).	M.		Saint-Jean-Geest (D.).	N.
126	Ciney (Liennes) (G.P.).	N.		Zetrud-Lumay (D.).	A.
	Emptinne (D.).	L.	147	Bost (D.).	A.
	Bormenville (D.).	L.		Corroy-le-Château (D.).	C.
	Modave (Vyle-Tharoul) (G.P.).	L.		Sauvenière (D.).	N.
127	Moha (Nouvelle G.P.).	L.		Petit-Rosière (D.).	N.
	Moha (Carrières et Fours à chaux) (G.P.).	L.		Autre-Eglise (D.).	N.
	Wamont	A.		Maret (D.).	N.
128	Braibant (D.).	N.	150	Racour (D.).	N.
	Spontin (Eaux minérales) (R.).	N.	155	Eprave (D.).	N.
	Spontin (Carrière de la Rochette) (G. P.).	N.		Buzenol (D.).	Ar.
	Evrhailles - Bauche (Spinette, Marx et Lambotte) (G.P.).	N.		Èthe (D.).	Ar.
	Evrhailles - Bauche (Sergent) (G. P.).	N.	156	Croix-Rouge (D.).	Ar.
	Evrhailles - Bauche (Fivet) (G. P.)	N.		Virton (D.).	Ar.
	Purnode (D.).	N.		Agimont-Village (D.).	C.
	Evrhailles - Bauche (Carr. Saint- Laurent) (G.P.).	N.		Romerée (D.).	C.
132	Olloy (Daffe Henri) (G.P.).	C.		Matagne-la-Petite (D.).	C.
136	Neuville (Nord) (D.).	C.		Matagne-la-Grande (D.).	C.
	Rosignol (D.).	C.		Lafitte (G. P.).	C.
	Saint-Lambert (Dardenne) (G. P.).	C.		Boussu-en-Fagne (D.).	C.
	Hemptinne (Carrières et Marbres) (G.P.).	C.		Aublain (D.).	C.
	Trojean (R.).	C.		Villers-la-Tour (D.).	C.
	Jamagne (D.).	C.		Lompret (D.).	C.
	Fraire (Humide) (D.).	C.	163	Beho (D.).	L.
	Tanret (R.).	C.		Maldange (D.).	L.
	Froidmont (D.).	C.		Bernimont (D.).	Ar.
	Gobeau (R.).	C.		Rosières (G. P.).	Ar.
	Morialmé (Marcel Thomas) (G. P.).	C.		Sainte-Marie (D.).	Ar.
	Biesmerée (D.).	C.		Morhet (D.).	Ar.
138	Sery (D.).	C.		Limerlé (D.).	L.
	Biesme (D.).	C.	164	Neffe (Racc. Guillaume).	Ar.
	Acoz (fourneaux) (G. P.).	C.		Benonchamps (D.).	Ar.
	Acoz (Aisémont et Moncheret) (G. P.).	C.	165A	Orgéo-Gribomont (D.).	Ar.
	Bouffoulx (Céramique de Haine- Saint-Pierre) (G.P.).	C.		Orgéo-Ardoisières (D.).	Ar.
	Bouffoulx (Ormont) (G.P.).	C.		Cugnon-Mortehan (D.).	Ar.
142	Vedrin (Mines de Pyrites) (G. P.).	N.		Herbeumont (D.).	Ar.
				Sainte-Cécile (D.).	Ar.
			180	Muno (D.).	Ar.
				Jumet-la-Coupe (fours à chaux Dandoy et Lefèvre) (R.).	C.
				Jumet-la-Coupe (Charb. d'Amer- cœur) (R.).	C.
				Jumet-la-Coupe (local).	C.
				Jumet-la-Coupe (Bennert et Bivort) (R.) (en dehors des heures de présence de l'agent de surveil- lance).	C.
127	Jumal D.	L.			

**55. — TABLEAU INDIQUANT LES PLUS PETITS
RAYONS DES COURBES QUI PEUVENT ETRE
EMPRUNTEES PAR LE MATERIEL ROULANT
DE LA S. N. C. B.**

Série	DESIGNATION DU MATERIEL	Rayon minimum
I	Locomotives types 62 et 97. Voitures métalliques de 21 et 22 m. Voitures à 3 essieux.	130 m
II	Locomotives électriques types 101 - 120 - 121 - 122 - 123 et 124. Locomotives types 15 - 16. Automotrices électriques (tous types). Autorails (sauf l'autorail n° 65201 qui exige un rayon de 175 m). Remorques à deux essieux ou à bogies pour autorails accouplables.	125 m
III	Locomotives types 1 - 7 - 12 - 31 - 40 - 64. Autorails type 651. Voitures métalliques à 4 essieux n°s 32201 à 32204 - 32301 à 32303 - 32401 à 32406 - 39101 à 39105 (ex Nord-Belge). Grue de 35 tonnes d'Anvers (Dam) (1).	120 m
IV	Voitures non métalliques à 3 essieux n°s 3335 et 3336 (ex Nord-Belge) (empattement de 8 m).	115 m
V	Locomotives type 98. Voitures métalliques de 21,456 m pour trains omnibus. Voitures non métalliques à 3 essieux n°s 3320 - 3333 et 54013 (ex Nord-Belge) (empattement de 7,50 m).	110 m
VI	Locomotives types 25 - 26 - 41 et 81. Voitures métalliques de 18 m. Voitures W. L. Wagons à 3 essieux. Voitures non métalliques à 3 essieux n°s 3304 - 3306 - 3311 - 3314 et 3316 (ex Nord-Belge) (empattement de 7 m). Grue de 35 t de Kinkempois.	100 m
VII	Locomotives Diesel types 202 - 203 et 204. Locomotives Diesel de manœuvre type 231.	90 m
VIII	Locomotives types 53 et 57. Grue de 25 t de Haine-Saint-Pierre.	80 m
IX	Locomotives Diesel type 201. Locomotives Diesel de manœuvre types 250 - 251 - 252 - 253 - 270 - 271 et 272. Locomotives types 51, 58 et 93. Autorails types 607 et 608. Fourgons et wagons à deux essieux et wagons à bogies. Wagons à 4 essieux : n°s 1.082.000 à 1.082.009 (21 t) (anciens numéros 83.108 à 83.117) ; n°s 1.083.500 à 1.083.519 (30 t) (anciens numéros 83.118 à 83.132 - 83.175 à 83.189 et 83.191) ; n°s 1.083.520 à 1.083.559 (42 t) (anciens numéros 83.133 à 83.174 et 83.190 - 94.984 à 94.999). Grues de 20 t de Merelbeke et 68 t de Schaerbeek.	75 m
X	Locomotives Diesel de manœuvre type 230.	65 m.
XI	Grue de 40 t de Ronet.	50 m
	(1) Cette grue peut circuler dans les courbes d'un rayon de 90 m à 115 m à la vitesse de 5 km/h.	

55. — Tableau indiquant les plus petits rayons des courbes qui peuvent être empruntés par le matériel roulant de la S. N. C. B.

Les véhicules sont classés, par séries, suivant le rayon minimum exigé.

Série	Désignation du matériel	Rayon minimum
I	Locomotive type 24 (ex-Nord-Belge).	150 m.
II	Locomotives types 60 - 62 - 97. Grue de 35 tonnes d'Anvers-Dam.	140 m.
III	Locomotives types 60 - 10 - 60 - 62 - 97 Voitures métalliques de 21 et 22 m. Voitures à 3 essieux.	130 m.
IV	Automotrices électriques (tous types). Autorails (sauf l'autorail n° 65201 qui exige un rayon de 175 m.). Locomotives types 15 - 16. Locomotives électriques types 101 - 120 - 121.	125 m.
V	Locomotives types : 1 - 7 - 12 - 31 - 38 - 40 - 64. Voitures métalliques à 4 essieux n°s 1001 à 1004 - 1201 à 1203 - 1301 à 1306 - 1701 à 1705 (ex-Nord-Belge). <i>grue de 35 tonnes de Anvers (Dam) (1)</i>	120 m.
VI	Voitures non métalliques à 3 essieux n°s 3334 à 3336 (ex-Nord-Belge).	115 m.
VII	Locomotives types 96 - 98. Voitures métalliques de 21 m. 456 pour trains omnibus. Voitures non métalliques à 3 essieux (ex Nord-Belge), n°s 3002 - 3004 - 3006 à 3008 - 3202 - 3302 - 3318 à 3320 - 3324 - 3326 - 3332 et 3333 - 3337 - 3503 (empattement de 7 m. 50), n°s 3334 à 3336 (empattement de 8 m.).	110 m.
VIII	Locomotives types : 25 - 26 - 29 - 41 - 58 - 81 - 96. Voitures métalliques de 18 m. Voitures W. L. Wagons à 3 essieux. Voitures non métalliques à 4 essieux - n° 4301. Voitures non métalliques à 3 essieux (empattement 7 m.), n°s 3301 - 3304 - 3306 à 3309 - 3311 - 3313 à 3316 - 3329 à 3331 et 3330 } (ex-Nord-Belge) Grue de 35 tonnes de Liège.	100 m.
IX	Locomotives types 57 et 99. Grue de 25 tonnes de Ronet.	80 m.
X	Les véhicules à 2 essieux à 83108 à 83117 (ROT) 83118 à 83119 (25135T) 94984 à 94999 (25/25T) Locomotives types 51, 58 et 93. Fourgons et wagons à deux essieux et wagons à bogies. Voitures non métalliques à 2 essieux : n°s 2362 - 2555 (ex-Nord-Belge). Grues de 15 tonnes de Monceau, 20 tonnes de Merelbeke et 68 tonnes de Schaerbeek. <i>biel T 201</i>	75 m.
XI	<i>Loco biel T 201 et 202</i> <i>loco " de monceau T 202 (n° SE 914 du 15.4.15.</i> <i>loco biel de monceau T 202</i>	90 m. 65 m.

(1) Cette grue peut circuler dans les courbes d'un rayon de 90 m à 115 m
à la vitesse de 5 Km/H.

56. — Lignes n'ayant pas d'inclinaison de plus de 7 mm./m. (dans les deux sens)

(Coefficients α , γ et z égaux ou inférieurs à 4.)

(Voir fascicule 122.2 — Annexe I.)

Numéros des lignes	SECTIONS	Numéros des lignes	SECTIONS
12	Anvers (Gal) — Essen.	54	Terneuzen — Eigenlo.
12/12B	Anvers (Gal) — Anvers (Bass.-Ent.).		Malines — Bornem.
13	Kontich (Cas.) — Lierre.		Saint-Nicolas (Waas) — Terneuzen.
$\frac{13}{1}$ /13	Duffel — Lierre.	55	Wondelgem — Eeklo (via Zelzate).
15	Lierre — Hamont.	55/58	Gand (Saint-Pierre) — Wondelgem.
16/29/35	Lierre — Louvain.	57	Alost (N.) — Zelzate.
17	Mol — Diest.	57/56	Termonde — Hamme.
18	Houthalen — Winterslag.	57A	Sint-Gillis (Waas) — Moerbeke (Waas).
$\frac{18}{1}$	Bif. Bourg-Léopold — Beringen (Mines).	58	Wondelgem — Bruges.
$\frac{18}{1}$ /18	Bourg-Léopold — Houthalen.	59	Gand (Mar.) — Anvers (Rive gauche).
$\frac{18}{2}$	Bif. O. Δ Winterslag — Bif. E. Δ Winterslag	61	Alost — Boom.
19	Achel — Hasselt.	61/27A/ $\frac{27A}{1}$	Anvers (S.) — Schaerbeek via Malines.
19/21A	Hasselt — Opoeteren-Dilsen.	27	
20	Beverst — Lanaken — Maastricht.	61A/61/27A/ $\frac{27A}{1}$ /27	Anvers (K.) — Schaerbeek via Malines.
21	Hasselt — Landen.	61/27A/ $\frac{27A}{4}$ /15	Anvers (S.)
21A	Elen — Maaseik.	61A/61/27A/ $\frac{27A}{4}$ /15	Lierre.
21C	Winterslag — Bilzen.	61	Anvers (K.)
22	Tirlemont — Diest.	63	Boom — Willebroek.
24	Tongres — Visé (Haut).	65	Ostende — Ypres.
26	Schaerbeek (Form.) { Hal. Ruisbroek.	66	Menin — Roulers.
27/26	Vilvorde — Schaerbeek (Jos.).	66/69	Bruges — Courtrai.
27A	Anvers (Schijnp.) — Anvers (N.).	69	Courtrai — Houtem.
27A/15	Anvers (Schijnp.) — Lierre.	69A	Ypres — Abele.
27A/15/27	Anvers (Schijnp.) — Schaerbeek via Malines.	73	Comines — Le Touquet.
28	Ceinture Ouest de Bruxelles.	73/74	Deinze — Grammene.
28/96A/96	Bruxelles (O.) — Mons.	75/94	Lichtervelde — Adinkerke-La Panne.
28/ $\frac{28}{1}$ /50/50A	Bruxelles (O.) — Ostende via Alost (N.).	78	Dixmude — Nieuport.
29	Aarschot — Weelde.	85/86	Gand (Saint-Pierre) — Tournai.
35	Louvain — Hasselt.	86	Ville-Pommerœul — Saint-Ghislain-Hornu.
36	Ans — Bruxelles (N.).	87	Avelgem — Audenarde.
37	Liège (Guill.) — Pepinster.	90	De Pinte — Audenarde.
$\frac{37}{1}$	Liège (Guill.) — Kinkempois.	90	Tournai — Amougies.
37/40/40A	Liège (Guill.) — Liège (Longdoz).	94	Lessines — Lessines (Carr.).
37/43	Liège (Guill.) — Bomal.	96	Denderleeuw — Jurbise.
$\frac{37}{2}$ /43	Kinkempois — Bomal.	96A/96	Courbe de Papignies — Lessines (Carr.).
40A	Visé — Bressoux.	98B	Hal — Baisieux.
50/50A	Schaerbeek } Ostende via Alost (N.). Bruxelles (N.) }	107	Bruxelles (M.) — Mons.
50/58	Merelbeke — Wondelgem (Ceinture Ouest).	108	Mons — Quiévrain.
50/58/58A	Merelbeke — Gand (Rabot).	111	Bruxelles (P.-I.) — Mons.
$\frac{50}{1}$ /58/	Gand (Saint-Pierre) — Gand (Rabot). via Gentbrugge (Sud).	113	Boussu (Route) — Saint-Ghislain-Hornu.
58A		116/108	Boussu (Route) — Warquignies (Riv.).
50A	Bruxelles (M.) — Ostende (Q.) nouvelle ligne.	116	Lembeek (Hal) — Clabecq.
51	Bruges — Blankenberge.	117	Ecaussinnes (Carr.) — Haine-Saint-Pierre.
51A	Bruges (Mar.) — Zeebrugge (Q.) — Knokke	118	Berzée — Lanefte.
52	Bif. vers Boom (bloc 4) à bif. vers Anvers (Sud) et Kontich (Village) (bl. 26).	124/124A	Bascoup — Piéton.
52/61/52	Kontich (Village) — Termonde.	125	La Louvière — Haine-Saint-Pierre.
53	Schellebelle — Louvain.	130	Manage — La Louvière.
			Luttre-Pont-à-Celles — Braine-le-Comte.
			Mons — Havré-Ville.
			Charleroi (S.) — Bois-de-Nivelles.
			Lillois — Baulers.
			Liège (Guill.) — Tilleur.
			Flémalle-Haute — Namur.
			Charleroi (S.) — Namur.

**57. — LISTE DES ITINERAIRES
QUI PEUVENT ETRE EMPRUNTES SUR LE SEUL
COMMANDEMENT DES SIGNAUX (1) (2).**

NUMEROS DES LIGNES	POINTS EXTREMES ENTRE LESQUELS LES DIFFERENTS ITINERAIRES SE SITUENT	INDICATIONS DES DIFFERENTS ITINERAIRES
12/27 A	Anvers (Schijnpoort) — Anvers (Est) — Bif. Groenenhoek (3).	1. via ligne 12, ligne <u>27</u> (voies voyageurs). 1 2. via ligne 12, ligne 27A (voies marchan- dises). 3. via ligne 27 A.
15/27	Bif. Sud Berchem — Bif. Lierse Steenweg ou (Bif. Aubry) (3).	1. via bif. Sud Berchem — ligne 27 — Mort- sel — bif. Drapstraat — ligne 27 — bif. Lierse steenweg (ou bif. Drapstraat, li- gne <u>27 A</u> — bif. Aubry). 2 2. via bif. Sud Berchem, bif. Groenenhoek — ligne 27A — bif. Krijgsbaan — ligne <u>27 A</u> — bif. Lierse steenweg (ou bif. 1 Krijgslaan, 15 — bif. Aubry). 1
25/27	Anvers (Central) — Bif. Sud Berchem — Kontich (Casernes) (3).	1. via ligne 25 par Oude-God. 2. via ligne 27 — bif. Sud Berchem — ligne 27 — Mortsel — bif. Drapstraat — ligne 27 — bif. Lierse steenweg — ligne 27. 3. via ligne 27 — bif. Sud Berchem — bif. Groenenhoek — ligne 27 A — bif. Krijgs- laan — ligne <u>27 A</u> — bif. Lierse steen- 1 weg — ligne 27.
25/27	Kontich (Casernes) — Vilvorde (3).	1. via ligne 25 par Malines. 2. via ligne 27 par Malines. 3. via ligne 27 A via Muizen-Weerde. Le détournement via Muizen-Weerde est uniquement d'application pour les con- ducteurs de trains électriques de : — Berchem, Bruxelles (Midi) et Montignies (service voyageurs) ; — Schaerbeek, Anvers (Dam) et Monceau.
25/27	Vilvorde — Schaerbeek (Voyageurs) (3).	1. via ligne 25 par block 2 E. 2. via ligne 27 par bif. Haren (Nord).
27/27 A/53	Weerde — Muizen.	1. via bif. Prinsenhoek. 2. via Malines. Ce cas est uniquement d'application pour les conducteurs de trains électriques de marchandises de Schaerbeek, Anvers (Dam) et Monceau.
53/53 A	Malines — Bif. Hever (3).	1. via voies voyageurs (ligne 53). 2. via voies marchandises (ligne 53 A).

- (1) Les dispositions de la liste 57 ne sont pas applicables aux trains conduits par du personnel des réseaux étrangers qui n'est pas piloté.
- (2) Les signaux de direction qui se trouvent sur l'itinéraire imprévu sont à considérer, pour les trains détournés, comme des signaux d'arrêt ordinaires munis d'un panneau Y.
En outre, le machiniste conduit ces trains à une vitesse garantissant la sécurité du parcours sur l'itinéraire imprévu.
- (3) Dans les deux sens.

LISTE 57.

NUMEROS DES LIGNES	ENTRE LESQUELS LES DIFFERENTS ITINERAIRES SE SITUENT POINTS EXTREMES	INDICATIONS DES DIFFERENTS ITINERAIRES
25/27/36	Schaerbeek — Bruxelles (Nord) (3).	1. via ligne 25. 2. via ligne 27. 3. via ligne 36.
37	Liège (block 45) — Angleur (block 48) (3).	Tous les itinéraires possibles dans le gril entre Liège et Angleur.
50	Berchem-Sainte-Agathe — Groot Bijgaarden.	1. via voie principale. 2. via siding-line.
50	Gand (Saint-Pierre) — Merelbeke (3).	1. via voie principale. 2. via voie de circulation 50 E.
50 A	Bruxelles (Midi) — Block 1 (3).	La voie rapide 50 A et la voie lente $\frac{50 A}{1}$ entre Bruxelles (Midi) et Block 1, sont à considérer comme faisant partie du gril de Bruxelles (Midi).
50 A	Bif. Sint-Katherina-Lombeek — Bif. Welle (3).	1. voie principale. 2. via ligne $\frac{50 A}{2}$ Denderleeuw. ligne $\frac{50 A}{3}$
96	Bruxelles (Midi) — Forest (Midi) (3)	Tous les itinéraires possibles dans le gril entre Bruxelles-Midi et Forest-Midi.
96	Forest (Midi) — Lot — Hal (3).	1. via voie principale. 2. via voie banale.
97	Jemappes (G. Ch.) — Quaregnon.	1. via voie principale. 2. via voie de garage de Quaregnon.
124/26/28	Linkebeek — Schaerbeek (Formation) (3) (pour trains GV et trains de marchandises seulement). Remarque : Au départ de Schaerbeek en cas de changement d'itinéraire, la locomotive doit changer de front et éventuellement virer (locomotive à vapeur). Ce cas est uniquement d'application pour les conducteurs de trains électriques de marchandises de Schaerbeek, Anvers (Dam) et Monceau.	1. via ligne 26 (bif. Watermael), bif. Etterbeek, Schaerbeek (Josaphat). 2. via Forest (Est), ligne $\frac{28}{3}$, ligne 28 Bruxelles (Ouest), bif. Pannenhuis, ligne 28, Laeken, bif. Zennebrug.
124	Baulers — Nivelles (Est).	1. via voie principale. 2. via siding-line.
124/124 A	Luttre-Pont-à-Celles — Charleroi (Sud) (3).	1. via ligne 124. 2. via ligne 124A (voies lentes).
130	Namur — Ronet (3).	1. via voie principale. 2. via les itinéraires H et M pour les trains de marchandises, parcours à vide et trains-navettes pour le personnel S.N.C.B.
130	Châtelineau-Châtelet — Le Campinaire (3).	Pour les trains de marchandises ordinaires, toutes les voies entre Châtelineau-Ch. et Le Campinaire sont à considérer comme faisant partie du gril de Châtelineau.
130	Châtelineau-Châtelet — Couillet (Montignies) (3).	1. via voie principale. 2. via les itinéraires M et I et Montignies (F).
161	Genval — La Hulpe (3).	1. via voie principale. 2. via ligne 161C (siding-line).

Numéros des lignes	SECTIONS	Numéros des lignes	SECTIONS
130A 130A/132 $\frac{124A}{1}/132$ 132 133 134 138 139 140	La Sambre — Erquelines. Charleroi (S.) Marchienne-au-Pont } Silenrieux. Mariembourg — Treignes. Montignies (Form.) — Hauchies. Couvin — Mariembourg. Florennes (Cal) — Florennes (E.). Louvain — Limal. Marcinelle — Charleroi (O.).	140 140/141 150/154 154 154/150 155 165 190	Dampremy — Charleroi (O.). Wangenes — Fleurus. Ottignies — Noirhat. Warnant { Yvoir. Dinant. Namur — Givet. Dinant — Houyet-Ardenne. Lamorteau — Virton-Saint-Mard. Virton-Saint-Mard — Latour. Courcelles (Centre) (Puits Périer) (Racc.) — Courcelles (Centre).

**57. — Liste des itinéraires qui peuvent être empruntés
sur le seul commandement des signaux.**

Numéros des lignes	Itinéraires
25/27A	Anvers (C.) — Muizen — Vilvorde et vice-versa (seulement pour les trains de voyageurs avec traction électrique).
27/28	Schaerbeek (S.) — Bif. Pont de la Senne.
27/53A	Weerde — Malines — Muizen et retour.
27A	Weerde — Hofstade — Muizen et retour. Bloc 6 Anvers (E.) — Cabine I à Anvers (E.) - 3 voies. Cab. I — Cab. II à Anvers (E.) - 3 doubles voies. Bloc 6 — Merksem — Anvers (E.) provisoirement. Anvers (E.) — Bif. Groenenhoek. Bif. Groenenhoek (Bloc 21S) — Bif. Bloc 19S.
36	Cabine I et Cabine II } à Louvain. Cabine III et Cabine IV }
36B	Ans — Voroux (2).
37	Liège (Guill.) Bloc 45 — Bif. du Pont du Val-Benoît (Bloc 47). Angleur — Bloc 48.
50	Bruxelles (Midi) — Bloc 1 (via Bruxelles (P.I.) et via bifurcation Mons). Berchem-Sainte-Agathe — Groot-Bijgaarden. Bloc 4 — Bloc 6 (via Denderlœuw et via bloc 5). Gand (Saint-Pierre) — Merelbeke. Ostende (Mar.) — Bloc 61 jusqu'à Ostende (Quai).
53	Malines — Muizen.
96	Bruxelles (M.) — Forest (M.). Lot — Buizingen. Hal (Voyageurs) voies principales dédoublées.
124/124A	Cab. I — Cab. II de Courcelles-Motte.
130	Namur — Ronet (1).
161	Genval — La Hulpe.

(1) Ne peut être parcourue sur le seul commandement des signaux que pour les trains de marchandises à marche lente et les trains omnibus de voyageurs; l'avis au personnel est nécessaire pour les trains de marchandises à marche accélérée, les trains GV et les trains directs et internationaux de voyageurs.

(2) Pour les trains-navettes réservés au personnel de la S. N. C. B.

58. — Voies de garage des gares et des dépendances.

(Garage sur toutes les lignes. — Croisement et garage sur les lignes à voie unique.)

(Voir fascicules 122.330-123.102 et 123.202.)

Les gares d'une certaine importance indiquées en caractères gras aux tableaux-horaires du L. S. T. (tome I) et qui ne figurent pas dans la présente liste disposent des installations suffisantes pour recevoir plusieurs trains.

Quant aux gares secondaires et aux dépendances non indiquées dans la liste, elles ne disposent pas d'installations pour le garage ou le croisement des trains.

La capacité des voies principales dédoublées et des voies de garage doit être diminuée de 2 véhicules lorsque les trains sont remorqués en double traction et de 4 véhicules lorsque la remorque se fait en triple traction.

A. — LIGNES A VOIE UNIQUE.

Numéro de la ligne	Gares et dépendances	Composition maximum que peuvent avoir les trains se trouvant en gare en même temps (wagons de 9 mètres) fourgons compris.			Observations
		Voies principales		Voies de garage et autres	
		Sens indiqué	Sens contraire		
15	Anvers - Hamont.				
	Baelen-Wezel	80	80	—	Croisements autorisés seulement en semaine de 7 h. 30 à 19 h.; le dimanche de 5 h. à 10 h. 15 et de 14 h. 15 à 17 h. (1) Accessible par rebroussement de la direction de Budel. Croisements autorisés seulement en semaine : de 5 à 21 h., le dimanche de 5 à 8 h. et de 10 h. à 15 h. Croisements autorisés seulement en semaine de 11 h. 45, à 13 h. et de 15 h. 15 à 16 h. 50
	Lommel	82	82		
	Neerpelt	70	60	45-41	
	Hamont	20	20	51-51-51 58-50-47 39-58 (1)	
	Balen (Usines)	66	72	—	
Overpelt (Usines)	70	70	—		
17	Diest - Mol.				
	Schafflen	60	60	—	(1) Non accessible de la direction de Schafflen. Croisements autorisés en semaine de 10 h. 30 à 11 h. 45 de 12 h. 30 à 14 h. 45 et de 16 h. 45 à 17 h. 30; le dimanche de 16 h. 30 à à 17 h. 40. (1) Accessible dans les deux directions. Croisements autorisés de 8 h. à 14 h. et de 16 h. 30 à 18 h. 30, excepté le mercredi de 9 h. à 15 h. et de 16 h. 30 à 18 h. 30.
	Tessenderlo	62	62	19 (1)	
	Oostham	63	63	—	
Heppen	32	25	90 (1) 90 (1) 107 (1) 94 (1)		
19	Hasselt - Achel.				
	Houthalen	—	—	—	Croisements autorisés seulement en semaine de 7 h. 15 à 9 h. 15; le dimanche de 7 h. 15 à 9 h. 45.
	Helchteren	63	63	—	

19	Hasselt - Achel (suite). Wijehmaal (Limbourg)	76	76	50-27	Croisements autorisés seulement en semaine de 6 h. à 22 h.; le dimanche de 6 h. à 8 h. 30; de 9 h. 30 à 11 h. 30 et de 15 h. 30 à 19 h.
	Neerpelt	70	60	45-41	
	Achel	72	68	61	Croisements autorisés en semaine de 10 h. à 19 h.; croisements interdits le dimanche.
20	Beverst - Lanaken. Lanaken	80	80	56-52 58-57	
21	Landen - Hasselt. Velm	75	75	—	Croisements autorisés seulement en semaine de 7 h. à 7 h. 45, de 10 à 12 h. 45 et de 15 à 17 h.; le dimanche de 7 à 9 h. et de 15 à 16 h. 45.
	Saint-Trond	57	60	60-51	Croisements autorisés seulement en semaine de 4 h. 30 à 21 h. 15; le dimanche de 4 h. 30 à 22 h. 45.
	Kortenbos	73	73	—	Croisements autorisés en semaine de 7 h. 30 à 10 h. 30; de 11 h. 30 à 12 h. 30 et de 14 h. 15 à 18 h. 15; le dimanche de 8 h. 15 à 10 h. 15, de 11 h. 15 à 13 h. et de 14 h. à 18 h. 15.
	Alken	80	80	—	Croisements autorisés seulement de 5 h. 30 à 21 h.
21A	Hasselt - Maaseik. Maaseik	72	72	—	
21B	As - Eisden (Mines). As	68	68	62-57-45 43	
	Eisden (Mines)	36	30	72-69-66 69-55-45 40-38	
21C	Winterslag - Bilzen. Genk Kolenhaven (G.P.)	35	35	—	Le croisement est autorisé : 1° avec les trains de et vers la gare privée de Kolenhaven; 2° avec un train dont le parcours commence ou finit à la gare privée d'une part avec un train venant de Bilzen pour Winterslag ou de Winterslag pour Bilzen d'autre part.
22	Tirlemont - Diest. Grimde	—	—	60	Train à scinder à hauteur du P. N. et signal D en cas de garage pour les trains venant de Drieslinter.
	Drieslinter	71	62	61-28 (1)	(1) Accès direct de Diest et Saint-Trond; par rebroussement de Tirlemont.
	Halen	41	41	—	Croisements autorisés de 18 h. 45 à 19 h. 45.
23	Drieslinter - Tongres. Drieslinter	71	62	61-28 (1)	(1) Accès direct de Diest et Saint-Trond; par rebroussement de Tirlemont.
	Saint-Trond	57	60	60-51	Croisements autorisés seulement en semaine de 4 h. 30 à 21 h. 15; le dimanche de 4 h. 30 à 22 h. 45.
	Ordingen	70	70	—	Croisements autorisés seulement en semaine de 13 h. à 16 h.

LISTE 58.

23	Drieslinter - Tongres (suite). Looz Jessenen	66 63	66 63	— —	Croisements autorisés seulement en semaine de 9 h. 40 à 11 h. et de 12 h. à 14 h. 10.
29	Aarschot - Weelde. Westmeerbeek Tielen	50 66 (1)	50 71	— —	(1) De bille blanche à bille blanche avec interruption P.N. : 640 m. (71 véh.). Croisements autorisés pendant les heures de présence du personnel de surveillance (de 5 h. à 12 h. 35); le samedi de 5 h. à 15 h. 30; les dimanches et jours de fête assimilés de 5 h. à 9 h. 30 et de 10 h. 30 à 14 h.
	Turnhout	38	41	45-45-47	
	Weelde	35	41	—	Croisements autorisés seulement en semaine pendant les heures de présence du personnel de surveillance (de 10 h. à 18 h.).
32	Ans — Esp. (St-Nicolas) (G.P.) Plateau	25	18	10-15 (1)	(1) Accès par rebroussement d'Ans.
35A	Zichem - Montaigu. Montaigu	22	22	29-29-29	
38	Chênée - Aubel. Bois-de-Breux	50 (1)(2)	41	—	(1) En raison de la situation topographique des lieux (pente et rampe), les croisements ne sont pas autorisés en service normal, ils le sont exceptionnellement en cas de retard des trains. (2) Les croisements ne sont plus possibles entre 5 h. et 7 h.; entre 12 h. et 13 h. et entre 16 h. et 21 h.
	Beyne	55	50	31 (1)	(1) Accès direct dans les deux sens.
	Fléron	43	39	22 (1)	(1) Accessible seulement de la direction de Beyne.
	Micheroux	55	55	40 (1) 35 (1)	(1) Accès direct de Herve, par rebroussement de Fléron.
	Battice	45	43	28 (1)-20 (2)	(1) Accès direct de Herve par rebroussement d'Aubel. (2) Cul-de-sac côté Aubel.
	Herve	44	44	28	
	Aubel	38 (1)	38	—	(1) En cas de croisement d'un train de marchandises venant de la direction de Battice avec un train de voyageurs venant de la direction de Hombourg, à ramener à 27 véh. pour permettre le débarquement et l'embarquement des voyageurs, voie II.
39	<i>welkomaest Montzen</i> Ploembières - Batzelaer. <i>Gommernich Heusaichapelle</i>	15 ³⁰	15 ³⁰	—	<i>Croisements autorisés</i> SD : de 5 à 12 h D : - 6 à -
44	Pepinster - Stavelot. Theux La Reid Spa	50 44 —	50 44 —	— — 29-25-23	Accès par rebroussement dans les deux sens. <i>X5 autorisés uniquement</i> <i>entre les HK occupés observant</i>
34	<i>ANIS - LIERS</i> <i>Rocourt</i>	—	—	—	<i>Rocourt et d'autres directions</i>

44	Pepinster - Stavelot (suite). Sart-lez-Spa	12 (1)	8 (2)	27 (3)	(1) Voie banalisée pour tous les trains. (2) Pas pour trains de voyageurs. (3) Voie en impasse prolongeant la voie II qui peut être utilisée pour le croisement d'un train de voyageurs venant de la direction de Trois-Ponts et d'un train de marchandises venant de la direction de Spa, provisoirement hors service.
	Stavelot	30	30	28 (1)	(1) Accès direct dans les deux sens.
45	Trois-Ponts - Losheim. Stavelot	30	30	28 (1)	(1) Accès direct de Trois-Ponts.
	Malmédy	38	38	20	
	Bullange	70	70	—	
	Losheimergraben	77	72	—	
	Waimes	50	50	14-9	
47	Saint-Vith - Trois-Vierges. Lommersweiler	58	58	—	
48	Saint-Vith - Raeren. Born	110	116	—	
	Waimes	50	50	14-9	
	Wéveroé	71	76	46	
	Sourbrodt	54	60	52-30	
	Kalterherberg	107	107	60	
	Saint-Vith	60	60	55	
	Montjoie	55	45	20	
	Lammersdorf	55	55	43-18-15-10	Accessibles par rebroussement de Raeren.
	Roetgen	55	55	20	
49	Welkenraedt - Raeren. Eupen	—	—	32	
51A	Bruges (Mar.) - Knokke. Heist	33	35	32-38	
54	Malines - Terneuzen. Axel	80	80	—	
	Bornem	80	70	—	
	Hulst	—	—	58	
	La Clinge	77	77	59	
	Puurs	60	50	50 (1)	(1) Accès dans les deux sens.
	Tamise	—	—	42 (2)	(2) Accès direct de la direction de Bornem.
	Tisselt-Blaasveld	60	60	60	Croisements et garages seulement autorisés les jours ouvrables pendant la présence de l'agent de surveillance (le samedi de 6 h. 55 à 10 h., de 11 h. 50 à 15 h. 15 et de 16 h. 50 à 18 h. 20; les autres jours ouvrables de 6 h. 55 à 10 h., de 11 h. 50 à 15 h. 15 et de 16 h. 50 à 19 h. 20.
	Willebroek	60	60	55-50	(1) Accès direct de Puurs, Boom et Malines.
				42-40	
				33 (1)	
55	Gand (Saint-Pierre) - Eeklo. Wondelgem	73	73	33	(1) Accessible par rebroussement de la direction de Zelzate.
	Langerbrugge	80	80	80 (1)	Croisement interdit entre deux trains de voyageurs. Croisement interdit entre deux trains de voyageurs.
	Ertvelde	40	40	—	Croisements autorisés moyennant application d'une section-tampon.
	Boekhoute	52	52	—	

LISTE 58.

57	Termonde - Moerbeke (Waas) - Zelzate.				
	Moerbeke (Waas)	53	55	50	(1) Accès dans les deux sens.
	Lokeren	—	—	35 (1)	
	Zele	50	56	35 (1)	
	Grembergen	80	80	50-54	
57/56	Termonde - Saint Nicolas (Waas).				
	Grembergen	80	80	—	(1) Accès direct de Grembergen.
	Hamme	55	50	30 (1)	
57	Alost (Nord) - Oudegem.				
	Gijzegem	57	—	—	
57A	Moerbeke - Sint-Gillis (Waas).				
	Moerbeke (Waas)	53	55	50	Croisements autorisés seulement entre trains qui y ont leur point de départ ou d'arrivée.
	Sint-Gillis (Waas)	45	45	—	
	Stekene	57	57	—	
58	Gand (Saint-Pierre) - Bruges.				
	Wondelgem	73	73	33	
	Evergem	60	60	—	
	Sleidinge	62	64	—	
	Waarschoot	50	50	—	
	Maldegem	53	53	55	
	Sijsele	68	68	—	
59	Gand (Maritime) - Anvers (Rive gauche).				
	Loochristi	60	60	—	
	Beervelde	72	76	—	
	Sinaai (Waas)	58	65	—	
	Sint-Niklaas (Waas)	52	52	55-50-45	
				35-35	
	Nieuwkerken (Waas)	60	65	—	
	Beveren (Waas)	56	54	36	
	Zwijndrecht	55	55	28	
	Anvers (Rive gauche)	42	42	42-42	
61	Anvers (Sud) - Alost (Est).				
	Willebroek	60	60	55-50	(1) Accès direct de Puurs, Boom et Malines. Accès par rebroussement de Londerzeel (Ouest).
				42-40	
				33 (1)	
	Londerzeel (O.)	65	67	62	
		62	63	—	
		61	—	—	
	Opwijk	58	50	—	
		52	60	—	
63	Ostende (Quai) - Ypres (Form.).				
	Snaaskerke	52	52	—	Croisements autorisés seulement pendant les heures de présence du personnel de surveillance (de 7 h. 30 à 9 h. 30 et de 12 h. 30 à 18 h. 30).
	Gistel	60	60	—	Croisements interdits le dimanche de 9 h. à 10 h. 15, de 11 h. 15 à 12 h. 15 et de 13 h. 15 à 17 h.
	Ichtegem	60	60	—	
	Staden	89	89	—	Croisements autorisés moyennant application d'une section-tampon.
	Westrozebeke	70	60	30	Croisements seulement autorisés avec des trains de ou pour les installations militaires ou des trains qui y ont leur point de départ ou d'arrivée et moyennant l'application d'une section-tampon.

63	Ostende (Q.) - Ypres (For.) (suite). Poelkapelle	69	69	—	Croisements autorisés moyennant l'application d'une section tampon. Croisements autorisés moyennant l'application section tampon.
	Langemark	77	77	—	
66	Bruges - Torhout. Loppem	70	70	—	
	Zedelgem	80	80	—	
68	Tielt - Wielsbeke. Oostrozebeke	55	55	—	Croisements autorisés pendant la saison linière seulement et moyennant observation d'une section tampon.
	Wielsbeke	60	60	—	
68	Sint-Eloois-Vijve - Waregem. Sint-Eloois-Vijve	60	60	—	
69	Comines - Ypres - Poperinge - Hazebroek. Houtem	80	80	—	(1) Entente avec station s'impose. Accès par rebroussement de Hazebroek.
	Poperinge	34	38	48	
	Abele	49	58	26	
	Godewaersvelde	—	—	'60-30 (1)	
	Caestre	—	—	45-22	
69A	Comines - Le Touquet. Warneton	43	48	—	Croisement interdit entre trains de voyageurs.
	Le Touquet	58	58	—	
73	Dixmude - Adinkerke-La Panne. Furnes	70	70	—	
	Oostkerke	70	70	—	
74	Dixmude - Nieuport. Nieuport (Ville)	80	80	70	
	Nieuport (Bains)	31	31	—	
81	Blaton - Ath. Belœil	40	40	—	Exploitation simplifiée sans signaux.
82	Renaix - Zottegem - Alost. Nederbrakel	36	36	—	
83	Courtrai - Renaix. Zwevegem	35	35	—	(1) Ces deux voies ne peuvent être utilisées du 1 ^{er} octobre au 31 décembre.
	Moen-Heestert	42	45	—	
	Avelgem	54	54	51	
	Amougies	22	22	17-35	
		22	22	28 (1) 28 (1)	
85	Herseaux - Audenarde. Dottignies-Saint-Léger	62	62	—	En période betteravière, certains croisements sont autorisés entre trains de marchandises et trains de voyageurs par ordre D.E. (1) Croisements autorisés moyennant application d'une section-tampon.
	Espierres	37	50	37	
	Sint-Denijs-Helchin	62	62	— (1)	(1) Croisements autorisés moyennant application d'une section-tampon.
	Avelgem	54	54	51	
	Berchem (Audenarde)	60	60	— (1)	
	Leupegem	52	52	—	

LISTE 58.

86	Gand (Saint-Pierre) - Blaton				
	De Pinte	37	37	64	
	Gavere	59	59	—	
	Zingem	80	80	—	
	Eine	62	62	—	
	Leupegem	62	62	—	
	Etikhove	54	54	—	
	Anvaing	62	62	19 (1)	(1) Voie de garage accessible par rebroussement dans les deux sens. Le nombre de wagons peut être porté à 25 dans le sens Renaix - Frasnes - lez - Buissenal uniquement.
	Frasnes-lez-Buissenal	67	67	—	
	Basècles	80	80	—	
87	Lessines - Amougies - Tournai.				
	Flobecq	54	50	—	
	Ellezelles	52	52	46	
88	Antoing - Bléharies.				
	Bléharies	53	53	—	Exploitation en navette.
98	Guesmes - Quiévrain.				
	Pâturages	35	35	—	
	Dour	63	63	46	
98A	Dour - Roisin-Autreppe.				
	Roisin-Autreppe	—	—	56-23	
98C	Saint-Ghislain-Hornu - Monsville				
	Monsville	—	—	45	
100	Saint-Ghislain-Hornu - Ath.				
	Tertre	37	37	—	Croisement impossible entre trains de voyageurs. Exploitation simplifiée sans signaux.
	Sirault	55	55	—	
107	Lembeek (Hal) - Ecaussinnes (C.)				
	Virginal	42	42	—	
109	Mons - Faurœulx - Chimay.				
	Hyon-Ciply	36	36	—	
	Harmignies	75	75	—	Garage direct dans le sens Hyon-Ciply à Vellereille-le-Sec. Garage par rebroussement dans le sens Vellereille-le-Sec à Hyon-Ciply.
	Thuillies	50	50	35	
		45	45	—	
		15	15	—	
	Strée	61	61	—	Croisement autorisé entre un train de marchandises et un train de voyageurs parcourant le sens Beaumont-Thuillies pendant les heures de desserte du bloc, c'est-à-dire de 8 h. 15 à 11 h. et de 15 h. 05 à 17 h.
	Beaumont	50	50	—	Croisements autorisés de 8 h. 35 à 12 h., de 13 h. 30 à 14 h. 20 et de 16 h. 30 à 17 h. Temps nécessaire pour croisement 15'.
	Sivry	45	45	—	
	Rance	50	50	—	
111	Laneffe - Thy-le-Château.				
	Laneffe	—	—	11	
	Thy-le-Château	—	—	23	

112A	Piéton - Roux.				
	Trazegnies	44	44	26-10	De 8 h. 30 à 18 h. Croisements interdits après 21 h. 50. Croisement d'une locomotive ou d'un autorail se trouvant premier en gare avec un autre train est autorisé.
	Courcelles (Fosses)	—	—	40-20-20 13-10	
Courcelles (Centre)	43	43	—		
	Roux	—	—	—	
113	Piéton - Manage.				
	Bascoup	78	78	45-45 39-34-34	Garage direct dans les deux sens sur toutes les voies.
114	Soignies - Houdeng-Goegnies.				
	Rœulx	—	—	—	En semaine croisement autorisé entre les trains 80353 et 6981.
115	Braine-l'Alleud - Clabecq.				
	Sart-Moulin	—	—	22	Croisement autorisé entre un train venant de la direction de Clabecq et un train de marchandises venant de la direction de Braine-l'Alleud et ayant Sart-Moulin comme terminus, ou un train de marchandises ayant Sart-Moulin comme origine et se dirigeant vers Clabecq.
115	Tubize - Rognon.				
	Quenast	49 (1)	—	28-28-25	(1) Garage direct dans les deux sens. Plus 5 autres voies de 126 à 251 m. Croisements entre trains de voyageurs exclus.
119	Châtelineau-Châtelet - Luttre-Pont-à-Celles.				
	Hamendes	50	43	45	Croisement interdit entre 2 trains de voyageurs.
	Jumet-Brûlotte	12	12	22-25-25 29	
	Gosselies	55	55	52-47	
	Viesville	68	66	—	Croisements interdits après 20 h.
127/126	Châtelineau-Châtelet - Gilly (H.).				
	Gilly (Haies)	—	—	37	
	Landen - Statte - Ciney.				
	Avernas	48	49	—	Croisements autorisés en semaine de 11 h. 45 à 13 h. 45 et de 16 h. 30 à 19 h. 30, le dimanche, interdits.
	Hannut	68	68	38 (1)	(1) Par rebroussement et avec utilisation partielle d'un cul-de-sac dans les deux sens.
	Avennes	56	56	—	Croisements autorisés à partir de 6 h. jusqu'à la fin du service.
	Braives	45	45	—	
	Fallais	32	32	—	
	Huccorgne	68	68	—	Croisements autorisés en semaine de 5 h. 35 à 14 h. 45 , les dimanches et jours fériés de 6 h. 15 à 14 h. 15.
	Moha	33 (2)	33 (2)	38 (1)	(1) Accès direct de Landen, rebroussement de Statte. (2) En cas de croisement entre deux trains de marchandises.
	Huy (Sud)	43	44	17 (1)	(1) Accès direct de Statte et par rebroussement de Ciney.
	Régissa	61	58	—	Croisements autorisés en semaine de 5 h. 20 à 21 h., le dimanche de 5 h. 30 à 7 h. et de 13 h. à 21 h.

LISTE 58.

127/126	Landen - Statte - Ciney (suite).				
	Barse	33	33 (1)	—	(1) Ramené à 30 en cas de croisement avec un train de voyageurs voie II pour permettre passage du quai 1 au quai 2.
	Modave	32 (1)	32 (2)	25 ou 2 × 16	(1) Ramené à 23 en cas de croisement d'un train de marchandises venant de la direction de Statte avec un train de voyageurs (voie II) venant de la direction de Ciney.
	Clavier.....	41	41	—	(2) Ramené à 23 véh. en cas de manœuvres à effectuer voies III et IV ou de départ d'un train de ces voies.
	Les Avins-en-Condroz	26	26	—	Croisements autorisés de 6 h. 50 à 12 h. et de 16 h. à 18 h. 50.
	Havelange	28	28	—	(1) Ramené à 21 si le train croiseur en direction vers Statte est un train de marchandises et l'autre un train de voyageurs. Croisements autorisés en semaine à partir de l'ouverture de la ligne jusque 20 h., le dimanche de 9 h. 15 à 11 h. 15 et de 12 h. 15 à 18 h. 15.
	Hamois-en-Condroz	25	25 (1)	—	
128	Ciney - Yvoir.				
	Spontin	35	35	—	Pas de signaux fixes.
	Dorinne-Durnal	40	40	—	Pas de signaux fixes.
	Evrhailles-Bauche	48	48	—	Pas de signaux fixes.
131	Châtelineau - Baulers.				
	Le Vieux-Campinaire	41	44	39	Croisements interdits le dimanche.
	Chassart	74	74	—	
Frasnes-Jez-Gosselies.....	35	35	—		
132	Mariembourg - Vireux-Molhain.				
	Nismes	80	80	—	
	Olloy	66	66	—	
	Treignes	80	80	57	
134	Mariembourg - Couvin.				
	Couvin	—	—	17	
136	Ermeton-sur-Biert - Senzeille.				
	Florennes (Cal)	88	46	64	
	Saint-Lambert	78	78	—	
138	Châtelineau-Châtelet - Florennes (Cal).				
	Bouffioulx.....	—	—	—	Croisement autorisé entre un train et une locomotive. Aucun évitement en station si ce n'est une machine seule.
	Acoz	60	57	58-33	Croisements interdits entre 19 h. 45 et 4 h. 30 tous les jours.
	Gerpennes	60	58	—	
	Hanzinne	52	52	—	Croisements autorisés de 12 h. à 17 h. 30 en semaine et de 4 h. 30 à 14 h. 30 le dimanche.
	Oret	51	51	—	Croisements interdits de 20 h. 30 à 4 h. 30.
	Pavillons.....	61	51	30	

138	Florennes (Cal) - Doische. Merlemont.	55	55	—	En cas de croisement avec un train de voyageurs, le train venant de Doische ne peut comprendre plus de 50 véhicules.
	Doische	61	60	61/61	
140	Lodelinsart - Charleroi (Nord). Charleroi (Nord)	80	80	47	
142	Tirlemont - Namur. Hoegaarden	40	55	44	Croisements autorisés en semaine de 5 h. à 20 h.; le dimanche de 7 h. à 9 h. 30 et de 13 h. 30 à 19 h. (1) Accessible par rebroussement dans le sens indiqué seulement.
	Jodoigne	35	35	52	
	Huppaye	45	45	—	
	Noville-Taviers	38	38	—	
	Eghezée	57	64	35 (1)	
	Leuze-Longchamps	37	37	—	
	Cognelée	33	33	—	
	Vedrin	31	31	—	
147	Landen - Ramillies. Lincent	60	60	—	
	Orp	50	50 (1)	—	
	Jauche	60	60	—	
	Ramillies - Gembloux. Perwez	35	35 (1)	—	
	Grand-Leez-Thorembaix	50	50 (1)	—	
	Gembloux - Ligny (Sud). Sombreffe	60	60	60	
	Ligny (Sud)	45	45	45	
150	Jemelle - Houyet-Ardenne. Roohefort	61	61	—	
	Villers-sur-Lesse	64	64	—	
156	Doische - Momignies. Chimay	51	39	63-58-58	
	Seloignes-Monceau	90	90	—	
	Momignies	67	62	46-57	
163	Libramont - Gouvy. Wideumont	74	74	—	
	Bastogne (Sud)	70	70	63	
		80	—	47	
	Tavigny	61	61	55	
165A	Bertrix - Muno. Herbeumont	60	30	—	
	Muno	60	30	—	
179	Charleroi (Nord) - Gilly (Quatre-Bras). Charleroi (Nord)	—	—	—	
180	Lodelinsart - Jumet-la-Coupe. Deschâssis	46	42	—	

Ligne vers Benonchamps.

Croisements interdits le dimanche.

B. — LIGNES A DOUBLE VOIE.

Gares et dépendances disposant de voies de garage.

● Voies de garage direct pouvant être utilisées en dehors des heures de présence du personnel de surveillance à l'intervention du dispatching.

Gares et dépendances	Nombre de voies de garage	Observations
Aalstre	2	● 65 véh., accès direct de Gand. ● 60 véh., accès direct et par rebroussement de Bruges avec le même nombre de véhicules.
Aarsele	1	Accès direct, 65 véh. de Deinze ou 60 véh. de Tielt.
Aiseau	1	1 voie, 60 véh. de Charleroi; accès direct; peut garer, par rebroussement, un train sur l'une des voies principales.
Amay	2	Voie 3 : 33 véh. 66 essieux, accès direct de Flémalle-Haute Voie 3 ou 4 : 55 véh. 110 essieux, accès direct de Flémalle-Haute, avec garage de la tête du train sur la voie 4. Dans ce cas, le train à garer doit arriver à Amay 15 minutes avant le passage du train pour lequel ce garage est nécessaire.
Ampsin	2	55-30 véh. par rebroussement dans les 2 sens.
Andenne-Seilles	4	35 véh. Accès par rebroussement de Namur. 50-40-50 véhicules. Accès direct de Liège et par rebroussement de Namur.
Antoing	2	60-47 véh. Accès direct dans les deux directions.
Anzegem	1	55 véhicules; garage direct de Courtrai et par rebroussement d'Audenarde.
Ardoois-Koolskamp	1	65 véh. Accès direct dans les deux directions.
Asse	1	60 véh. Accès direct dans les deux directions.
Assesse	2	● 60 véh. (120 essieux maximum). Accès direct dans les deux directions. La longueur du train ne peut dépasser 615 m. locomotive(s) y comprise(s). Une voie 42 véh., accès par rebroussement de Natoye.
Auvelais	2	Une voie 70 véh., accès direct venant de Tamines. Une voie 80 véh., accès direct venant de Ronet.
Aywaille	1	50 véh., accès direct de Trois-Ponts et 60 véh., par rebroussement de Rivage.
Baasrode (Nord)	1	60 véh., accès direct de Boom et par rebroussement de Termonde. Voie occupée les dimanches et jours fériés; voie occupée en semaine de 18 h. 13 à 6 h. et le samedi à partir de 13 h. 42.
Barry-Maulde	3	Une voie 35 véh., accès par rebroussement de Leuze; 2 voies de 45 véh. chacune, accès par rebroussement dans les deux directions, après entente avec la gare.
Basècles (Carr.)	—	27 véh., accès par rebroussement, de Blaton (après entente).
Bassilly	1	53 véh. Accès direct dans les trois directions de 4 h. 30 à 20 h. 30.
Beauraing	1	60 véh. Accès direct dans les deux directions.
Beernem	2	● 65 véh. chacune, une voie pour chaque direction avec accès direct.
Berchem-Sainte-Agathe	2	● 1 Siding-line comprenant deux sections de bloc entre Berchem-Sainte-Agathe et Groot-Bijgaarden; la deuxième section de Berchem-Sainte-Agathe à Groot-Bijgaarden peut servir au garage direct d'un train composé de 75 véh. de Jette.
Bierghes	1	● Une voie 68 véh. à Groot-Bijgaarden, accès direct de Denderleuw. 60 véh., de 6 h. 30 à 12 h. 30 et de 13 h. 30 à 18 h. 30; accès direct dans les deux directions.
Bilzen	1	60 véh., accès direct des deux directions, du lundi à 3 h. 30 au dimanche à 6 h. Le dimanche de 6 h. à 22 h., accès direct de la direction de Tongres et par rebroussement de la direction de Hasselt.
Binche	2	32 et 17 véh. de Ressaix, par rebroussement. 32 véh. de Bonne-Espérance, accès direct et 17 véh. par rebroussement.
Bissegem	1	65 véh. de Courtrai; 75 véh. de Menin. Accès par rebroussement.
Blandain	4	51, 41, 34 et 31 véh., accès direct dans les deux directions.
Blankenberge	3	40-40-40 véhicules; accès par rebroussement.
Boechout	1	● 46 véh., accès direct dans les deux directions. Gare hors service de 21 heures à 6 heures.
Bois-du-Luc	1	35 véh. de Mons par rebroussement.
Boitsfort	1	40 véh. de Groenendaal, accès par rebroussement.
Bomal	2	50 véh. chacune, accès direct.
Boussu	—	18 véh., par rebroussement.
Bousval	1	25 véh. Accès par rebroussement dans les deux sens après entente.

Bovigny	1	12 véh. (garage utilisé uniquement par train de desserte). Accès par rebroussement de Vielsalm.
Bracquognies	2	60 véh., accès direct de Havré-Ville; 42 véh. accès direct de Bois-du-Luc.
Braine-l'Alleud	3	⊙ 2 voies : 54 et 50 véh. accès direct dans les trois directions. Une voie 50 véh., accès direct de Baulers et 30 véh. par accès direct des deux autres directions (Bruxelles et Clabecq).
Brugelette	2	35 et 30 véh., accès par rebroussement dans les deux sens.
Bruges (Form.)	3	60 véh., accès direct dans les deux directions.
Buizingen	—	⊙ 1 Siding-line avec deux sections de bloc dans chaque sens, entre Buizingen et Lot : a) Section Lot-Buizingen (poste 6bis) : 55 véh.; b) Section Buizingen (poste 6bis) à Buizingen : 60 véh.; c) Section Buizingen (6bis)-Lot : 60 véh.; d) Section Buizingen-Buizingen (6bis) : 60 véh. De 21 h. 20 à 6 h. 40, le poste de bloc 6bis est hors service; pendant cet intervalle, les siding-lines ne constituent plus qu'une seule section de bloc de part et d'autre.
Burst	1	35 véh., accès direct de Denderleeuw et d'Alost et par rebroussement de Zottegem.
Cerfontaine	1	43 véh. de Walcourt ou 35 véh. de Mariembourg; par rebroussement.
Chastre	1	1 voie 40 véh. de Gembloux. Accès par rebroussement. Ne peut être utilisée le dimanche de 9 h. 30 à 10 h. 30.
Chaufontaine	1	35 véh. pour les trains venant de Pepinster. 50 véh. pour les trains venant de Chénée. Les garages ne sont autorisés que de 7 h. à 19 h. et de 20 h. 30 à 22 h.
Chénée	3	Accès par rebroussement dans les deux directions. 50 et 45 véh., accès direct d'Angleur; 50 véh., accès direct de Pepinster.
Comblain-au-Pont	1	25 véhicules. Accès par rebroussement de Rivage.
Comblain-la-Tour	1	40 véh., accès direct de Bomal et par rebroussement de Rivage.
Courcelles (Motte)	1	45 véh., accès direct dans les deux directions.
Court-Saint-Etienne	2	1 voie 55 véh., accès direct d'Ottignies vers Noirhat et vice versa; accès direct de Fleurus vers Ottignies. 1 voie 45 véh. (50 véh. en supprimant accès à la rampe). — Accès direct d'Ottignies vers La Roche (Brabant) et vice versa.
Cuesmes (Atelier)	1	30 véh., accès par rebroussement dans les deux directions.
Dampremy (Ch.)	2	28 véh. chacune. Accès direct de Charleroi (O.) et de Lodelinsart. Ne peuvent être utilisées de 22 à 6 heures en semaine et du samedi à 22 heures au lundi à 6 heures.
Deinze	3	⊙ 1 voie 75 véh., accès direct de Gand (Saint-Pierre). ⊙ 1 voie 75 véh., accès direct dans les deux directions.
Denée-Maredsous	—	1 voie 65 véh., accès direct dans les deux directions. Peut garer un train sur l'une des voies principales. Le garage des trains de marchandises allant vers Dinant est limité aux trains dont la charge ne dépasse pas 710 t. pour loc. type 81.
De Pinte	2	75 véh. chacune. Accès direct de Gand : l'une de Gand vers Audenarde; l'autre de Gand vers Deinze.
Diegem	1	60 véh. chacune, par rebroussement, de Deinze ou d'Audenarde.
Diepenbeek	1	15 véh., accessible par rebroussement venant de Schaerbeek après accord avec la gare intéressée.
Diepenbeek	1	60 véh., accès direct des directions de Tongres, Lanaken et Hasselt. Aucun garage de 22 h. 30 à 6 heures.
Diest	2	Voie 9, 41 véh. Voie V, 37 véh. Voie 9 accessible seulement de la direction Hasselt. Voie 5 accès direct des deux directions.
Dinant	4	35-35-34-34 accès direct dans les deux directions.
Dixmude	3	40 véh. Accès direct dans les deux directions.
Dolhain	1	60 véh. Accès direct dans les deux directions.
Duffel	1	⊙ 57 véh. Accès direct dans les deux directions pour les trains vapeur.
Ecaussinnes (Carr.)	1	42 véh., accès direct dans les deux directions. Peut admettre un train de 60 véh. pour évitement avec rebroussement dans voie cul-de-sac. Une deuxième voie de 37 véh. accessible dans les deux sens. Une troisième de 20 véh. accessible directement sens Braine-le-Comte — Manage.
Engis	2	53 véh., accès par rebroussement des trains venant de Namur. 34 ou 55 véh., selon que le garage a lieu sur une ou sur deux voies (3 et 4). Accès par rebroussement de Flémalle-Haute.
Ermeton-sur-Biert	1	45 véh. Accès direct de Denée-Maredsous seulement.
Esneux	1	50 véh. Accès direct de Tilff et par rebroussement de Poulseur.
Etterbeek (Cinquantenaire) ..	1	60 véh., accès direct d'Etterbeek à Schaerbeek (Jos.) et par rebroussement de Schaerbeek (Jos.).
Ezemaal	2	⊙ 60 véh. chacune, accès direct également pendant les heures d'absence du personnel de surveillance. La voie de garage direction Landen-Tirlemont peut recevoir des trains d'une longueur maximum de 605 m. : celle de la direction Tirlemont-Landen peut recevoir des trains d'une longueur maximum de 625 m.
Falisolle	1	60 véh. Accès direct de Tamines et par rebroussement de Dinant.

LISTE 58.

Faurœulx	2	40 et 36 véh. sauf accord préalable de Faurœulx pour dépasser ces chiffres. Accès direct dans les deux directions.
Feluy-Arquennes	1	65 véh. Accès direct de Baulers et par rebroussement de Manage.
Fexhe-le-Haut-Clocher	1	● 60 véh. (120 essieux maximum); accès direct de Waremme. Ce chiffre est ramené à 112 essieux maximum lorsque plus de 5 HP. 10 mètres à deux essieux entrent dans la composition du train.
Flémalle-Grande	1	35 véh., accès par rebroussement dans les deux sens.
Flémalle-Haute	1	60 véh. par rebroussement venant de Kinkempois, accès direct venant de Namur (ligne 125) et de Flémalle-Grande (ligne 32).
Floreffe	2	● Une voie 50 véh., accès direct dans les deux directions.
Florenville	2	● Une voie 50 véh. de Franière. Accès direct.
Fontaine-l'Évêque	2	60 véh. chacune. Accès direct dans les deux directions.
Forest (Est)	1	1 voie 18 véh. de Piéton et 1 voie 20 véh. de Marchienne-au-Pont. Garage par rebroussement. Ces deux voies ne peuvent être occupées simultanément.
Forrières	2	14 véh. accessible par rebroussement de Bruxelles (Ouest) après accord avec la gare intéressée.
Fosse	1	● Une voie 52 véh. (105 essieux) longueur utile de 470 m., accès direct de Jemelle.
Fouron-Saint-Martin	1	● Une voie 70 véh., accès direct de Grupont.
Frameries	7	60 véh., accès direct de Visé-Haut.
Franière	2	56, 47, 41, 42, 42, 23 et 27 véh., accès direct dans les deux directions et Flénu. Accessibles par rebroussement pour les trains venant de Mons.
Gammerages	1	Une voie 51 véh. de Floreffe, accès direct.
Gedinne	1	Une voie 59 véh. de Moustier, accès direct.
Genappe	2	52 véh., accès par rebroussement dans les deux sens.
Gendron-Celles	2	60 véh., accès par rebroussement dans les deux directions.
Gentbrugge (Nord)	2	Une voie 50 véh. à accès direct dans les deux sens; l'autre 27 véh. accès par rebroussement dans les deux directions.
Gentbrugge (Sud)	1	60 véh. chacune. Accès direct dans les deux sens.
Genval	2	Accès par rebroussement dans les deux directions, 50 véh. de Gentbrugge (Sud); 29 et 50 véh. de Gand (Est).
Ghislenghien	3	22 véh. Accès par rebroussement de Merelbeke.
Ghlin	1	42 véh., accès direct d'Ottignies et par rebroussement de La Hulpe.
Gilly-Sart-Allet	2	● 1 Siding-line comprenant deux sections entre Genval et La Hulpe, la première (voie de garage direct de Genval) peut recevoir 42 véh., la deuxième de Genval à La Hulpe peut contenir un train de 150 essieux. Cette deuxième section est accessible à rebroussement à La Hulpe venant d'Ottignies.
Glons	1	60-60-55 véh., accès direct de Bassilly et par rebroussement d'Ath. Deux de ces voies sont réservées au dépôt des wagons avariés.
Godarville	—	● 60 véh. Accès direct de Mons : en semaine de 5 h. 30 à 19 h. 30, le dimanche de 5 h. 45 à 10 h. 45 et de 13 h. à 21 h.; accès par rebroussement de Jurbise.
Gouy-lez-Piéton	2	45 et 40 véh. accessibles par rebroussement de Châtelineau-Châtelet et directement dans l'autre sens.
Goyer-Rosoux	1	55 véh., accès par rebroussement dans les deux sens.
Graide	1	Peut garer par rebroussement 20 véh. de Manage sur l'une des voies de chargement ou de déchargement.
Grand-Halleux	1	60 véh., sens Manage-Luttre-Pont-à-Celles et 52 véh. sens Luttre-Pont-à-Celles-Manage, accès par rebroussement dans les deux directions. Inutilisables les jours ouvrables de 7 h. 30 à 11 heures et de 14 heures à 21 heures, sauf le samedi de 7 h. 30 à 11 heures et de 12 heures à 21 h. 15.
Grand-Reng	—	48 véh., accès par rebroussement de Bruxelles. En semaine de 5 h. 45 à 21 h. 15; le dimanche, de 7 à 9 h.; de 10 h. à 14 h. et de 16 h. à 18 h.
Grimde	3	60 véh., accès direct de Houyet-Ardenne, par rebroussement de Bertrix.
Groenendael	2	25 véh. (50 essieux maximum). Accès par rebroussement de Trois-Ponts en semaine seulement de 6 h. à 15 h. 30. Par rebroussement, en dehors de la saison des betteraves, 20 véh. sur voie de chargement ou de déchargement. Dispose de 3 voies principales de réception pour trains de marchandises : 3-4 et 9. Les voies 3 et 4 peuvent être utilisées, en dehors de la saison betteravière, comme voies de garage et peuvent recevoir respectivement 40 et 37 véhicules accès direct dans les deux directions. La voie 9 peut être utilisée pour garage accidentel de courte durée avec 60 véhicules de la direction de Drieslinter (rame à scinder au P. N. 3) et avec 37 véhicules de la direction de Tirlemont. En dehors de la saison betteravière, 400 wagons peuvent être garés sur les voies du raccordement « Raffinerie Tirlemontoise ».
		● 56 véh. accès direct dans les deux directions.
		24 véh., accès par rebroussement de La Hulpe.

Groot-Bijgaarden.....	2	● 1 siding-line comportant deux sections de bloc entre Berchem-Sainte-Agathe et Groot-Bijgaarden; la deuxième section, de Berchem-Sainte-Agathe à Groot-Bijgaarden, peut servir au garage direct d'un train de marchandises de 75 véh. de Jette. ● 1 voie 68 véh., accès direct de Denderleeuw. ● 60 véh., accès direct de Louvain.
Haacht.....	1	50 véh., accès par rebroussement dans les deux sens.
Hamoir.....	1	● 60 véh., accès direct dans les deux directions.
Harlebeke.....	1	55, 50, 50, 40, 40 véh., accès direct dans les deux directions.
Hastière.....	5	70 véh. accès par rebroussement de Jemelle.
Hatrival.....	1	40 véh., accès par rebroussement de Blaton.
Hautrage (Etat).....	2	40 véh., accès par rebroussement de Saint-Ghislain-Hornu.
Haversin.....	2	Une voie 60 véh., accès par rebroussement de Marloie et une voie 55 véh., accès par rebroussement de Ciney.
Havennes.....	2	60 véh., accès direct dans les deux directions. Demander accord. Du 1 ^{er} janvier au 30 septembre peut garer, par rebroussement, 25 véh. de Tournai.
Havré-Ville.....	2	60 véh., accès direct dans les deux directions les jours ouvrables. Le dimanche, 60 véh. de Obourg par rebroussement de 6 h. à 20 h. 30.
Heer-Agimont.....	4	50, 45, 40 et 35 véh., accès direct de Givet et par rebroussement de Hastière.
Heist-op-den-Berg.....	1	2 voies, 23 et 21 véh., accès par rebroussement de Givet. 60 véh., accès direct de Lierre et par rebroussement d'Aarschot. Voie de garage occupée de 17 h. 30 à 6 h. 15 en semaine.
Hemiksem.....	2	45 et 45 véh., accès par rebroussement des deux directions.
Hennuyères.....	2	● Une voie 64 véh. de Tubize, accès direct (68 véh. après entente). ● Une voie 74 véh. de Braine-le-Comte, accès direct (78 véh. après entente).
Henri-Chapelle.....	1	15 véh., accès par rebroussement dans les deux sens de 5 h. 30 à 21 h. 30.
Herent.....	2	10 véh. chacune. Accès par rebroussement l'une venant de Schaerbeek, l'autre venant de Louvain après accord avec la gare intéressée.
Hergenrath.....	2	60 véh., garage direct des trains venant d'Aix. 40 véh. garage direct des trains venant d'Herbesthal. <i>En semaine seulement de 5H30 à 21H30'</i>
Hermalle-sous-Huy.....	3	28, 25, 15 véh. Voie III accès direct de Namur, par rebroussement de Liège; 60 véh. après accord, garage supprimé la nuit de 21 h. 30 à 5 h. 30.
Hersèaux.....	1	55 véh. Accès direct dans les trois directions.
Herstal.....	1	35 véh., accès direct de Liers. 40 véh. pour les trains remorqués par deux loc. et pour ceux comprenant des wagons vides.
Houdeng-Goegnies.....	1	62 véh., accès direct d'Ecaussinnes (Carr.) et de Haine-Saint-Pierre de 7 heures à 18 heures. — 40 véh. en dehors de cette période.
Houyet-Ardenne.....	3	40 véh., accès direct de Soignies.
Huy (Nord).....	6	30, 26 et 26 véh., accès direct dans les deux directions.
Hyon-Ciply.....	1	25, 25 véh., accès direct venant de Statte.
Ingelmunster.....	2	40, 35, 30, 30, accès direct venant de Flémalle-Haute.
Izegem.....	2	44 véh., accès direct d'Harmignies et par rebroussement pour les autres directions.
Jabbeke.....	2	50 véh., accès direct de Courtrai et de Bruges.
Jambes (Nord).....	5	Une de ces voies 45 véh., accès direct de Wielsbeke.
Jamioux.....	1	67, 60 véh., accès direct dans les deux sens.
Java.....	4	75 véh., accès par rebroussement d'Ostende; 55 véh., accès par rebroussement de Bruges.
Jemappes (garage).....	1	2 voies, 22 et 28 véh., accès par rebroussement dans les deux directions.
Jemappes (G. Ch.).....	1	3 voies, 26, 41, 40 véh., accès par rebroussement de Namur.
Jemeppe-sur-Meuse.....	2	45 véh., accès direct dans les deux sens.
Jemeppe-sur-Sambre.....	3	3 voies, 60, 40, 45 véh., accès direct de Namur et par rebroussement de Liège, 1 voie 80 véh., accès direct de Liège et par rebroussement de Namur.
Jette.....	2	● La nuit de 21 heures à 5 heures, 1 voie 60 véh. sens Mons-Saint-Ghislain-Hornu. ● La nuit de 21 heures à 5 heures, 40 véh.
Jurbise.....	2	31, 26 véh., accès par rebroussement dans les deux sens.
Kapelle-op-den-Bos.....	2	Une voie 80 véh., accès direct de Charleroi; accès par rebroussement de Namur. Deux voies, 50 véh. chacune, accès direct de Namur; accès par rebroussement de Charleroi.
Kapellen.....	1	55 véh. (110 essieux) de Laeken, accès direct.
Kermt.....	1	40 véh. (80 essieux) de Denderleeuw ou Termonde, après entente seulement.
Kontich (Casernes).....	2	● 60 et 52 véh. accès direct dans les deux directions. ● 60 véh., accès direct de Malines.
Kortenberg.....	1	60 véh. par rebroussement de Termonde, mais seulement pendant les heures d'ouverture de la gare. 52 véh., accès direct dans les deux directions.
		60 véh., accès direct de Diest, par rebroussement de Hasselt. Accessible uniquement : en semaine, de 7 h. à 12 h. 30 et de 13 h. 30 à 16 h.; aucun garage le dimanche.
		25 véh., accès direct d'Anvers et de Bruxelles.
		35 véh., accès direct de Lierre.
		● 60 véh., accès direct dans les deux directions.

LISTE 58.

La Hulpe	1	50 véh., accès par rebroussement de Groenendaal.
Lambusart	1	45 véh. vers Tamines dont 10 véh. pour Lambusart. Accès direct dans les deux directions. Accessible de 6 h. 30 à 9 heures et de 12 h. 30 à 18 heures.
Landegem.....	2	75 véh. de Gand. 70 véh., accès direct de Bruges.
Lauwe	1	60 véh., accès direct de Courtrai et par rebroussement de Mouscron.
Lavaux	1	45 véh. de Marbehan. Garage par rebroussement.
Lede	1	55 véh., accès par rebroussement de Schellebelle.
Lembeek (Hal)	2	● 50 véh. de Tubize, accès direct. ● 50 véh. de Hal, accès direct. Exceptionnellement, cette dernière voie peut recevoir 60 véh. en supprimant l'accès aux voies de déchargement de la rampe.
Leval	1	60 véh., accès direct de Ressaix et par rebroussement de Cronfestu.
Liège (Haut-Pré)	1	17 véh., accès direct d'Ans. Accès par rebroussement de Liège (Guill.).
Limal	1	50 véh., accès direct de Louvain et par rebroussement d'Ottignies.
Lobbès	1	35 véh., non compris ceux à y déposer. Accès direct dans les deux directions.
Londerzeel (Ouest)	2	● Voie III, 55 véh., accès direct dans les deux directions. Voie 8, 55 véhicules, accès direct de Termonde seulement.
Longlier-Neufchâteau	1	65 véh., accès par rebroussement de Marbehan.
Lot.....	1	50 véh., accès par rebroussement de Ruisbroek. (60 véh. lorsque le train ne doit faire aucune opération).
Lustin	3	43, 35, 30 véh., accès par rebroussement dans les deux directions.
Luithagen	1	60 véh., accès direct d'Anvers (Sud), Boom et Waarloos. Pour le départ de cette voie vers Anvers (Schijnpoort), ou Lierre, le train garé doit au préalable rebrousser en voie principale.
Marche-en-Famenne	1	60 véh., accès par rebroussement d'Anvers (Schijnpoort) et Lierre.
Marche-les-Dames	2	Accès par rebroussement dans les deux directions (35 véh.). 55 véh., 110 essieux, accès par rebroussement sur deux voies, sens Namur-Liège.
Marchienne-au-Pont	1	60 véh. au faisceau Ruau accessible pour les trains venant de Charleroi ou de la Sambre et destinés à Marchienne-au-Pont ou Monceau (Usines).
Marchienne-Zône	3	3 voies de 60 véh. Accès direct de Landelies et par rebroussement de La Sambre.
Mariemont	1	14 véh., accès par rebroussement dans les deux directions.
Martinrive	1	30 véh., accès par rebroussement de Rivage.
Mazy	1	30 véh., de Jemeppe-sur-Sambre; 40 véh. de Gembloux; accès par rebroussement dans les deux directions.
Meix-devant-Virton	1	60 véh., accès par rebroussement dans les deux directions.
Melreux-Hotton.....	2	40 véh., accès direct de Barvaux, par rebroussement de Marche. 60 véh., accès direct de Barvaux et Marche. (Ne peut intervenir dans les garages directs dans les deux sens de marche et les garages à rebroussement sens Marloie-Bomal : 1° en semaine de 14 heures à 6 heures suite mise hors service du bloc 19; 2° du samedi à 14 heures au lundi à 6 heures suite mise hors service du bloc 19.)
Méry	1	15 véh., accès par rebroussement dans les deux sens.
Milmort.....	1	22 véh., accès par rebroussement dans les deux sens; cette voie est accessible en semaine de 8 h. à 11 h. 30 et de 14 h. 30 à 19 h. seulement.
Mont-Saint-Guibert.....	2	50 véh., accès par rebroussement de Gembloux; 50 véh., accès par rebroussement d'Ottignies.
Morlanwelz	1	24 véh., accès par rebroussement dans les deux directions.
Moustier	2	● 60 véh. de Jemeppe-sur-Sambre ou de Gembloux; accès direct. ● 70 véh. de Ronet; accès direct.
Namêche.....	2	1 voie 45 véh., accès direct de Liège. 1 voie 25 véh., accès par rebroussement de Namur.
Naninne	2	● 55 véh. (110 essieux), accès direct de Namur. La longueur du train ne peut dépasser 520 m. locomotive(s) y comprise(s).
Néchin.....	1	50 véh., accès par rebroussement de Ciney.
Nessonvaux-Fraipont	1	60 véh., accès par rebroussement dans les deux directions. 29 véh. de Liège, 22 véh. de Verviers, accès par rebroussement dans les deux directions.
Neufvilles	2	10 véh., accès par rebroussement de Soignies. ● 60 véh., accès direct dans les deux directions.
Nimy	1	32 véh. d'Obourg; 22 de Mons, accès par rebroussement dans les deux directions.
Ninove	2	60 véh., accès direct de Grammont, accès par rebroussement de Denderleeuw. 24 véh., accès par rebroussement dans les deux sens.
Nivelles (Est)	1	60 véh., de Baulers, accès direct.
Noirhat	1	60 véh., accès par rebroussement dans les deux directions.
Obaix-Buzet	1	60 véh., accès direct de Luttre-Pont-à-Celles.
Obourg	1	70 véh., accès direct dans les deux directions.
Opwijk	2	60 et 50 véh., accès direct dans les deux directions.
Oudegem	2	● Une voie 60 véh. de Schellebelle et d'Alost, accès direct. Une voie de 40 véh., accès par rebroussement de Dendermonde.

Ougrée	3	36, 15 et 18 véh., par rebroussement de Kinkempois après accord.
	4	23, 19, 12 et 9 véh., accès direct de Flémalle-Haute, après accord.
Paliseul	1	60 véh., accès par rebroussement dans les deux directions.
Péruwelz	1	40 véh. de Blaton, 60 d'Antoing. Quand la composition de ces trains dépasse 40 véh., Péruwelz doit en être avisé. Accès direct dans les deux directions.
Plombières	1	55 véh., accès par rebroussement de Moresnet.
Poix-Saint-Hubert	1	60 véh. de Grupont; accès par rebroussement.
Pondrôme	1	40 véh., accès par rebroussement de Bertrix.
Pont-à-Celles (Nord)	1	15 véh., par rebroussement de Luttre-Pont-à-Celles.
		10 véh., par rebroussement de Manage.
Poulseur	2	60 véh., accès direct de Rivage.
		30 véh., accès direct d'Angleur.
Puurs	1	45 véh., accès direct de Bornem et de Boom.
Quatrecht	1	● Accès direct des deux directions :
		1° de Schellebelle :
		a) entre 6 heures et 22 heures pour deux trains le premier de 30 et le deuxième de 50 véh. ou un train de 75 véh.;
		b) entre 22 heures et 6 heures pour un train de 75 véh.
		2° de Melle :
		Un train de 75 véhicules.
Quévy	4	22 véh. chacune, accessibles par rebroussement dans les deux sens.
Remicourt	2	60 véh., sens Waremmes-Fexhe-le-Haut-Clocher, accès direct de 6 heures à 20 heures, et par rebroussement de 5 h. 30 à 20 h. 30.
		60 véh., sens Fexhe-le-Haut-Clocher-Waremme, accès direct pour les trains 42202 seulement par rebroussement de 5 h. 30 à 20 h. 30.
Ressaix	—	Peut garer par rebroussement sur les voies de manœuvres des trains de 35 véh.
Rhisnes	2	2 voies 45 et 33 véh.; accès direct de Namur et par rebroussement de Gembloux.
Rhode-Saint-Genèse	2	1 voie, accès par rebroussement, 30 véh. de la direction de Braine-l'Alleud ou 22 véh. de la direction de Bruxelles; 1 voie, 60 véh., accès direct ou par rebroussement de la direction de Bruxelles.
Rixensart	1	20 véh. accessible par rebroussement de Genval après accord avec la gare.
Rognon	1	60 véh. de 9 m. maximum, accès direct dans les deux sens (tant de la ligne 123 que de la ligne 115). Voie hors service le dimanche et garage soumis à entente préalable de 8 h. 30 à 13 h., de 19 h. 30 à 20 h. 30 en semaine.
		● 40 véh., accessible dans les deux directions.
Roux	1	● 2 voies 70 véh., chacune à accès direct, l'une de Bruxelles, l'autre de Hal.
Ruisbroek	2	50 véh. de Namur et 40 véh. de Gembloux. Accès par rebroussement.
Saint-Denis-Bovesse	2	57 véh., accès par rebroussement des deux directions.
Sint-Denijs-Boekel-Nederzwalm	1	55 véh., accès direct dans les deux directions. En semaine de 6 heures à 20 heures; le samedi de 6 heures à 9 heures et de 11 heures à 20 heures; le dimanche de 14 h. 15 à 18 h. 55.
Sint-Joris-Weert	1	58 véh., accès direct dans les deux directions.
Saint-Vincent-Bellefontaine	1	● 66 véh., accès direct d'Alost et de Termonde.
Schellebelle	2	● 66 véh., accès direct de Merelbeke.
Schoonaarde	2	Une voie 75 véh. de Termonde.
		Une voie 66 véh. de Merelbeke.
		Les deux voies à accès direct.
Schulen	1	72 véh., accès direct dans les deux directions. Aucun garage : en semaine, entre 16 h. 40 et 5 h. 15; le dimanche entre 8 heures et 9 h. 40 et de 13 heures à 7 heures.
Selaigneaux	1	35 véh. de Namur, 50 véh. de Liège; accès par rebroussement dans les deux directions.
Senzeille	1	42 véh., accès direct de Mariembourg et par rebroussement de Cerfontaine.
Seraing	2	40 et 25 véh., accès direct dans les deux sens.
Signeulx	1	60 véh., accès par rebroussement dans les deux directions.
Soignies	2	● Deux voies accès direct dans les deux directions, 32 véh. et 38 véh. (65 véh. après entente).
Solre-sur-Sambre	1	30 véh., garage par rebroussement dans les deux sens.
Statte	7	40, 35, 36, 35, 31, 31 véh. Accès direct de Huy (Nord) et de Bas-Oha.
		28 véh., accès par rebroussement de Huy (Nord) et de Bas-Oha.
Stoumont	3	60 véh., accès direct dans les deux directions. 50 et 25 véh., accès direct venant de Trois-Ponts. Les garages ne sont possibles que de 7 h. 30 à 12 heures et de 13 heures à 16 h. 30 en semaine. Pas de garage autorisé le dimanche.
Ternat	2	● Une voie 75 véh., 150 essieux, accès direct dans les deux directions, une voie 55 véh. (110 essieux), accès direct et par rebroussement venant de Jette.
Testelt	1	53 véh., accès direct de Hasselt et par rebroussement d'Aarschot (garage direct après accord).
Thuin (Nord)	1	20 véh., accès par rebroussement dans les deux sens. Ne peut être utilisée qu'accidentellement de 5 h. 30 à 20 heures.
Thulin	1	Par rebroussement 18 véh. vers Boussu, en dehors de la saison des betteraves.
Tielt	3	65, 65 et 64 véh., accès direct de Gand, Lichtervelde et Merelbeke.

LISTE 58.

Tilff	1	38 véh., accès par rebroussement dans les deux directions.
Tilleur	3	60 véh., accès direct dans les deux sens. Gare fermée les dimanches et jours fériés de 6 heures à 8 heures et de 18 heures au lendemain à 6 heures.
Tilly.....	1	50 véh., accès direct de Villers-la-Ville et par rebroussement de Ligny (Car.).
Trooz.....	1	50 véhicules. a) Sens Verviers-Liège : 1) Accès direct, journallement, de 5 h. 35 à 21 h. 35; 2) Par rebroussement, en semaine de 7 heures à 21 heures; par rebroussement, le dimanche, de 8 heures à 12 heures et de 14 heures à 18 heures. b) Sens Liège-Verviers : Accès direct et par rebroussement, journallement, de 5 h. 35 à 21 h. 35.
Tubize	2	53 véh., accès par rebroussement de Braine-le-Comte et de Quenast. .
Uccle (Calevoet)	2	25 véh., accès direct de Lembeek (Hal) et Clabecq. Une voie 49 véh., accès direct de Linkebeek; une voie 35 véh., accès direct de Forest (Est).
Val-Saint-Lambert	1	35 véh., accès par rebroussement dans les deux sens.
Vaulx	3	32, 32 et 40 véh. accès direct dans les deux sens.
Vertrijk	2	● 60 véh. chacune, accès direct dans les deux sens ainsi que par rebroussement de Tirlemont.
Verviers (Est)	3	55 véh., accès direct dans les deux directions. 35 et 27 véh., accès direct dans les deux sens. Tout garage supprimé de 21 heures à 5 heures et du samedi à 21 heures au lundi à 5 heures.
Vielsalm	1	50 véh. (100 essieux maximum). Accès direct dans les deux sens entre 6 heures et 21 heures journallement. Le dimanche, les garages directs ne peuvent s'effectuer qu'entre 7 h. 30 et 15 h. 30.
Vilvorde	4	● Une voie de 65 véh., accès direct dans les deux sens pour les trains électriques et vapeur. Après accord, une voie de 58 véh., accès direct dans les deux sens aux trains électriques et vapeur. Après accord, deux voies, une de 50 et une de 45 véhicules, accès direct dans les deux sens exclusivement pour les trains vapeur.
Vonêche	1	Accès direct dans les deux sens.
Wandre	1	27 véh. de Visé ou 50 véh. de Bressoux. Accès par rebroussement dans les deux sens.
Waregem	2	● 55 et 43 véh., accès direct dans les deux directions.
Waremme	5	2 voies de 60 véh., accès direct et par rebroussement de Landen (1). 2 voies 42 et 44 véh. accès direct et par rebroussement d'Ans. Une voie 45 véh. accès par rebroussement d'Ans. (1) Pour la voie 7, ce nombre est ramené à 112 essieux maximum lorsque plus de 5 hp. 10 m. à 2 essieux entrent dans la composition des trains.
Warsage	1	70 véh., accès direct dans le sens Montzen-Visé.
Waterloo.....	2	Une voie 45 véh. et une voie de 21 véh., accessibles par rebroussement la première aux trains venant de Charleroi. La seconde aux trains venant de Bruxelles. Cette dernière peut, après entente avec la gare de Waterloo, contenir 28 véh.
Wavre	2	Une voie pour chaque direction à accès direct. 19 véh. d'Ottignies et 20 de Louvain. La voie de 20 véhicules est occupée en semaine de 9 h. 30 à 10 h. 09.
Wespelaar-Tildonk	1	65 véh., accès direct de Muizen : en semaine de 5 h. 30 à 21 heures et les dimanches et jours fériés de 9 h. 30 à 14 heures et de 16 h. 30 à 20 h.
Wetteren.....	2	1 voie 60 véh. de Schellebelle; 1 voie 50 véh. de Quatrecht. Accès par rebroussement.
Wevelgem.....	1	67 véh., accès direct de Menin et par rebroussement de Courtrai.
Wijmaal	1	28 véh., accès par rebroussement de Louvain et 45 véh. de Malines.
Wondelgem	1	70 véh., accès direct de Gand (Mar.), d'Eeklo et de Zelzate; accès par rebroussement de Gand (Saint-Pierre).
Yvoir.....	4	58, 58, 35 et 30 véh., accès direct de Namur et de Ciney. Accès par rebroussement de Dinant.
Zaventem	2	23 véh. accessibles par rebroussement dans les deux directions, après accord.
Zeebrugge	2	2 voies de 75 véh., accès direct dans les deux directions.
Zichem	2	Voie 3 : 30 véh., accès direct de Diest-Montaigu et Testelt. Voie 4 : 22 véh., accès direct de Diest et Montaigu; par rebroussement de Testelt. Le garage sur voies 3 et 4 peut s'effectuer après entente.
Zolder	—	3 voies de manœuvres, 40, 35, 35 véh., accessibles par rebroussement (garage après accord).

58C. — Gares et dépendances où le chef-garde d'un train reçu sur une voie de garage direct est tenu d'informer le signaleur — verbalement ou par téléphone — de ce que ce train est complètement garé.

(Voir fascicule 123.202.)

Gares et dépendances	Sens de la marche du train	Voie de garage	Poste de bloc qui doit recevoir l'information	Mode d'information	Heures pendant lesquelles l'information doit être faite	Observations
Aalter	Bruges-Gand	—	43	par téléphone	0 à 24 h.	
Aiseau	Châtelineau-Ch.-Tamines	Voie III	45	par téléphone	0 à 24 h.	
Arlon	Autelbas-Arlon	6-7	97	par téléphone	0 à 24 h.	
Assesse	Namur-Ciney	—	39	par téléphone	0 à 24 h.	
Bassilly	Engghien-Ath	Voie III	18	par téléphone	21 à 5 h.	L'appareil téléphonique est placé à 30 m. du P.N. 45.
Beervelde	Lokeren-Gand (Maritime)	—	—	par téléphone au bureau des recettes	6 h. 30 à 22 h.	
Berchem-St-Agathe	Bruxelles-Gand trains de march. retenus au signal I. 3	—	3	par téléphone	0 à 24 h.	
Bierghes	Hal-Engghien	Voies 3, 4 ou 5	12	par téléphone	5.30 à 21 h. 30	L'appareil téléphonique est placé sur le signal C. 12.
Duffel	Anvers-Malines	—	16S	par téléphone	0.15 à 4 h.	L'appareil téléphonique est placé sous le pont du tram.
Ellezelles	Renaix-Lessines	Voie III	4-8	par téléphone	6 h. à 22 h.	L'appareil téléphonique se trouve à proximité du signal de bloc I, voie I.
Ezemaal	dans les deux sens	—	23	par téléphone	0 à 24 h.	Un appareil téléphonique se trouve à l'entrée de chaque voie de garage.
Gendron-Celles	dans les deux sens	—	3	par téléphone	0 à 24 h.	
Gijzegem	Alost-Oudegem	Voie II	1	par téléphone (pour longs trains) ou verbalement sur quai au chst pour courts trains	5 à 21 h.	L'appareil téléphonique est placé sur le signal A. 1 à proximité de l'excentrique I des voies I et II côté Alost.
Jette	Bruxelles-Gand	Voie H.	2	par téléphone	0 à 24 h.	
Leuze	Tournai-Ath	Voies V et VI	Cabine II	verbalement	0 à 24 h.	
Limal	Louvain-Ottignies	—	28	par téléphone	0 à 24 h.	
Londerzeel (W.) ..	Termonde-Malines	Voie III	12	par téléphone	23.15 à 5 h. 30	L'appareil téléphonique se trouve dans la loge en bois située vis-à-vis de l'extrémité de la voie III.
Loochristi	dans les deux sens	—	—	verbalement à l'agent de surveillance présent au bureau des recettes	6.30 à 8.30 h. 9.15 à 12 h. 13 à 16 h. 15 18 à 19 h.	
Obaix-Buzet	Luttre-Pont-à-Celles - Baulers	Voie 3	13	par téléphone	0 à 24 h.	Un appareil téléphonique est placé à l'entrée de la voie de garage. Un deuxième appareil téléphonique se trouve à mi-longueur de la voie de garage.
Rhode-St-Genèse ..	Bruxelles-Charleroi	Voie 3	6	par téléphone	0 à 24 h.	L'appareil téléphonique est placé au delà de la pédale d'entrée de la voie de garage.
Schaffen	Mol-Diest	Voie II	2	verbalement à l'agent de surveillance présent au bureau des recettes	5.30 à 20 h. 30	
Soignies	Mons-Bruxelles	—	27	par téléphone lorsque le fourgon n'a pas dépassé le bloc	0 à 24 h.	L'appareil téléphonique est placé sur le pilier du pont.
Tamines	Train de voyag. reçus en gare latérale venant de Lambusart, Auvelais ou Falisolle	—	Cab. II 67	par téléphone	0 à 24 h.	L'appareil téléphonique est placé à l'extrémité du quai.
Ternat	Bruxelles-Gand	Voie I	7	par téléphone lorsque le dernier véhicule se trouve en amont de la loge du signaleur	0 à 24 h.	Le poste 7 se trouve à 120 m. de l'extrémité de la voie de garage.
Uccle (Calevoet) ..	Bruxelles-Charleroi	Voie 4	3	par téléphone	0 à 24 h.	L'appareil téléphonique se trouve entre l'aiguillage 9 et 10 à 130 m. de l'aiguillage 8 donnant accès à la voie de garage.
Velm	Landen-Hasselt	Voie II	—	par téléphone au bureau des recettes	7 h. à 17 h.	L'appareil téléphonique est placé à l'aiguillage 7.
Vertrijk	dans les deux sens	—	17	par téléphone	0 à 24 h.	Un appareil téléphonique est placé à l'entrée de chaque voie de garage.

59. — Règles à observer pour l'espacement des trains.

I. — LIGNES ÉQUIPÉES AU BLOCK-SYSTEM PAR APPAREILS ENCLENCHÉS.

(Voir fascicule ~~224-21~~) RGS II *titre IV*)

Numéros des lignes	SECTIONS DE LIGNES	Numéros des lignes	SECTIONS DE LIGNES
12	Anvers (Central) — Essen.	96	Bruxelles (M.) — Mons.
12/27A	Berchem — Anvers (N.) Bloc 14.		Mons — Bloc 24 (G.P. Produits 27-28).
13/15	Kontich (Cas.) — Lierre.	96	
15/16	Bif. Bloc 19S — Boechout (Bloc 26).	$\frac{96}{2}$	Bif. Bloc 21 (Jurbise) — Bif. Bloc 27 (Lens).
19/21A	Hasselt — Bif. vers Zonhoven.	97	Mons — Quévy (équipement en cours).
22	Tirlemont (Bloc 21) — Grimde.	109	Mons — Cuesmes (E.).
25	Bruxelles (Nord) — Anvers (Central).	113	Manage — Bascoup.
26	Etterbeek — Hal.	116	Manage — Bois d'Haine.
27	Bruxelles (Nord) et Schaerbeek (Form).	117	Luttre-Pont-à-Celles — Pont-à-Celles.
	Anvers (Central) via Weerde — Malines — Duffel.		Godarville — Familleureux.
27A	Muizen (Cab. I) — Bif. Elzenstraat.	118	Mons — Nimy.
		122	Melle — Gontrode.
27A/ $\frac{27A}{4}$	Luithagen (Bloc 6) — Bloc 19S et Bloc 7.	124/124A	Balegem (Sud) — Erwetegem.
28/96	Schaerbeek (Cab. I) et Bif. de Josaphat — Hal et Bruxelles (M.).	125	Bruxelles (Midi) — Charleroi (Sud).
	Bif. rue Fransman — Bif. Pannenhuis.	127	Liège (Guill.) — Namur.
34	Liège (Jonfosse) — Liège (Guill.).	130	Landen — Avernas.
$\frac{35}{1}$	Racc. Bif. Ouest Δ Hasselt — Bif. Nord Δ Hasselt.	130A/132	Namur — Charleroi (Sud).
36/37	Schaerbeek (Voyag.) et Schaerbeek (Form.) — Herbesthal.	132	Marchienne-au-Pont — Erquelinnes.
43	Marche-en-Famenne — Marloie.	141/116	Charleroi (Sud) — Mont-sur-Marchienne.
50/50A	Bruxelles (N.) — Gand (St-Pierre) via Alost.	144	Seneffe — Manage.
	Bruxelles (M.) — Ostende.	147	Gembloux — Jemeppe-sur-Sambre et Moustier.
51	Bruges — Dudzele.	150	Tamines — Bloc 5bis.
51A	Bruges (Mar.) — Lissewege.		Sombreffe — Grand-Leez-Thorembais.
53	Schellebelle — Louvain.	154	Lincent — Landen.
73/75	Gand (Saint-Pierre) — Sint-Denijs-Westrem.	161/162	Tamines — Falisolle.
75	Courtrai (Cab. I) — Bloc 20.		Neffe — Anseremme.
89	Leeuwegem — Bif. Slijpstraat.	167	Rochefort — Jemelle.
90	Petegem — Anzegem (sens indiqué).		Namur — Heer-Agimont.
94	Bif. Bloc 27 (Lens) — Jurbise.		Bruxelles, Schaerbeek et Schaerbeek (F.) — Sterpenich via Bruxelles (Quartier-Léopold) et via Schaerbeek (Josaphat).
	Hal — Blandain.		Autelbas — Athus.

II. — LIGNES SOUMISES AU BLOCK-SYSTEM PAR TÉLÉPHONE A SECTIONS FERMÉES.

Toutes les lignes sauf celles reprises aux chiffres I et III de la présente liste.

(Voir fascicule ~~224-21~~) RGS F II - Titre III

III. — AUTRES LIGNES.

(Voir fascicule 128.107.)

Numéros des lignes	Sections de ligne	Instructions à appliquer
32A	Plateau — Gosson (Raccord)	Lignes exploitées en navettes.
32B	Plateau — Bonnier (Raccord)	
35A	Zichem — Montaigu (1)	
30A	Moresnet — La Calamine	Ligne exploitée en navettes.
48	Raeren — Kalterherberg	
57	Moerbeke (Waas) — Zelzate (Kanaal)	Lignes exploitées en navettes.
61	Londerzeel — Alost (N.)	
68	Tielt — Waregem	
78A	Blaton — Bernissart	
81	Ath — Blaton	Ligne soumise au régime du « Chef de ligne » sans signaux aux gares intermédiaires.
88	Antoing — Bléharis	Lignes exploitées en navettes.
88A	Tournai — Rumes	
98	Bif. Warquignies (Rivages) — Warquignies (Rivages)	
98C	Monville — Levant (Produits 21)	Ligne soumise au régime du « Chef de ligne » sans signaux aux gares intermédiaires.
100	Maffle — Tertre	
100A	Saint-Ghislain-Hornu — Baudour	Lignes exploitées en navettes.
110	Piéton — Bienne-lez-Happart	
111	Berzée — Lanefte	
112D	Bif. de Forchies — Puits 8 et 10 (Racc.)	
112E	Bif. de Viernoy — Anderlues (Charbonnages)	
112F	Fontaine-l'Évêque — Charbonnages (racc.)	
113	Bif. de Bellecourt — Bellecourt (G.P.)	
119A	Jumet-Brûlotte — Lodelinsart (Ouest)	
133	Hauchies — Marcinelle (Haies)	
134	Mariembourg — Couvin	
140	Dampremy — Charleroi (O.) — Rivages	
179	Charleroi (N.) — Gilly (Quatre-Bras)	Ligne exploitée en navette.
180	Deschâssis — Jumet-la-Coupe	La circulation des trains sur ces embranchements industriels est réglée par une instruction locale.
190	Monceau (Riv.) (racc.) — Puits Périer (racc.) (2).	De Monceau (Riv.) (racc.) à Triage central, l'exploitation est réglée par une instruction locale des divers postes de signalisation intervenant dans cette circulation. Du Triage central au Puits Périer, exploitation en navette mais le Block-system par téléphone à voie fermée est organisé du Triage central au poste I de Courcelles (Centre).
191	Monceau (Usines) — Puits 2 et 14 (Racc.)	Lignes exploitées en navette.
192	Docherie — Saint-Auguste	
193	Docherie — Amercœur	
202	Warquignies — Escouffiaux	

(1) En cas de circulation de trains extraordinaires le Block-system par téléphone à voie fermée est organisé.

(2) Le Block-system par téléphone à voie fermée est organisé pour la circulation des trains n^{os} 77913-70404-70405.

IV. — DISPOSITIONS APPLICABLES AUX SECTIONS COUPÉES PAR LA FRONTIÈRE.

Sections situées entre deux gares appartenant l'une à la Société Nationale des Chemins de fer belges et l'autre à la Société Nationale des Chemins de fer français (Région du Nord).

Numéros des lignes	Sections de ligne	Instructions à appliquer
69A	Houplines — Le Touquet	Block-system par télégraphe ou par téléphone à voie fermée.
69	Hazebrouck — Poperinge	
73	Ghijvelde — Adinkerke-La Panne	
75	Tourcoing — Mouscron	
88	Maulde-Mortagne — Bléharis	
94	Baisieux — Blandain	Block-system par téléphone—réglementation de la S.N.C.F. (Nord).
96A	Blanc-Misseron — Quiévrain	
97	sens Quévry — Feignies	Block-system à voie fermée et à section débloquée.
	sens Feignies — Quévry	
	Halluin — Menin	Block-system par télégraphe ou par téléphone à voie fermée.
	Comines (Belgique) — Comines (France)	
130A	Erquelines — Jeumont	Block-system manuel (signalisation S.N.C.F.).
156	Anor — Momignies	Règlement de la S.N.C.F. (Nord).

LISTE 59.

Sections situées entre deux gares appartenant l'une à la Société Nationale des Chemins de fer belges et l'autre à la Société Nationale des Chemins de fer français (Région de l'Est).

Numéros des lignes	Sections de ligne	Instructions à appliquer
132	Treignes — Vireux	Règlement de la S. N. C. F. (Région de l'Est). Block-system par téléphone à voie fermée. Règlement de la S.N.C.F. (Région de l'Est). Block-system par téléphone.
154	Heer-Agimont — Givet	
155	Lamorteau — Ecouvies	
167	Athus — Mont-Saint-Martin	

Sections situées entre deux gares appartenant l'une à la Société Nationale des Chemins de fer belges et l'autre à la Société Nationale des Chemins de fer luxembourgeois.

Numéros des lignes	Sections de ligne	Instructions à appliquer
42	Gouvy — Trois-Vierges	Block-system par télégraphe (consigne commune du 24-12-47 réglant l'exploitation de cette section). Block-system par téléphone. Block-system par appareils enclenchés. Block-system par téléphone à voie fermée. Block-system par téléphone.
47	Lengeler — Trois-Vierges	
162A	Autelbas — Kleinbettingen	
164	Bastogne (S.) — Schimpach	
167	Athus — Rodange	

Section située entre deux gares appartenant l'une à la Société Nationale des Chemins de fer belges et l'autre au Chemin de fer d'Anzin.

Numéro de la ligne	Section de ligne	Instructions à appliquer
92	Péruwelz — Vieux-Condé	Règlement du chemin de fer d'Anzin.

Sections situées entre deux gares appartenant l'une à la Société Nationale des Chemins de fer belges et l'autre aux Chemins de fer Néerlandais.

Numéros des lignes	Sections de ligne	Instructions à appliquer
12	Essen — Roosendaal	Règlement des chemins de fer néerlandais. Block-system avec appareils enclenchés à voie fermée sans annonces écrites suivant prescriptions du N. S. Block-system par télégraphe à voie fermée, basé sur le règlement en usage aux Chemins de fer néerlandais. Pour les lignes 19 et 20, par suite du non-fonctionnement du télégraphe, le Block-system est assuré provisoirement par téléphone. Block-system par télégraphe à voie fermée basé sur le règlement en usage aux Chemins de fer néerlandais. Block-system par téléphone à voie fermée.
15	Hamont — Budel	
19	Achel — Valkenswaard	
20	Lanaken — Maastricht	
40	Visé — Eisden	
54	De Klinge — Hulst	
55	Zelzate — Sas-de-Gand	

Sections situées entre deux gares appartenant l'une à la Société Nationale des Chemins de fer belges et l'autre aux Chemins de fer Allemands.

Numéros des lignes	Sections de ligne	Instructions à appliquer
24	Montzen — Aix (Ouest)	Block-system par télégraphe (système allemand). Exploitée en navette. Block-system par téléphone (système allemand). Block-system par télégraphe (système allemand).
24A.	Montzen — Aix (Central)	
37	Hergenrath — Aix-la-Chapelle	
45	Losheim — Hallschlag	
46	Steinebrük — Bleialf	
47	Lommersweiler — Bleialf	
48	Raeren — Walheim	

60. — Dépendances, gares privées et raccordements (situés sur les lignes à voie unique) desservis par des trains locaux devant rentrer à la gare de départ et dont la circulation est subordonnée à l'échange des télégrammes prescrits par le fascicule 123.105, titre II, § 1, littéra a) entre les gares situées des deux côtés de la dépendance, gare privée ou raccordement à desservir. — Voir aussi les mesures de sécurité prescrites par les fascicules 324.0, pages 16 à 19 et 324.30, 2^e partie. RG S

Gares ou dépendances au départ	Dépendances, gares privées ou raccordements	Gares ou dépendances au delà
Acoz	Acoz (Fourneaux) (G.P.)	Bouffiuoux.
Alost (N.)	Erpe-Mere (D.)	Burst.
Amougies	Russeignies (D.)	Renaix.
Amougies	Orroir (D.)	Avelgem.
Bastogne (S.)	Benonchamps (D.)	Schimpach-W.
Bastogne (Sud)	Petit (Racc.)	Bourcy (D.)
Beveren (Waas)	Zwijndrecht (Fort) (G.P.)	Zwijndrecht.
Beyne	Beyne (Homvent) (G.P.)	Bois-de-Breux.
Bouffiuoux	Céramique de Haine-Saint-Pierre (G.P.)	Châtelineau-Châtelet.
Charleroi (N.) (D.)	Etablissements Courthéoux (G.P.)	Montignies-sur-Sambre.
Charleroi (N.) (D.)	Lahy (racc.)	Gilly (Quatre-Bras.) (D.)
Châtelineau-Châtelet	Châtelet (racc.)	Bouffiuoux.
Chênée	Bienfait (G.P.)	Bois-de-Breux.
Chimay	Saint-Remy (G.P.)	Seloignes-Monceau (D.)
Ciney	Ciney (Liennes) (G.P.)	Hamois-en-Condroz.
Clabeq (F.)	Oisquercq	Virginal.
Clabeq (F.)	Nidérand (D.)	Braine-l'Alleud.
Courcelles (Centre)	Pirotte (racc.)	Roux.
Dampremy (Charbonnages) (D.)	Charb. de Sacré-Madame (Puits Blanch.)	Poste provis. de la Bif. de la Tréfilerie.
Dorinne-Durnal (D.)	Spinette (G.P.)	Evrehailles-Bauche (D.)
Dottignies-Saint-Léger	Espierres (D.)	Sint-Denijs-Helchin (D.)
Ecaussinnes (Carr.)	Ecaussinnes (D.)	Virginal.
Eeklo	Balgerhoeke (D.)	Maldegem.
Ellezelles	Flobecq (Bois) (D.)	Nederbrakel.
Evrehailles-Bauche (D.)	Sergent (G.P.)	Dorinne-Durnal (D.)
Evrehailles-Bauche (D.)	Fivet (G.P.)	Dorinne-Durnal (D.)
Evrehailles-Bauche (D.)	Carrières Saint-Laurent (racc.)	Yvoir.
Faurœux	Merbes-Ste-Marie et Bienne-lez-Happart	Lobbes.
Faurœux	Sablères de Peissant (G.P.)	Lobbes.
Florennes (Cal.)	Florennes (Est) (D.)	Villers-le-Gambon.
Florennes (Cal.)	Saint-Aubin-Hemptinne (D.)	Senzeille.
Florennes (Cal.)	Jamagne (D.)	Senzeille.
Furnes	Avekapelle (D.)	Dixmude.
Harmignies	Harmignies (Ciments et briquet.) (G.P.)	Hyon-Ciply.
Houdeng-Gœgnies	Rœulx	Soignies.
Huy (Sud)	Marchin (G.P.)	Régissa (D.)
Huy (Sud)	Huy (S.) (Fleury) (G.P.)	Régissa (D.)
Huy (Sud)	Huy (Saint-Hilaire) (Porta) (G.P.)	Statte.
Jumet-Brûlotte	Toussaint-Lefèvre (G.P.)	Hamendes.
Jumet-Brûlotte	Hamendes (Verreries Belges) (Racc.)	Hamendes.
Lessines (Carr.) (D.)	Ollignies (D.)	Bassilly.
Lodelinsart	Montplaisir (racc.)	Deschâssis (D.)
Lokeren	Ekhaarde (D.)	Moerbeke (Waas).
Luttre-Pont-à-Celles	Larmoulin (G.P.) Racc. Chapeau	Viesville.
Maldegem	Donk	Sijsele (D.)
Mariembourg	Frasnes-lez-Couvin (D.)	Couvin.
Mariembourg	Regnier & C ^{ie} (racc.)	Couvin.
Mariembourg	Laftte (G.P.)	Chimay.
Masses-Diarbois	Lefèvre (racc.)	Ransart.
Menin	Beitem (D.)	Roulers.
Micheroux	Charb. de Wérister (Puits des Halles et des Xhawirs) (racc.)	Herve.
Modave	Vyle-Tharoul	Barse (D.)
Moha	Moha (G.P.)	Huccorgne (D.)
Pâturages	Flénu (Produits) (D.)	Cuesmes (Etat).
Pavillons	Morialmé (Bif.) (D.)	Oret (D.)
Quiévrain	Elouges (D.)	Dour.
Renaix	Louise-Marie (D.)	Etikhove.
Saint-Vith	Dairmont (Racc.)	Wiesenbach.
Senzeille	Neuville (N.) (D.)	Florennes (Cal.)
Senzeille	Philippeville	Florennes (Cal.)
Soignies	Soignies (Car. de Perlonjour) (G.P.) et Naast	Houdeng-Gœgnies.
Spontin	Carrières de La Rochette (G.P.)	Dorinne-Durnal (D.)
Spontin	Eaux minérales et gazeuses (racc.)	Dorinne-Durnal (D.)
Theux	Jusleville (D.)	Pepinster.
Thuillies	Strée (Donstiennes) (racc.)	Strée (D.)
Vedrin	Vedrin (Mines de Pyrites) (G.P.)	Namur.
Warquignies (Charbonnages) (D.)	Wasmes (D.)	Pâturages.
Wondelgem	Shell (G.P.)	Langerbrugge.
Ypres	Vlamertinge (D.)	Poperinge.
Ypres	Vierkavenhoek	Roulers.
Zelzate	Zelzate (Riemo) (G.P.)	Ertvelde.

F. II
T. Ict

61. — Lignes à voie unique.

(Voir fascicule 123.103.)

A. — Gares et dépendances qui, sur les lignes à double voie, constituent, à l'exclusion de toutes autres gares, le point terminus tête de ligne d'une ligne à voie unique.

Gares et dépendances	Pour les lignes vers :	Gares et dépendances	Pour les lignes vers :
<i>ANS</i> Aarschot. Alost (N.). Ans. Antoing. Ath (1). Audenarde. Basècles. Bassilly. Beringen (Mines). Bertrix. Bervée. Beverst. Bilzen. Blaton. Boom. Bourg-Léopold. Braine-l'Alleud. Bressoux. Bruges. Bruges (Marit.)(F.)(D.) Burst. Châtelaineau-Châtelet. Chênée. Ciney. Clabecq. Comines. Commune. Courtrai. Cuesmes (E.) Dampremy (D.). Dampremy(Charb.)(D) De Pinte. Diest. Dixmude. Ecaussinnes (Carr.). Ermeton-sur-Biert. Erquelinnes. Faurœulx. Fleurus. Fontaine-l'Evêque. Forchies. Frameries. Gand (Marit.). Gembloux. Gilly-Sart-Allet. Gouvvy. Grand-Reng. Grimde. Haine-St-Pierre(F.)(D) Hasselt. Hasselt.	<i>LIERS</i> Herentals. Burst, Opwijk, Oudegem. Ans (Plateau). Bléharies. Blaton, Saint-Ghislain-Hornu. De Pinte, Renaix. Leuze. Lessines (Carr.). Heppen. Muno. Thuin (O.), Lanefte. Lanaken (entre 6 h. 20 et 22 h. 05). (Winterslag (entre 5 h. et 23 h.). (Waterschei-Zw. (entre 23 h. et 5 h.). Ath, Bernissart. Londerzeel (O.), Kontich (Cas.). Schaffen (entre 14 h. et 16 h. 30 et entre 18 h. 30 et 8 heures). Clabecq. Liège (Longdoz). Torhout, Eeklo. Lissewege. Alost (N.). Acoz. Battice. Statte, Yvoir. Braine-l'Alleud, Ecaussinnes (Car- rières) (2), Lembeek (Hal). Ypres, Le Touquet. Fleurus. Avelgem. Quiévrain. Charleroi (Ouest) (Rivages). Poste provis. de la Bif. de la Tréfilierie. Audenarde. Drieslinter. Nieuport (Bains), Oostkerke. Clabecq. Florennes (Cal). Faurœulx. Hyon-Ciply, Lobbes, Grand-Reng. Commune. Charbonnages. Roux. Produits 12. Gand (Rabot). Ramillies, Ligny (Sud). Gilly (Haies), Gilly-Sart-Allet (Noël- Sart-Culpart) (G.P.). Trois-Vierges, Saint-Vith, Libra- mont. Faurœulx. Drieslinter. Haine-Saint-Pierre (Verreries). Saint-Trond. Lanaken (entre 22 h. 05 et 6 h. 20).	Hauchies (D.). Henri-Chapelle (3). Heppen. Herbesthal (4) . Herbesthal. Herentals. Herseaux. Hombeek. Houdeng-Gœgnies. Houthalen. Houyet-Ardenne. Hyon-Ciply. Ingelmunster. Jemelle. Kontich (Cas.). Kortemark. Landen. Lembeek (Hal). Lessines. Lessines (Carr.) (D.). Leuze. Leval. Le Vieux-Campinaire (D). Libramont. Liège (Longdoz). Lierre. Ligny (Sud). Lissewege (D.). Lodelinsart. Londerzeel (O.) (D.). Luttre-Pont-à-Celles. Malines. Manage. Marbehan. Mariembourg. Menin. Mettet. Mol. Monceau. Monceau (Usines) (D.). Montignies-sur-Sambre Montzen. Morsnesot. Namur. Oostakker. Opwijk. Ostende (Q.). Oudegem. Pepinster. <i>LIERS</i>	Marcinelle (Haies). Montzen. Beringen (Mines). Schaffen (entre 8 h. et 14 h. et entre 16 h. 30 et 18 h. 30). Montzen. Raeren. Aarschot, Weelde, Testelt. Avelgem. Willebroek (les jours ouvrables entre 5 h. 30 et 20 h. 30; les dimanche et jours fériés entre 5 h. 30 et 21 h. 30). Soignies. Neerpelt, Winterslag, Waterschei- Zwartberg. Jemelle. Faurœulx. Wielsbeke. Houyet-Ardenne. Lierre, Boom. Torhout, Ypres. Ramillies, Statte, Saint-Trond. Braine-l'Alleud, Ecaussinnes (Carr.) Ellezelles. Bassilly. Renaix, Basècles. Sainte-Barbe (racc.). Ransart, Gilly-Sart-Allet. Gouvvy. Bressoux. Kontich (Cas.), Bif. Duffel. Gembloux. Bruges (Marit.). Jumet-la-Coupe, Charleroi (N.). Opwijk, Boom. Jumet-Brûlotte. Willebroek (quand Hombeek n'intér- vient pas — voir Hombeek). Bascoup. Virton-Saint-Mard. Couvvin, Treignes, Chimay, Doische. Roulers. Acoz. Neerpelt. Puits Périer, Docherie, Tréfilierie. Puits n° 2 et 14. Charleroi (N.). Henri-Chapelle (3), Battice, Her- besthal (4) . La Calamine. Ramillies. Loochristi. Alost (N.), Londerzeel (O.). Torhout. Alost (Nord). Stavelot. <i>ANS</i>

Gares et dépendances	Pour les lignes vers :	Gares et dépendances	Pour les lignes vers :
Piéton.	Anderlues (Charb.). Puits 8 et 10, Bienne-lez-Happart, Bascoup.	Torhout. Tournai. Trois-Ponts. Tubize.	Ostende, Bruges, Kortemark. Amougies, Rumes. Stavelot. Rognon.
Plombières.	Battice.	Verviers (C.) ou Verviers (O.).	Dison. Marbehan.
Puurs.	Willebroek.	Virton-Saint-Mard.	Pavillons, Florennes (Cal.) via St-Lambert.
Puurs.	Bornem.	Walcourt.	Sint-Eloois-Vijve, Heirweg.
Quiévrain.	Dour.	Waregem.	Hornu et Wasmes n° 7 (racc.).
Raeren.	Eupen, Roetgen.	Warquignies (Charb.). (D)	Warquignies (Rivages), Grand-Buisson 2 et 3 (racc.), Escouffiaux (racc.), Dour.
Ransart.	Le Vieux-Campinaire, Jumet-Brûlotte.	Waterschei-Zwartberg.	Maaseik, Eisden (Mines), Houthalen, Bilzen (entre 23 et 5 heures). Houthalen, Bilzen (entre 5 et 23 h.). Zelzate, Eeklo, Gand (St-Pierre). Ciney. Zeebrugge (quai). Knokke. Montaigu. Nederbrakel.
Rognon.	Tubize.	Winterslag.	
Roulers.	Menin, Ypres.	Wondelgem.	
Roux.	Courcelles (Centre).	Yvoir.	
Saint-Ghislain-Hornu.	Ath, Baudour, Monsville.	Zeebrugge.	
Schaffen (D).	Heppen.	Zeebrugge (C.).	
Senzeille.	Florennes (Cal.).	Zichem.	
Soignies.	Houdeng-Goegnies.	Zottegem.	
Statte.	Landen, Ciney.		
Termonde.	Lokeren, Saint-Nicolas (Waas).		
Testelt.	Herentals.		
Tielt.	Meulebeke.		
Tirlemont.	Ramillies.		
Tongres.	Saint-Trond.		

- (1) Exceptionnellement les croisements entre les trains 7606/7611 et 7636/7631 s'effectuent à Maffle au lieu d'Ath.
(2) Pour les trains de et vers Tubize.
(3) Entre 5 h. 30 et 21 h. 30 en semaine; entre 5 heures et 20 h. 30 le dimanche.
(4) Entre 21 h. 30 et 5 h. 30 en semaine; entre 20 h. 30 et 5 heures le dimanche.

B. — Nomenclature des lignes exploitées à voie unique.

Numéros des lignes	SECTIONS	Numéros des lignes	SECTIONS
13	Kontich (Cas.) — Lierre.	37A	Verviers (C.) et Verviers (O.) — Dison (Déchets).
13/13 I	Bif. Duffel — Lierre.	38	Chênée — Battice.
15	Mol — Hamont.	39	Battice — Plombières et Montzen.
17	Schaffen — Heppen.		Herbesthal — Montzen et
18	Beringen (Mines) — Heppen. Houthalen — Winterslag.	39	Plombières — Botzelaer
18/18 2	Houthalen — Waterschei-Zwartberg.	40	Henri-Chapelle — Montzen.
19	Houthalen — Achel.	40A	Moesnot — La-Culaminne.
20	Beverst — Lanaken.	40/40 2	Bressoux — Liège (Longdoz).
21	Landen — Hasselt.	42	Gouvy — Trois-Vierges.
21A	Waterschei-Zw. — Maaseik.	44	Pepinster — Trois-Ponts.
21B	As — Eisden (Mines).	45/48	Stavelot — Losheim.
21C	Winterslag — Bilzen.	46	Lommersweiler — Bleialf.
22	Grimde — Diest.	47	Saint-Vith — Lommersweiler — Reuland — Wilverdange.
23	Drieslinter — Tongres.	48	Raeren — Saint-Vith.
29	Aarschot — Herentals — Weelde.	49	Herbesthal — Raeren.
32	Ans — Glain (Ans) Esp. (St-Nicolas) (G.P.). Jemeppe (Etat) — Flémalle-Haute.	51A	Bruges (Marit.) (F.) — Lissewege.
32A	Plateau — Gosson.	51C	Zeebrugge (C.) — Knokke.
32B	Plateau — Bonnier.	52	Zeebrugge — Zeebrugge (Q.).
35A	Zichem — Montaigu.	54	Kontich (Cas.) — Boom.
36A	Kinkempois — Bloc 2bis.		Malines — Bornem.
37 I	Kinkempois — Liège (Guill.).		Tamise — Terneuzen.
37A	<i>Ans — Picq</i>		

LISTE 61.

Numéros des lignes	SECTIONS	Numéros des lignes	SECTIONS
55	Zelzate — Terneuzen.	113	Bascoup — Bellecourt (G.P.).
	Wondelgem — Zelzate.		Piéton — Manage.
56/57	Eeklo — Zelzate.	114	Soignies — Houdeng-Gœgnies.
57	Saint-Nicolas (Waas) — Termonde.	115	Tubize — Rognon.
	Alost (Nord) — Oudegem.		Clabecq — Braine-l'Alleud.
57A	Termonde — Zelzate (Canal).	119	Luttre-Pont-à-Celles — Gilly-Sart-Allet.
58	Moerbeke (Waas) — Sint-Gilles (Waas).		Gilly-Sart-Allet — Gilly-Sart-Allet (Noël-Sart-Culpart).
58A	Bruges — Wondelgem.	119A	Jumet-Brûlotte — Lodelinsart (Ouest).
59	Gand (Marit.) — Gand (Rabot).	119B	Jumet-Brûlotte — Ransart.
59	Anvers (Rive gauche) — Oostakker.	119C	Gilly-Sart-Allet — Gilly (Haies).
61	Boom — Londerzeel (O.) — Alost (N.).	120	Dampremy (Charb.) — Poste provisoire de la Tréfilerie — Monceau.
63	Ostende (Quai) — Torhout — Kortemark.	120A	Monceau — Docherie.
64	Roulers — Ypres.	127/126	Landen — Statte — Ciney.
65	Roulers — Menin.	128	Ciney — Yvoir.
66	Bruges — Torhout.	131	Fleurus — Commune.
67	Comines — Le Touquet.		
68	Tielt — Meulebeke.	131/131	Gilly-Sart-Allet — Le Vieux-Campinaire.
	Ingelmunster — Wielsbeke.	1	
69	Sint-Eloois-Vijve — Heirweg.	131A	Ransart — Le Vieux-Campinaire.
73	Comines — Ypres — Abele.	132	Mariembourg — Treignes.
74	Adinkerke-La Panne — Dixmude.	133	Hauchies — Marcinelle (Haies).
78A	Dixmude — Nieuport (Bains).	134	Couvin — Mariembourg.
81	Blaton — Bernissart.	135	Walcourt — Pavillons.
81	Blaton — Ath.	136	Walcourt — Florennes (Cal) via Saint-Lambert.
82	Ellezelles — Zottegem.		
	Alost (N.) — Burst.	136A	Ermeton-sur-Biert — Florennes (Cal).
83	Courtrai — Amougies.		Florennes (Cal) — Senzeille.
85	Herseaux — Leupegem.	137	Acroz — Mettet.
86	De Pinte — Basècles.	138	Châtelineau-Châtelet — Florennes (Cal).
87	Bassilly — Lessines (Carr.).		Florennes (Central) — Doische.
	Lessines — Renaix — Amougies — Tournai.	140	Dampremy — Charleroi (Ouest) (Rivages).
88	Antoing — Bléharies.	140A	Montignies-sur-Sambre — Lodelinsart.
88A	Tournai — Rumes.	142	Tirlemont — Ramillies — Namur.
98	Cuesmes (E.) — Quiévrain.	147	Landen — Ramillies.
98A	Dour — Roisin-Autreppe.		Ramillies — Gembloux.
98B	Warquignies (Charb.) — Warquignies (Riv.).	150	Gembloux — Ligny (Sud).
98C	Saint-Ghislain-Hornu — Levant et Produits 21.	155	Jemelle — Houyet-Ardenne.
		156	Marbehan — Virton-Saint-Mard.
98D	Racc. de Petit-Champ — Jemappes (gare Charb.).	163/47	Hastière — Momignies.
		164	Libramont — Gouvy — bif. Wiesenbach.
98E	Frameries — Produits 12.	165A	Bastogne (Sud) — Benonchamps.
100/90	Saint-Ghislain-Hornu — Maffle — Ath.	179	Bertrix — Muno.
100A	Saint-Ghislain-Hornu — Baudour.		Charleroi (N.) — Gilly (Quatre-Bras).
107	Lembeek (Hal) — Clabecq — Ecaussinnes (Carr.).	180	Negleman (racc.) via Bif. des Ardinoises.
108	Erquelinnes — Faurœulx.	182	Lodelinsart — Jumet-la-Coupe.
	Faurœulx — Grand-Reng.	183	Leval — Sainte-Barbe (Raccord.).
109	Hyon-Ciply — Chimay.		Haine-Saint-Pierre (F.) — Haine-Saint-Pierre (Verreries).
110	Piéton — Bienne-lez-Happart.	190	Monceau (Form.) — Monceau (Rivages) — Puits Périer.
111	Laneffe — Berzée — Thuillies.		Monceau (Usines) — Puits 2 et 14.
112A	Forchies — Roux.	191	Docherie — Saint-Auguste.
112C	Trazegnies — Courcelles (Fosses).	192	Docherie — Docherie (Amerœur).
112D	Piéton — Puits nos 8 et 10.	193	Malogne (G.P.) — Craies et Calcaires d'Hyon-Ciply (racc.).
112E	Piéton — Anderlues (Charbonnages).	201	Warquignies (Charb.) — Escouffiaux (Racc.)
112F	Fontaine-l'Évêque — Charbonnages.	202	
112			
1	Monceau — Martinet n° 3.		

(1) Entre 21 h. 30 et 5 h. 30 en semaine; entre 20 h. 30 et 5 heures le dimanche.